

ESCOLA DE HUMANIDADES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

EDUARDO PACHECO FREITAS

**DA ERA DAS BARCAS À ERA DAS PONTES: OS DEBATES EM TORNO DA
CONSTRUÇÃO DA PONTE DO GUAÍBA / TRAVESSIA RÉGIS BITTENCOURT
(1955-1958)**

Porto Alegre

2017

PÓS-GRADUAÇÃO - *STRICTO SENSU*



Pontifícia Universidade Católica
do Rio Grande do Sul

EDUARDO PACHECO FREITAS

**Da era das barcas à era das pontes: os debates em torno da construção da
Ponte do Guaíba/Travessia Régis Bittencourt (1955-1958)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Escola de Humanidades da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul como requisito parcial e último para a obtenção do título de Mestre em História na área de concentração de História das Sociedades Ibéricas e Americanas.

Orientador: Prof. Dr. Luis Carlos dos Passos Martins

Porto Alegre

2017

Ficha Catalográfica

F866d Freitas, Eduardo Pacheco

Da era das barcas à era das pontes : os debates em torno da construção da Ponte do Guaíba / Travessia Régis Bittencourt (1955-1958) / Eduardo Pacheco Freitas . – 2017.

152 f.

Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História, PUCRS.

Orientador: Prof. Dr. Luis Carlos dos Passos Martins.

1. História. 2. Ponte do Guaíba. 3. Travessia Régis Bittencourt. 4. Daer. 5. Rio Grande do Sul. I. Martins, Luis Carlos dos Passos. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da PUCRS
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

EDUARDO PACHECO FREITAS

**Da era das barcas à era das pontes: os debates em torno da construção da
Ponte do Guaíba/Travessia Régis Bittencourt (1955-1958)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Escola de Humanidades da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul como requisito parcial e último para a obtenção do título de Mestre em História na área de concentração de História das Sociedades Ibéricas e Americanas.

Aprovada em 30 de março de 2017

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Luis Carlos dos Passos Martins (orientador) - Pucrs

Prof. Dr. Luciano Aronne de Abreu - Pucrs

Prof^a. Dr^a. Marlise Regina Meyrer - UPF

Para meus pais.

Agradecimentos

Um trabalho como este sempre é o resultado de um longo percurso, no qual muitas pessoas e instituições participam e contribuem, das mais diversas formas. Por isto, é necessário realizar alguns agradecimentos.

Em primeiro lugar agradeço à Prof^ª. Dr^ª. Eliana Ávila Silveira, profissional com papel muito relevante em minha formação como ser humano e professor.

Igualmente, agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Luis Carlos dos Passos Martins, pelo profissionalismo e amizade, sendo pessoa de fundamental importância para a concretização deste trabalho, desde a sugestão do tema, até os conselhos que extrapolam a condição acadêmica e que levo para a vida.

Aos colegas do Curso de Graduação em História da Pucrs e do Programa de Pós-Graduação em História da Pucrs, pelos diálogos sempre divertidos e inspiradores, especialmente a Rafael Ganster, Letícia Krilow, Eduardo Käffer, Luiz Nascimento, Rafael Lapuente, Tiago Orben, Fabiana Hammes, Lilsimara Roza, Andrea Abel, Camila Prietsch Medeiros, Guilherme Ordoque, Guilherme Franco de Andrade e Fernanda Vasconcelos Torres.

Aos professores do Curso de Graduação em História da Pucrs e do Programa de Pós-Graduação em História da Pucrs, por todos os ensinamentos ao longo destes anos, em especial a Hélder Silveira, Luciano Abreu, Flávio Heinz, Márcia Andréa Schmitt, Cássio Albernaz, Maria Cristina dos Santos e Gislene Monticelli.

Ao Prof. Dr. Emil Sobbotka, do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pucrs e ao amigo Vagner Vargas, do mesmo curso.

Às funcionárias das secretarias do Curso de Graduação em História da Pucrs e do Programa de Pós-Graduação em História da Pucrs.

Aos funcionários da Biblioteca Eng. Darcy Teixeira, do Daer, especialmente à bibliotecária Lívia Job; à Débora Dornsbach Soares, do Memorial do Legislativo; ao Museu da Comunicação Hipólito José da Costa.

À Biblioteca Irmão José Otão, onde esta dissertação foi escrita em sua quase totalidade.

À Juliana Magalhães e ao Cristiano Félix, pelo ajuda importante na reta final desta pesquisa.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo auxílio financeiro sem o qual não teria sido possível realizar este trabalho.

Aos amigos Juliana Gastring, Almiro Brzezinski, Tiago Porto, Rosângela Mascella, Tiago Nuñez, Carlos Mário e Mauro Amaral, que acreditam em um mundo mais justo e igualitário.

À Lívia, por tudo que vivemos.

Por fim, e sobretudo, agradeço ao meu pai Carlinhos, à minha mãe Zulma, ao meu irmão João Paulo e à minha filha Júlia, por todo o amor e apoio, sem os quais eu não teria chegado até aqui.

Para citar um dos exemplos favoritos de Febvre: um rio pode ser tratado por uma sociedade como uma barreira, mas por outra, como um meio de transporte. Em última análise, não é o ambiente físico que determina a opção coletiva, mas o homem, sua maneira de viver, seu comportamento. (BURKE, 1997, p. 26)

RESUMO

Esta dissertação tem como objetivo analisar o processo de construção da Ponte do Guaíba/Travessia Régis Bittencourt, ocorrido na década de 1950, através dos debates que estiveram em sua gênese. Assim, além de recuperarmos o processo decisório em torno da obra, resgatamos as percepções e representações que circulavam sobre o Rio Grande do Sul e seu futuro naquele período. Desde a década de 1940, o grande aumento de tráfego motorizado pelas estradas regionais levava a um congestionamento do serviço de barcas que realizava a travessia do Guaíba, entre a cidade de mesmo nome e a capital Porto Alegre, tornando-o obsoleto. Em busca de uma solução, discussões foram iniciadas dentro do campo técnico, onde divergências a respeito da melhor alternativa para a chamada “travessia a seco do Guaíba” surgiram entre os engenheiros, e também no campo político, onde a obra era encarada pela maior parte dos agentes como fundamental para o progresso do Rio Grande do Sul e por uma minoria como um gasto desnecessário. Contudo, desde o surgimento do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), em 1938, uma política de substituição por pontes dos serviços de barcas que efetuavam as travessias de rios em todo o Estado já havia sido colocada em marcha, servindo estas experiências como preâmbulo para uma das maiores obras de engenharia rodoviária daquele período no Brasil, a Travessia Régis Bittencourt. Para cumprirmos nosso objetivo, trazemos na dissertação vasta documentação, dividida em dois tipos de fontes. No primeiro tipo, trabalhamos com documentos produzidos pelo Daer, onde dados e discussões técnicas nos ajudam a compreender melhor não somente a realização da obra, mas a relação que se estabelece entre a construção de pontes e o progresso. Como segundo tipo de fonte, utilizamos os debates na Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul (Alergs), que nos permitem uma melhor visão acerca da participação do campo político no processo.

Palavras-chave: Travessia Régis Bittencourt. Ponte do Guaíba. Barcas. Daer. História.

ABSTRACT

This thesis aims to analyze the process of construction of the Guaíba's Bridge/Travessia Régis Bittencourt, occurred in the 1950s, through the debates that were in its genesis. Thus, in addition to recovering the decision-making process around the work, we rescued as perceptions and representations that circulated about Rio Grande do Sul and its future in that period. Since the 1940s, the large increase in motorized traffic by regional roads led to a congestion of the boat service that crossed the Guaíba, between a city of the same name and a capital Porto Alegre, making it obsolete. In search of a solution, discussions began within the technical field, where divergences regarding the best alternative to the so-called "dry crossing of the Guaíba" arose among the engineers, and also in the political field, where the work was viewed by most agents as fundamental for the progress of Rio Grande do Sul and for a minority as an unnecessary expense. However, since the emergence of the Departamento de Estradas de Rodagem (Daer) in 1938, a policy of replacing bridges of riverboat services across the state had already been set in motion, preamble to one of the largest road engineering works of that period in Brazil, Travessia Régis Bittencourt. To accomplish our goal, we bring in the thesis vast documentation, divided into two types of sources. In the first type, we work with documents produced by Daer, where data and technical discussions help us to better understand not only the achievement of the work, but the relationship between bridge building and progress. As a second source, we use the debates in the Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul (Alergs), which allow us to better understand the participation of the political field in the process.

Key words: Travessia Régis Bittencourt. Guaíba's Bridge. Boats. Daer. History.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Pontes construídas pelo Daer (1941-1942).....	46
Tabela 2: Pontes construídas pelo Daer (1943-1948).....	48
Tabela 3: Pontes construídas pelo Daer (1951-1958).....	56
Tabela 4: Travessia do rio São Gonçalo: movimento de veículos, passageiros e animais (1942-1957).....	59
Tabela 5: Evolução do volume de tráfego e passageiros na travessia do Guaíba (1941-1949).....	65
Tabela 6: Média diária do movimento de veículos e passageiros no serviço de barcas do Guaíba (1950).....	72

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. PONTES PARA O PROGRESSO: A CRIAÇÃO DO DAER E A POLÍTICA DE SUBSTITUIÇÃO DAS BARCAS	22
1.1 A fundação do Daer (1937-1938): “Uma organização rodoviária moderna e eficaz”.....	23
1.2 O Plano Geral Rodoviário de 1938.....	31
1.2.1 <i>Recursos necessários ao financiamento de obras rodoviárias</i>	37
1.3 O Plano Rodoviário Nacional de 1944.....	38
1.3.1 <i>A Lei Joppert: reorganização do DNER e a criação do Fundo Rodoviário Nacional</i> ...	41
1.4 Das barcas às pontes.....	43
1.4.1 <i>As obras na década de 1940: as primeiras pontes</i>	44
1.4.1.1 A ponte sobre o rio das Antas: a problemática substituição das barcas pela ponte.....	50
1.4.2 <i>As obras na década de 1950: mais pontes e menos barcas</i>	53
1.4.2.1 A travessia do São Gonçalo.....	58
1.5 O serviço de barcas no Guaíba.....	60
1.5.1 <i>Fatores para o aumento do tráfego</i>	62
1.5.2 <i>A obsolescência do serviço de barcas</i>	65
2. O PROBLEMA DA TRAVESSIA A SECO DO GUAÍBA: DEBATES NO CAMPO TÉCNICO	67
2.1 Estudos preliminares para a travessia a seco do Guaíba.....	68
2.2 Os debates finais entre os engenheiros.....	79
2.2.1 <i>Antecedentes: a Segunda Reunião das Administrativas Rodoviárias (1948)</i>	83
2.3 A luta entre os engenheiros: discussões sobre o tipo de obra e seu traçado.....	87
2.3.1 <i>O trabalho do Eng. Edyrceu Fontoura: “Aspecto urbano na Travessia do Guaíba”</i>	89
2.3.2 <i>O segundo trabalho: “Considerações apresentadas na Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul por ocasião da palestra efetuada em 17/08/1953”, de Eng. Darcy G. Teixeira</i>	93
2.3.3 <i>“Aspectos da Travessia, a seco, do Caudal líquido que margeia Porto Alegre”, de Walter Haetinger</i>	100

2.3.4 <i>O contraponto de José Baptista Pereira: “O problema da travessia do Guaíba”</i>	105
------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

3. OS DEBATES NO CAMPO POLÍTICO: A TRAVESSIA DO GUAÍBA NA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA.....112

3.1 “Velhas barcas de madeira, objetos de museu”: os debates no final da década de 1940.....	113
----------------------------------------------------------------------------------------------	-----

3.2 Os debates específicos sobre a travessia do Guaíba nos anos 1950.....	118
---------------------------------------------------------------------------	-----

3.3 O acidente na Ponte do Jacuí e seu uso político-eleitoral.....	130
--------------------------------------------------------------------	-----

3.4 A inauguração da Travessia Régis Bittencourt.....	134
-------------------------------------------------------	-----

3.5 As lutas em torno da denominação oficial da obra.....	138
-----------------------------------------------------------	-----

CONCLUSÃO	144
------------------------	-----

INTRODUÇÃO

Em outubro de 1958, exatos três anos após o início das obras da Travessia Régis Bittencourt¹ e dois meses antes de sua inauguração, o jornal Correio do Povo publicou dois editoriais emblemáticos a respeito dos problemas enfrentados pelo sistema de travessia de barcas e sua substituição pelas pontes, que estão na origem desta pesquisa.

No primeiro deles, do dia 1º, intitulado “A Era das Barcas”², o jornal constata que o “vultoso e importante conjunto de obras públicas que vem sendo realizado nos últimos anos neste Estado” - leia-se as pontes construídas e em construção pelo Departamento de Estradas de Rodagem (Daer) no Rio Grande do Sul - contribuía sobremaneira para o desenvolvimento econômico regional.

O editorial é taxativo: chegava-se ao fim da era das barcas, a qual o jornal relaciona a uma época de atraso e dificuldades para o escoamento da produção. Além disso, destaca a importância das muitas pontes que estavam sendo inauguradas, pelo fato de promoverem a ligação inter-regional, interestadual e até mesmo com o exterior. A Ponte da Reversa, a Ponte sobre o rio São Gonçalo, ligando Pelotas a Rio Grande, e, evidentemente, a Travessia Régis Bittencourt, são citadas como as mais importantes, justamente por cobrirem vasta área produtiva do Estado. Por fim, o editorial identifica as barcas - que, até então, realizavam as travessias da maior parte dos “caudais líquidos” no Estado, inclusive do Guaíba - como símbolos do primitivismo, que agora ficaria no passado.

Pouco mais de uma semana depois, no dia 9, o jornal publica outro editorial, complementar ao primeiro, desta vez com o título “A Era das Pontes”³. Aludindo ao “precário sistema de barcas”, que ainda operava em muitos rios, o texto é otimista e prevê que “naturalmente, por imposição do progresso rodoviário” as localidades que ainda não contavam com a travessia por ponte seriam contempladas no tempo certo “dessas obras de

¹ Complexo rodoviário composto por quatro pontes que ligava, à época, Porto Alegre à cidade de Guaíba (hoje ao município de Eldorado do Sul), na outra margem do lago de mesmo nome. A obra, iniciada em 20 de outubro de 1955, e inaugurada em 28 de dezembro de 1958, é constituída pelas seguintes pontes: Ponte sobre o Guaíba, com 777 metros de comprimento e vão móvel que se eleva a 40 metros; Ponte sobre o Canal Furado Grande, em comprimento total de 344 metros; Ponte sobre o Saco da Alemoa, com 774 metros; Ponte sobre o Jacuí, com 1756 metros no total. A obra foi nomeada em homenagem ao engenheiro Edmundo Régis Bittencourt, então presidente do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), autarquia federal existente entre 1937 e 2001.

² “A Era das Barcas”, Correio do Povo, 1º de outubro de 1958, p. 4.

³ “A Era das Pontes”, Correio do Povo, 9 de outubro de 1958, p. 4.

arte⁴, imprescindíveis ao escoamento da produção, assim como ao franco desenvolvimento da vida do Estado, em seus múltiplos setores de atividade”. Esta visão, além do campo jornalístico, era muitas vezes compartilhada pelo campo técnico e pelo campo político, em um país em mutação.

Hoje, quase 60 anos após a inauguração da Ponte do Guaíba/Travessia Régis Bittencourt, uma segunda ponte do Guaíba encontra-se em construção, contudo já em atraso, com nova previsão de conclusão para o final de 2018 ao contrário da estimativa inicial que projetava a conclusão da obra para 2017.⁵ Ao longo das décadas, a partir da opção rodoviária ocorrida no período sobre o qual trata este trabalho, o fluxo intenso de veículos tornou a obra original quase inviável, sobretudo devido à necessidade de içamento de seu vão móvel, que paralisa o tráfego por muito tempo e gera grandes congestionamentos. Um quadro bastante semelhante ao que encontramos entre as décadas de 1940 e 1950 no serviço de barcas da Vila Assunção, na Capital, que acabou por motivar a construção da travessia a seco do Guaíba. Além disso, devido aos quase 60 anos de funcionamento ininterrupto, a Ponte do Guaíba apresenta frequentes problemas no vão móvel, fato que também contribui para interrupções.⁶

O objetivo desta dissertação é analisar o processo de construção da Travessia Régis Bittencourt através dos debates que estiveram em sua gênese. Tais debates ocorreram principalmente no seio do campo técnico, onde os engenheiros discutiram quais as alternativas para o traçado e tipo da obra. Já no campo político, os debates estiveram voltados às questões do desenvolvimento do Estado e também no uso político-eleitoral da obra por parte dos partidos que polarizavam a política gaúcha no chamado “período democrático”⁷ emergido com o término do Estado Novo. A importância destas escolhas reside no fato de que a partir destes debates podemos discutir as visões dos agentes sobre atraso e progresso do Rio Grande do Sul naquele período.

Dentro deste objetivo, buscamos compreender o significado da obra para estes agentes históricos, no sentido de como ela foi planejada e quais as projeções sobre o seu papel na

⁴ No campo da engenharia, a expressão “Obra de arte” tem a seguinte definição: “Determinados tipos de construção, que requerem uma maior especialização, tal como pontes, viadutos, túneis”. In: Dicionário Online de Engenharia Civil e Construção Civil. Disponível em: <<https://www.engenhariacivil.com/dicionario/obra-de-arte>> Acesso: 3 de fevereiro de 2017.

⁵ “Construção da nova ponte do Guaíba começa a ser retomada” Disponível em: <<http://www.correiodopovo.com.br/Noticias/Geral/2016/11/603478/Construcao-da-nova-ponte-do-Guaiba-comeca-a-ser-retomada>> Acesso em 27 de fevereiro de 2017.

⁶ “Ponte elevatória trava por duas horas no RS” Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2010/07/ponte-elevatoria-trava-por-duas-horas-no-rs.html>> Acesso em 27 de fevereiro de 2017.

⁷ FAUSTO, Boris. História do Brasil. São Paulo: Edusp, 2012, p. 337 e seguintes.

sociedade e na economia do Estado, bem como identificar onde as tomadas de posições e projeções a respeito da obra variaram e/ou se aproximaram. A partir deste tema, é possível recuperarmos não apenas o processo decisório em relação à obra, mas as percepções e representações que circulavam sobre o Rio Grande do Sul e seu futuro.

Esta dissertação se destaca pelo ineditismo do tema abordado, não havendo até o momento nenhum estudo que trate da construção da Travessia Régis Bittencourt. Durante a revisão bibliográfica para esta pesquisa, encontramos somente um livro dedicado à Ponte do Guaíba, publicado em 2007 pela Concessionária da Rodovia Osório-Porto Alegre (Concepa), por conta dos 10 anos de atividade desta e também em comemoração aos 50 anos da Travessia Régis Bittencourt.⁸ A publicação, que conta com seis artigos escritos por arquitetos, cineastas, fotógrafos, geólogos, relações públicas e uma historiadora, não apresenta, todavia, o rigor científico comum aos trabalhos acadêmicos, algo que não deve surpreender, já que se trata de um livro que visa marcar efemérides somente. Contudo, o trabalho foi importante para esta dissertação, já que trouxe informações factuais úteis para o desenvolvimento da pesquisa. Em relação às pontes do Estado do Rio Grande do Sul, igualmente encontramos apenas uma publicação, que a exemplo da citada anteriormente também não apresenta cientificidade, mas ajuda com informações pontuais.⁹

Outra questão importante que precisamos esclarecer diz respeito ao fato de que, na época, os coetâneos referiam-se ao Guaíba como um rio. Embora já existissem discussões a respeito da natureza e denominação exata do Guaíba na década de 1950, como demonstra o livro “O rio que não é rio”¹⁰, esta não aparece nos debates com os quais trabalhamos nesta dissertação. O entendimento atual é de que o Guaíba é um lago, a despeito de ainda estar fortemente inculcado no senso comum de que se trata de um rio. Outro senso comum diz respeito diretamente à Ponte do Guaíba, sobretudo nas memórias de pessoas de mais idade, e está no entendimento de que foi Leonel Brizola o responsável por sua execução. Embora Brizola fosse o secretário de Obras Públicas quando da publicação do edital para construção da obra, a Travessia foi construída durante o primeiro mandato do governador Ildo Meneghetti (1955-1958).

O Brasil do período compreendido entre as décadas de 1930 e 1950 passa por grandes transformações políticas, econômicas e sociais. É o momento onde o país, com um aparelho de Estado mais centralizado, passa, simultaneamente a se urbanizar e industrializar. Acontece

⁸ CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. A ponte do Guaíba. São Paulo: M. Carrillo Arquitetos, 2007.

⁹ TILL, Rodrigues. As pontes na história do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Evangraf, 2005.

¹⁰ ASSIS, Kleber Borges de. O rio que não é rio. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1960.

o deslocamento gradual do eixo da economia brasileira, deixando de assentar-se primordialmente sobre a agricultura, havendo uma contribuição maior da indústria. Embora o setor agrário ainda permaneça forte, ocorre um maior dinamismo e hegemonia do setor industrial. Ao mesmo tempo, grandes contingentes populacionais, necessários como mão de obra para o fenômeno da industrialização em curso, deslocam-se do campo para as cidades. Neste processo, a construção de uma rede de rodovias, sobretudo a partir do Plano Rodoviário Nacional, criado por Getúlio Vargas em 1944, tem papel preponderante, ao facilitar, tanto a mobilidade destas massas, quanto o escoamento da produção.¹¹

É neste contexto que se situa a construção da Travessia Régis Bittencourt, pensada já na década de 1940 e executada durante os anos 1950. Nesta década, caracterizada pela ascensão de Juscelino Kubitschek à presidência da República, o desenvolvimento nacional se torna um princípio norteador dos rumos da nação, sintetizado no Programa de Metas de JK. Neste, houve a definição da política econômica de Juscelino, elencada em 31 objetivos, distribuídos em seis grupos, a saber: construção de Brasília, alimentação, educação, indústrias de base, energia e transportes.¹²

Neste sentido, o Programa de Metas pode ser considerado a expressão maior no período de uma visão nacional-desenvolvimentista¹³ da política e da economia, que passava a vigorar no Brasil.

Segundo FONSECA, foi a partir da grande depressão da década de 1930 que "a ideologia e as experiências históricas desenvolvimentistas (...) tomaram vulto em boa parte dos países latino-americanos". Contudo, foi somente a partir da década de 1950 que o pensamento econômico teórico com viés desenvolvimentista se consolidou na região, sobretudo a partir da criação da Comissão Econômica para a América Latina (Cepal).¹⁴ De acordo com a teoria da Cepal, a industrialização necessitava da ação direta do Estado, sendo portanto o planejamento econômico a via a ser seguida para acionar o processo de desenvolvimento.¹⁵

¹¹ OLIVEN, Ruben George. *Urbanização e mudança social no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1988, p. 62-74.

¹² FAUSTO, Op. Cit., p. 362-363.

¹³ "Política econômica que tratava de combinar o Estado, a empresa privada nacional e o capital estrangeiro para promover o desenvolvimento, com ênfase na industrialização." Ibidem, p. 364.

¹⁴ FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *Desenvolvimentismo: a construção do conceito*. Ipea: Brasília, 2015, p. 8. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4580/1/td_2103.pdf> Acesso em: 18 de fevereiro de 2017.

¹⁵ HAFNER, Jacqueline A. H. *A Cepal e a industrialização brasileira (1950-1961)*. Porto Alegre: Edipucrs, 2002, p. 21.

Assim, embora o termo “desenvolvimentismo” não tenha sido corrente no pensamento cepalino, passando a ser utilizado por aqueles que estudaram o fenômeno a partir dos anos 1970, é preciso recorrermos a uma definição do conceito, que nos é dada por Bielschowsky:

Entendemos por desenvolvimentismo, neste trabalho, a ideologia de transformação da sociedade brasileira definida pelo projeto econômico que se compõe dos seguintes pontos fundamentais: (a) a industrialização integral é a via de superação da pobreza e do subdesenvolvimento brasileiro; (b) não há meios de alcançar uma industrialização eficiente e racional através da espontaneidade das forças de mercado, e por isso, é necessário que o Estado a planeje; (c) o planejamento deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos de promoção dessa expansão; e (d) o Estado deve ordenar também a execução da expansão, captando e orientando recursos financeiros e promovendo investimentos diretos naqueles setores em que a iniciativa privada for insuficiente.¹⁶

Portanto, de acordo com o autor, o desenvolvimentismo, característico da década de 1950 no Brasil, funciona como um sistema de crenças, que, se por um lado via o caminho da industrialização como o mais correto para a superação de uma condição estrutural de subdesenvolvimento, por outro, entendia que esta não poderia ocorrer de maneira “espontânea”, havendo a necessidade da participação do Estado em seu planejamento e ordenação, sobretudo nas questões de infra-estrutura, como por exemplo, na construção de pontes e estradas, e no caso específico que tratamos nesta dissertação, a superação do sistema de travessia de rios pelas barcas, substituindo-as por pontes. No Rio Grande do Sul, desde a década de 1940, como atestam as fontes utilizadas nesta pesquisa, a visão do campo político, do campo técnico e da imprensa, estava voltada para a oposição entre “atraso” e “progresso”, ganhando relevância na questão da substituição de barcas por ponte.

Para cumprirmos aquilo a que se propõe esta dissertação, valemo-nos de amplo *corpus*¹⁷ documental, no qual se incluem fontes do Daer e da Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul (Alergs). O grande volume de fontes mostrado faz com que a dissertação perca algo em profundidade, mas, por outro lado, ela ganha em informações e na visão mais panorâmica que apresenta. Esta foi uma opção metodológica e de abordagem.

No primeiro tipo de fonte, temos os Boletins do Daer, publicados entre 1938 (ano de instalação do Departamento) e 1959 (primeiro ano de funcionamento da Travessia Régis

¹⁶ BIELSHOWSKY, Ricardo. Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1988, p. 7.

¹⁷ Entendemos *corpus* aqui como um material de análise constituído de produções textuais, compreendidos como produções linguísticas que se referem a um fenômeno específico em um determinado período de tempo. São produtos que manifestam discursos e que “podem ser lidos, descritos e interpretados, correspondendo a uma multiplicidade de sentidos que a partir deles podem ser construídos.” MORAES, Roque. Uma tempestade de luz: a compreensão possibilitada pela análise textual discursiva. *Ciência e Educação*, v. 9, n. 2, p. 191-211, 2003, p. 194.

Bittencourt). Já na Alergs, utilizamos seus Anais, publicados entre 1947 e 1959. De maneira complementar, consultamos os jornais Correio do Povo e Diário de Notícias, nos períodos de 1953, 1955, 1958 e 1959, respectivamente os anos de publicação do Edital para a concorrência pública da obra, o início das obras, sua inauguração, e o episódio da tentativa de troca de nome para Travessia Getúlio Vargas.

Sendo assim, por trabalharmos com fontes impressas, recorreremos à técnica de análise de conteúdo, objetivando a sistematização do material a ser analisado. De acordo com os passos preconizados por este instrumental metodológico, os documentos devem ser, após sua seleção, categorizados e descritos, possibilitando desta forma a sua interpretação.¹⁸

Por seu turno, como aporte teórico, nos valem do trabalho do sociólogo francês Pierre Bourdieu (1930-2002). Este intelectual, autor de obra prolífica, destaca-se principalmente por dois aspectos centrais de seu pensamento: a noção de *habitus*¹⁹ e o conceito de campo social. Nesse sentido, temos, como problemática essencial de seu trabalho, a análise da mediação entre os agentes sociais e a sociedade, estando a antiga polêmica entre subjetivismo e objetivismo no cerne das preocupações do autor, que tenta resolvê-la a partir da articulação dialética entre ator social e estrutura social.²⁰

Desta forma, assume relevância para nosso entendimento a respeito das dinâmicas entre os diferentes campos em torno da construção da Travessia Régis Bittencourt, o conceito de campo social, o qual pode ser compreendido como os diferentes espaços sociais ou de práticas sociais, detentores de estrutura própria e relativa autonomia em relação aos outros espaços sociais. Por sua vez, a organização destes campos sociais se dá em torno de objetivos e práticas específicas, apresentando uma lógica própria de funcionamento, que estrutura as interações entre os agentes em seu interior.

Na definição de BOURDIEU, um campo social é:

(...) um espaço multidimensional de posições tal que qualquer posição atual pode ser definida em função de um sistema multidimensional de coordenadas cujos valores correspondem aos valores das diferentes variáveis pertinentes: os agentes distribuem-se assim nele, na primeira dimensão, segundo o volume global de capital que

¹⁸ BARDIN, Laurence. Análise de Conteúdo. Rio de Janeiro: Edições 70, 1977.

¹⁹ Para Bourdieu, o *habitus* seria uma espécie de conhecimento adquirido, uma disposição incorporada, quase postural, um capital acumulado durante a trajetória de um agente em um campo social, funcionando como “espécie de sentido do jogo que não tem necessidade de raciocinar para se orientar e se situar de maneira racional num espaço.” BOURDIEU, Pierre. A gênese dos conceitos. In: O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989, p. 62.

²⁰ ORTIZ, Renato (org.). Pierre Bourdieu. São Paulo: Ática, 1983, p. 7-36.

possuem e, na segunda dimensão, segundo a composição do seu capital - quer dizer, segundo o peso relativo das diferentes espécies no conjunto de suas posses.²¹

Além disso, os campos, de maneira geral, se estruturam a partir das alianças e conflitos entre seus agentes, na luta pela posse de formas específicas de capital simbólico. Aliás, cabe ressaltar, que o “capital” referido pelo autor não se resume exclusivamente ao financeiro, situando-se justamente nas relações simbólicas:

O capital simbólico - outro nome da distinção - não é outras coisa senão o capital, qualquer que seja a sua espécie, quando percebido por um agente dotado de categorias de percepção resultantes da incorporação da estrutura de sua distribuição, quer dizer, quando conhecido e reconhecido como algo de óbvio.²²

Nesse sentido, podemos afirmar, de acordo com o autor, que cada campo social apresenta uma forma dominante de capital. No campo econômico, por exemplo, a forma dominante de capital é a posse de capital de bens materiais; já no campo cultural, a posse de capital cultural; no campo científico, o capital mais importante reside na autoridade científica, conferida pelas titulações e como resultado da acumulação de vitórias nas lutas simbólicas no interior do campo. Esta distinção, é que vai permitir, por exemplo, a fala autorizada de determinados agentes perante seus pares, ou em relação aos outros campos sociais, constituindo-se assim lutas em torno da imposição de visões de mundo que terão seu sucesso ou fracasso atrelados ao capital simbólico possuído por estes agentes:

Na luta pela imposição da visão legítima do mundo social, em que a própria ciência está inevitavelmente envolvida, os agentes detêm um poder à proporção do seu capital, quer dizer, em proporção ao reconhecimento que recebem de um grupo.²³

Este reconhecimento, e a eventual vitória nas lutas pela imposição de uma determinada visão a respeito da solução para a travessia do Guaíba, são evidenciados sobretudo dentro do campo técnico, onde houve o embate entre duas percepções diferentes a respeito da questão e também no campo político, onde algumas vozes destoaram do quase consenso em torno da realização da construção da Travessia Régis Bittencourt, como veremos a seguir.

²¹ BOURDIEU, Pierre. Espaço social e gênese das classes. In: O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989, p. 135.

²² Ibidem, p. 145.

²³ Idem.

Os campos são também campos de produção simbólica e cultural, sendo, portanto, a força motriz das lutas internas de cada campo o capital simbólico acumulado pelos agentes, que se expressa, sobretudo, na maneira como estes são reconhecidos, legitimados e consagrados.²⁴ Como veremos ao longo do trabalho, este fato se torna evidente no debate entre os engenheiros, especialmente no que se refere ao *habitus* secundário, adquirido no campo, lembrando que, de acordo com Bourdieu, o *habitus* primário seria aquele oriundo da classe. Assim, é importante esclarecermos a relação entre campo social e *habitus*, sendo este último constituído por mecanismos geradores de ação moldados a determinado campo.

Um campo, e também o campo científico, se define entre outras coisas através da definição dos objetos de disputas e dos interesses específicos que são irreduzíveis aos objetos de disputas e aos interesses próprios dos outros campos (não se poderia motivar um filósofo com questões próprias dos geógrafos) e que não são percebidos por quem não foi formado para entrar neste campo (cada categoria de interesses implica a indiferença em relação a outros interesses, a outros investimentos, destinados assim a serem percebidos como absurdos, insensatos, ou nobres, desinteressados). Para que um campo funcione, é preciso que haja objetos de disputas e pessoas prontas a disputar o jogo dotadas de *habitus* que impliquem o conhecimento e o reconhecimento das leis imanentes do jogo, dos objetos de disputas, etc.²⁵

Nesta passagem, BOURDIEU, além de novamente definir um campo, assinala que seus agentes devem possuir um *habitus* adaptado às determinações e imperativos do campo em questão. Ainda de acordo com o autor, o *habitus*, por ser um “sistema das disposições socialmente constituídas que, enquanto estruturas estruturadas estruturantes, constituem o princípio gerador e unificador do conjunto das práticas e das ideologias características de um grupo de agentes”²⁶, podemos afirmar que, para explicar os debates entre os engenheiros em busca da solução para a travessia a seco do Guaíba, devemos olhar para as posições que estes ocupavam no campo e as relações advindas daí.

Mais uma vez, isto vem à tona nos debates internos do campo político e do campo técnico, com destaque para este último, onde as lutas pela imposição deste ou daquele projeto foram mais intensas.

Assim, a dissertação foi dividida em três capítulos, que buscam apresentar os antecedentes da obra, a sua construção e como sua necessidade foi entendida e defendida - bem como os problemas técnicos envolvidos em sua realização-, nas discussões pelos

²⁴ BOURDIEU, Pierre. Coisas ditas. São Paulo: Brasiliense, 2004.

²⁵ BOURDIEU, Pierre. Algumas propriedades dos campos. In: Questões de sociologia. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983, p. 89.

²⁶ BOURDIEU, Pierre. Campo do Poder, Campo Intelectual e Habitus de Classe. In: A economia das trocas simbólicas. São Paulo: Perspectiva, 2015, p. 191.

engenheiros e políticos. A seguinte estruturação do trabalho se justifica, embora haja a preponderância do campo técnico em relação aos demais no processo de decisão da obra, a partir da necessidade de contrastarmos visões distintas oriundas dos campos de produção simbólica, conforme as especificidades dos mesmos. Assim, busca-se revelar as diferentes visões de mundo, as estratégias políticas, bem como a apropriação das ideias que circulavam.

No primeiro capítulo, intitulado “Pontes para o progresso: a criação do Daer e a política de substituição das barcas”, mostramos a criação do Departamento no final dos anos 1930 e como ele foi responsável pela modernização da malha rodoviária gaúcha nas décadas seguintes. Além disso, analisamos como foi iniciada e realizada a transição do modelo de travessia de rios por barcas para a utilização de pontes, passando pela análise da situação de obsolescência do serviço de barcas do Guaíba e a consequente construção da ideia da travessia a seco.

O segundo capítulo, com o título “O problema da travessia a seco do Guaíba: debates no campo técnico”, tem por objetivo examinar os estudos preliminares para a construção da Travessia Régis Bittencourt e os debates no interior do campo técnico, em busca de uma solução para a superação do transporte por barcas entre Porto Alegre e Guaíba, que evidenciaram a disputa entre os engenheiros do Daer e seu primeiro diretor, José Baptista Pereira.

No terceiro e último capítulo, intitulado “Os debates no campo político: a travessia do Guaíba na Assembleia Legislativa”, mostramos como o problema da travessia do Guaíba foi debatido na Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, bem como as forças políticas atuantes naquele período utilizaram a obra com propósitos político-eleitorais.

1. PONTES PARA O PROGRESSO: A CRIAÇÃO DO DAER E A POLÍTICA DE SUBSTITUIÇÃO DAS BARCAS

Neste capítulo, abordaremos o período compreendido entre a fundação do Daer, no início do Estado Novo, e as obras realizadas pelo órgão nas décadas de 1940 e 1950, entendidas por nós como uma espécie de preâmbulo ao planejamento e execução da Travessia Régis Bittencourt, objeto principal deste estudo.

Ao longo destas duas décadas, o estado do Rio Grande do Sul experimentou um crescimento rápido e substancial do número de veículos e passageiros que trafegavam em suas rodovias. Além da precariedade das mesmas, as travessias de rios e arroios também constituíam-se como importante obstáculo à fluidez do tráfego, pois, realizadas através do serviço de barcas, causavam descontinuidade rodoviária que se apresentava como um desafio a ser superado em nome do progresso. Assim, o Daer colocou em prática uma política de substituição dos serviços de barcas - que já não comportavam mais o crescente tráfego - através da construção de pontes em todo o Estado, visando a superação de um modelo que se tornava cada dia mais obsoleto, conforme atestam os dados obtidos junto às fontes.²⁷

A participação do Estado como agente modernizador, ao planejar a infraestrutura de transportes terrestres com base em planos elaborados previamente, levava em consideração as características econômicas das diferentes regiões e as necessidades de mobilidade humana, dentro da concepção de integração nacional em voga no período. É importante lembrarmos que o Daer surge no contexto de racionalização e modernização da administração pública brasileira colocadas em marcha após a Revolução de 1930, com a missão de reestruturar a malha rodoviária gaúcha, que com seus graves problemas, prejudicava o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul.

Estes aspectos marcam a atuação do Departamento, que além disso promovia estudos detalhados e publicamente debatidos, bem como a evolução do campo técnico no Rio Grande do Sul, através de agentes que adquirem centralidade em todo o processo, como por exemplo os engenheiros José Baptista Pereira (1898-1971)²⁸ e Clóvis Pestana (1904-2001)²⁹.

²⁷ Relatórios e Boletins do Daer de 1938 a 1959, disponíveis na Biblioteca Eng. Darcy Teixeira, no edifício sede do Daer, em Porto Alegre.

²⁸ Engenheiro, graduado pela Escola de Engenharia da Ufrgs, fundador do Daer e seu primeiro diretor, ao longo de sua carreira foi presidente do Conselho Rodoviário Nacional, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (Dner) e do Conselho Nacional de Pesquisa (CNPq). Era entusiasta da astronomia e seu nome foi dado ao Planetário de Porto Alegre. Além disso, pertenceu aos quadros do PL e da UDN (suplente de deputado federal em 1945 e suplente de deputado estadual em 1950), sendo Secretário de Obras Públicas do governador Walter Jobim (PSD) entre 1948 e 1952 e diretor do DNER durante a gestão de Clóvis Pestana à frente do Ministério da

O capítulo é dividido em dois momentos. Em um primeiro instante, são abordados o Daer e os planos rodoviários do período; em um segundo momento, as obras realizadas e a transição do modelo de travessia de barcas para o uso das pontes.

1.1 A fundação do Daer (1937-1938): “Uma organização rodoviária moderna e eficaz”

Em 1938, vinte anos antes da inauguração da Travessia Régis Bittencourt, o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer) entrava em funcionamento, prometendo modernizar o arcaico sistema rodoviário do Rio Grande do Sul.

Criado pela Lei nº 199, de 3 de agosto de 1937³⁰, da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, posteriormente sancionada pelo Decreto-Lei nº 750, de 11 de agosto do mesmo ano³¹, pelo então governador General Flores da Cunha, o Daer viria a ter papel preponderante na busca de soluções para a travessia a seco do Guaíba. Afinal, foi este órgão que realizou os estudos preliminares para a obra, ainda na década de 40, promovendo mais tarde, em 1953, um grande debate público sobre qual o melhor traçado deveria ser o escolhido para a Travessia. Da mesma forma, o Departamento, tão logo iniciou suas atividades, pôs em prática uma política de substituição das barcas - utilizadas para a travessias de rios - por pontes, visando solucionar os problemas de descontinuidade rodoviária que afetavam diversas localidades em todo o Estado.

O contexto rodoviário do estado do Rio Grande do Sul no momento de fundação do Daer era bastante complicado. Por ocasião dos 60 anos do Departamento em 1997, Clóvis

Viação. ALVARENGA, Octavio Mello. Grandes vultos da engenharia brasileira. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, v. 1, p. 31, 1975.

²⁹ Engenheiro, nascido em Porto Alegre, em 1904. Foi ministro da Viação (1946-1950 e 1961) e deputado federal (PSD e Arena). Representante eleito pela Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul para o primeiro Conselho Rodoviário e segundo presidente do Daer (1943-1945). É referido ao menos duas vezes nos Boletins do Daer como o autor da ideia da travessia a seco do Guaíba quando Ministro de Viação e Obras Públicas, durante o governo de Eurico Gaspar Dutra (1946-1950), embora não tenhamos encontrado nenhum documento que comprove a afirmação. De acordo com KIEFER, em 1948, Pestana teria mobilizado “o DNER e o Daer para resolver o problema do congestionamento crescente do sistema de barcas” sugerindo a solução por túnel. KIEFER, Flávio. Uma travessia, muitas pontes. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de (coord.). A ponte do Guaíba. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2007, p. 42.

³⁰ No entanto, o órgão foi efetivamente instalado somente no ano seguinte: “(...) aprovada a Lei, não foi ela posta imediatamente em execução. Coube ainda ao saudoso estadista, Dr. Maurício Cardoso, quando respondendo pela Interventoria Federal do Estado, dar realidade à criação do Departamento, instalando-o e aprovando o seu plano de ação, pelo Decreto 7.123, de 21 de fevereiro de 1938”. PEREIRA, José Baptista. Breve Histórico das Estradas de Rodagem no Rio Grande do Sul. In: Relatório Anual do Daer - 1938, p. 2. 23/02/1939.

³¹ O documento original, manuscrito, pode ser consultado no acervo da Biblioteca Eng. Darcy Teixeira, no edifício sede do Daer.

Pestana concedeu entrevista na qual lembrou as dificuldades das estradas gaúchas nos anos 30 e rememorou o processo de fundação do Departamento:

A nossa luta foi terrível. As nossas estradas eram uma vergonha, só se andava de carreta e carroça. Naquela época já se tinha ideia de que só um organismo autônomo, com poderes e recursos poderia resolver um problema como esse. Baptista Pereira e eu fizemos tudo com apoio de grande número de deputados, de políticos. Era uma coisa muito lógica. O Rio Grande do Sul era o último Estado em rodovias. Nos primeiros tempos conseguimos empréstimos e lutamos sempre por boas verbas. A repercussão foi evidente, o progresso veio logo.³²

Além da questão da busca pelo progresso - que é central nos relatórios e boletins do Daer no período estudado - e da cooperação entre o campo técnico e o campo político na criação do órgão (com agentes atuantes em ambos), destaca-se na fala de Clóvis Pestana a valorização ao caráter autônomo do Departamento.

De acordo com SANDRONI, as autarquias surgem no Brasil após 1930 “para atender ao grande número de serviços que deveriam ser prestados pelo Estado e descentralizar os encargos em órgãos especializados dotados de orçamento próprio e maior flexibilidade”.³³ Isto vem ao encontro do entendimento dos coetâneos, que expressaram nos documentos analisados a necessidade de criação de um departamento com autonomia para solucionar os problemas rodoviários estaduais, como fica evidente em texto do engenheiro José Baptista Pereira, fundador do Daer e seu primeiro diretor-geral:

A Lei 750, instituindo o Departamento fixou-lhe as características principais, assegurando recursos certos, indispensável liberdade de ação, independência de formalidades burocráticas inúteis e firmou o princípio de coparticipação das classes conservadoras na administração do Departamento, mediante a instituição do Conselho Rodoviário, eleito pelas entidades mais representativas da vida técnica e econômica do Estado.³⁴

Pereira, além de destacar a agilidade e autonomia do Departamento, dá enfoque especial ao Conselho Rodoviário, órgão que teria papel relevante nas primeiras iniciativas modernizantes das estradas gaúchas, não só por sua representatividade social, composta pelos setores produtivos, chamados por Pereira de “classes conservadoras”, mas sobretudo através da figura de Clóvis Pestana, representante do campo técnico, que buscou verificar pessoalmente a real condição das rodovias do estado.

³² PESTANA, Clóvis. Revista Rodoviária: 60 anos do Daer. Edição especial, ago/1997. p. 26 apud BOURSCHEID, 2007, p. 56

³³ SANDRONI, Paulo. Novíssimo dicionário de economia. São Paulo: Editora Best Seller, 1999, p. 36.

³⁴ PEREIRA, José Baptista. Breve Histórico das Estradas de Rodagem no Rio Grande do Sul. In: Relatório Anual do Daer - 1938, p. 2. 23/02/1939.

Segundo dados do Relatório Anual do Daer de 1938, expressos em um mapa com o título "Situação Geral da Rede Rodoviária Estadual: Estado das Rodovias em Períodos Chuvosos (dezembro de 1938)" o Rio Grande do Sul possuía 10.500 km de rodovias. Deste total, apenas 2.675 km (25,5%) tinham tráfego garantido. O tráfego precário se apresentava em 1.505 km de rodovias (14,3%) e em 6.320 km (60,2%) o tráfego se tornava impossível em épocas de chuva. De acordo com o mesmo relatório, as causas destes graves problemas de trafegabilidade durante períodos chuvosos se davam em função de que

(...) o sistema de drenagem era inexistente, pois os valos e as valetas ou nunca tinham sido abertos, ou estavam atulhados. Os boeiros, em número absolutamente insuficiente para o perfeito escoamento das águas pluviais, estavam na sua quase totalidade em ruínas, ou atulhados, total ou parcialmente.³⁵

Assim, com o objetivo de atacar estes defeitos na malha rodoviária, diversas melhorias foram realizadas neste período inicial, tais como: construção de centenas de boeiros para escoamento pluvial das rodovias; abertura de 750 km de valos e valetas; correção de defeitos de traçado; substituição, nas estradas de terra, da conservação manual pela conservação mecânica.

Foi no início de 1939, após o primeiro ano de atividades do Daer e de seu Conselho Rodoviário, que o conselheiro Clóvis Pestana redigiu o relatório citado, encaminhando-o ao diretor-geral do Departamento. Dizia sentir-se "na obrigação de fazer um rápido comentário sobre a situação em que o Daer encontrou o sistema rodoviário rio-grandense e os resultados atingidos neste primeiro ano de nossas atividades"³⁶, Pestana informa que, tão logo fora instalado o órgão, realizara viagens para conhecer *in loco* a situação na qual se encontravam as rodovias estaduais, trazendo, após este périplo, "a mais desoladora das impressões".³⁷ Algo que não surpreende, pois, segundo os Boletins do Daer, em 1938, o Rio Grande do Sul era o penúltimo estado em extensão rodoviária, atrás apenas do então território do Acre.³⁸

Em síntese, Pestana conclui que as estradas do Estado não haviam sido projetadas para o tráfego motorizado, seguindo traçados que usavam como critério "o mínimo movimento de

³⁵ PESTANA, Clóvis. Relatório. In: Relatório Anual do Daer de 1938, p. 1. 22/02/1939.

³⁶ Idem.

³⁷ Idem.

³⁸ Boletim do Daer, n. 43, julho de 1949, p. 75. Aqui há uma contradição na historiografia sobre o tema, pois de acordo com o historiador Luciano de Abreu, citando fontes da imprensa da época, "o Rio Grande do Sul era o estado com o maior número de estradas do país". ABREU, Luciano Aronne de. Um olhar regional sobre o Estado Novo. Porto Alegre: Edipucrs, 2007, p. 270. Já GERTZ, mencionando o VI Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, realizado em 1936 no Rio de Janeiro, confirma a informação: "só as estradas do Acre teriam sido piores que as do Rio Grande do Sul". GERTZ, René. O Estado Novo no Rio Grande do Sul. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2005, p. 70.

terra possível"³⁹, de forma que curvas tornavam as rodovias mais lentas, inadequadas para a velocidade dos veículos a motor. O Conselheiro relata que "as estradas foram projetadas para o tráfego lento de carretas e carroças"⁴⁰, expressão retomada sessenta anos depois, conforme entrevista referida acima. Outra constatação do Conselheiro foi a falta de visão econômica dos realizadores de muitas das estradas, que não levaram em conta as regiões a serem atravessadas, acontecendo que "zonas mais ricas foram preteridas pelas mais pobres"⁴¹. Com este quadro, Pestana conclui que "o Daer herdou um sistema rodoviário no mais completo abandono, cheio de gravíssimos defeitos técnicos e sem as obras mais elementares"⁴². Desta forma, é lícito afirmar que as estradas no Rio Grande do Sul, em vez de servirem como vias de progresso, funcionavam naquele momento como obstáculos ao desenvolvimento econômico da região.

De acordo com José Baptista Pereira, o Estado nunca havia despendido valores suficientes para a resolução destes problemas de infraestrutura, investindo, desde a proclamação da República até o ano de 1938, apenas o equivalente ao que o estado de São Paulo havia investido em suas rodovias nos dois últimos anos.⁴³ Pereira avalia que "essa situação vinha causando avultados prejuízos à economia do Estado e despertando justificados protestos por parte das classes produtoras, interessadas diretas em uma remoção desse estado de cousas".⁴⁴ Novamente, podemos perceber neste trecho a menção aos setores produtivos, que, seriamente prejudicados pela situação calamitosa das estradas, cobravam atuação mais enfática do governo.

A partir disto, podemos supor que esta insatisfação dos produtores do Estado é que levou à mobilização de setores organizados da sociedade em prol da criação de um departamento rodoviário. Sendo assim, a Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul (Sergs), que capitaneou o processo⁴⁵, juntou-se à Escola de Engenharia da Universidade de

³⁹ PESTANA, Clóvis. Relatório. In: Relatório Anual do Daer de 1938, p. 1. 22/02/1939.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ Idem.

⁴² Idem.

⁴³ O Diretor-Geral faz uma ressalva sobre o período em que Getúlio Vargas havia governado o estado, e que em 1929 havia iniciado um "plano de remodelação das principais rodovias estaduais", contudo, tendo sido este projeto abandonado logo em seguida. PEREIRA, José Baptista. Breve Histórico das Estradas de Rodagem no Rio Grande do Sul. In: Relatório Anual do Daer - 1938, p. 1. 23/02/1939. Os dados informados por GERTZ a respeito da evolução dos investimentos em rodovias no Estado podem ajudar a esclarecer melhor esta questão. Segundo o historiador, em 1929 as despesas com o sistema rodoviário eram de 8.815 contos de réis, caindo para 632 contos de réis em 1937 e atingindo a marca de 54.700 em 1941, três anos após a criação do Daer. GERTZ. Op. Cit., p. 71.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Os principais nomes em relação à criação do Daer foram: os engenheiros Alexandre Martins da Rosa, então presidente da Sergs e deputado classista, responsável pelo projeto de lei de criação do Daer; José Baptista

Porto Alegre, à Federação das Associações Comerciais do Estado e à Federação das Associações Rurais, para compor, através de seus respectivos representantes eleitos, o Conselho Rodoviário do Daer⁴⁶, que seria seu principal órgão interno. Já para GERTZ, foi o processo inverso que ocorreu. De acordo com o historiador, “não há dúvida de que o Daer passou a ser um órgão de repercussão e de esperança para a população”, e em função disto teria ocorrido uma “tentativa de engajar representantes de várias instituições da sociedade civil no projeto”⁴⁷, no caso as associações acima mencionadas.

A questão é que os problemas rodoviários do Estado impactavam negativamente sobre a economia, de forma que a necessidade de modernização das rodovias gaúchas se impunha, sobretudo através da questão do desenvolvimento, muito cobrada pelos setores produtivos. Nas palavras de CORTÉS, o “inadequado sistema de transporte estadual provocara uma estagnação econômica em certas regiões, particularmente na zona de colonização italiana, no norte”.⁴⁸ sendo esta falta de infraestrutura adequada para os transportes um fator de obstáculo para o pleno desenvolvimento de todo o Estado igualmente. Segundo ABREU, desde a “década de 1930 as queixas dos diversos setores produtivos do Estado em relação às más condições das estradas gaúchas eram frequentes”.⁴⁹ Durante o inverno, época mais chuvosa, as estradas no interior do estado se tornavam praticamente intransitáveis, causando sérios problemas às comunidades interioranas.

Por exemplo, o jornal A FEDERAÇÃO informava em 1936 a situação da cidade de Santo Antônio da Patrulha: "com as últimas chuvas caídas nesta região, as diversas estradas que dão acesso à sede desta vila ficaram em lamentável estado"⁵⁰. A imprensa relatava também a situação da cidade de Caçapava que estava "ameaçada de ficar desligada de qualquer centro, dado o péssimo estado das estradas"⁵¹. Em abril de 1937, os jornais

Pereira, secretário da Sergs, que viria a ser o primeiro diretor-geral do Departamento (1938-1943); e Clóvis Pestana, segundo presidente do Daer (1943-1945) e membro do primeiro Conselho Rodoviário do Daer, empossado em 30/09/1937, como representante da Sergs.

⁴⁶ O Conselho Rodoviário, de acordo com o Capítulo II do Regulamento do Daer (1938), tinha as seguintes atribuições principais: revisar e aprovar o plano rodoviário; velar pela execução deste e fiscalizar todos os serviços do Departamento; autorizar admissão de pessoal; aprovar aquisição de materiais; examinar e aprovar as prestações de contas do órgão. O cargo tinha mandato de quatro anos e era exercido gratuitamente. Era previsto pelo artigo 2º da lei de criação do Daer que a direção da entidade seria exercida por dois órgãos diferentes: o Conselho Rodoviário e a Diretoria. No artigo 3º define-se a formação do Conselho, totalizando cinco membros: o Diretor Geral do Departamento - que será simultaneamente Presidente do Conselho - e quatro outros membros, eleitos pela Escola de Engenharia da Universidade de Porto Alegre, pela Federação das Associações Comerciais do Estado, pela Federação das Associações Rurais e pela Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul.

⁴⁷ GERTZ, René. Op. Cit., p. 70.

⁴⁸ CORTÉS, Carlos. *Política Gaúcha: 1930 - 1964*. Porto Alegre: Edipucrs, 2007, p. 63.

⁴⁹ ABREU, Luciano Aronne de. Um olhar regional sobre o Estado Novo. Porto Alegre: Edipucrs, 2007, p. 269.

⁵⁰ Jornal A Federação, 02/07/1936, p. 2.

⁵¹ Jornal A Federação, 18/07/1936, p. 7.

mencionavam as "estradas em má conservação"⁵² como um fator a mais de emoção para uma prova automobilística entre Montevideu e o Rio de Janeiro que passava pelo Estado por aqueles dias.

Estes são apenas alguns casos, dos muitos registrados pela imprensa naquele período, dos quais podemos encontrar eco em documentos produzidos pelo Daer em seu primeiro ano de funcionamento, de forma que podemos afirmar que formava-se um consenso.

Com esse contexto desfavorável, era cada vez mais requerida a participação do Estado como agente modernizador das estradas, como de fato aconteceu, a partir da criação do Daer. Este, embora sendo um órgão estadual, veio somar-se, em nosso entendimento, à “constelação de organismos executivos e diretivos”⁵³ surgidos no contexto da “modernização conservadora”⁵⁴ colocada em prática após a Revolução de 1930 e, sobretudo, no período do Estado Novo.

É importante lembrarmos que a economia gaúcha, até a década de 1950, assentava-se sobre dois aspectos principais, além da produção agrícola.⁵⁵ De um lado, a indústria com foco nas matérias-primas agropecuárias, que “transformava produtos primários para serem consumidos pelo mercado regional”⁵⁶; de outro, uma indústria que se voltava ao fornecimento de equipamentos e insumos para a agropecuária⁵⁷. Esse “modelo histórico” compunha uma economia regional muito peculiar, “cujo centro nevrálgico repousava nas atividades agropecuárias conectas às atividades fabris e exportadoras”⁵⁸.

Contudo, o desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul estava muito ligado aos mercados externos. De acordo com KOCH⁵⁹, entre os anos de 1930-1934 aproximadamente

⁵² Jornal A Federação, 09/04/1937, p. 6.

⁵³ DRAIBE, Sônia. Rumos e metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil (1930-1960). Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1985, p. 90.

⁵⁴ WIRTH, John. A política do desenvolvimento na era de Vargas. Rio de Janeiro: FGV, 1973, p. 107.

⁵⁵ Para um estudo aprofundado da história econômica do Rio Grande do Sul durante a Primeira República recomendamos a tese de doutoramento de Ronaldo Herrlein. HERRLEIN, Ronaldo. Rio Grande do Sul, 1889-1930: um outro capitalismo no Brasil meridional? Tese de doutorado. Instituto de Economia, Unicamp, 2000. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000223657>> Acesso em: 10 de março de 2016.

⁵⁶ GROS, Denise Barbosa. Burguesia gaúcha e o Estado Nacional (1964-1978). Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PUCRS, 1987, p. 67.

⁵⁷ “O complexo pecuário (criação de gado, charqueadas e frigoríficos), com seus produtos históricos, formava o principal setor produtivo da economia gaúcha. O setor foi capaz de articular em torno de si outras atividades agroindustriais, comerciais e serviços conexos, como base de geração e apropriação de riqueza e capital.” DALMAZO, Renato Antonio. Planejamento estadual e acumulação no Rio Grande do Sul, 1940-74. Porto Alegre: FEE, 1992, p. 31.

⁵⁸ MÜLLER, Geraldo. A economia política gaúcha dos anos 30 aos 60. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS: *Economia e política*. Mercado Aberto: Porto Alegre, 1979, p. 364.

⁵⁹ KOCH, Adolar. O processo de industrialização na República Nova. In: Estudos Ibero Americanos, Porto Alegre, v.7, n.1/2, 1981, p. 128.

34% da produção da gaúcha foi exportada. Deste percentual, em torno de 65% era dirigido para o mercado interno brasileiro, sendo o restante para o exterior, sobretudo para a Alemanha, que era o grande mercado comprador dos produtos gaúchos naquele momento, como afirma SILVA.⁶⁰ Ainda de acordo com KOCH, das exportações que o Rio Grande do Sul realizava, somente 10,14% eram produtos manufaturados, somando 89,86% os produtos agropastoris. Portanto, o estado se inseria de maneira periférica na economia nacional, sendo um “importador de produtos manufaturados de São Paulo e exportador de matérias primas agropastoris”.⁶¹

Todavia, mesmo para o escoamento da produção agropecuária até os portos, estações ferroviárias e centros consumidores locais, a necessidade de boas estradas se fazia premente. Outro fator, é que o Estado já se industrializava, possuindo no ano de 1937 em torno de 1646 fábricas e oficinas metalúrgicas. Em Porto Alegre, o número de fábricas chegava a 239.⁶² É certo que havia um grande otimismo com a economia do Estado naquele momento, que se apresentava mais dinâmica quando comparada a de outras regiões do país, como podemos verificar na análise publicada em 1939 no livro “Estatística Industrial do RGS”: “Em todos os cantos estamos vendo uma indústria poderosa ao lado de uma agricultura arruinada. Mas aqui, no RGS, se assiste a um espetáculo diferente: paralelo a um notável progresso industrial, desenvolve-se uma agricultura progressista”⁶³. Em que pese o tom laudatório deste relato, nosso ponto aqui é que, em um contexto de desenvolvimento, mesmo que limitado, o grande obstáculo ainda residia na precariedade das estradas, fator que dificultava as exportações gaúchas:

(...) qualquer dificuldade, no setor de transportes ou na colocação dos produtos sulinos nos mercados compradores, afetava, não só os interesses da burguesia mercantil gaúcha, da embrionária burguesia industrial e da oligarquia pecuária, como também do próprio aparelho estatal.⁶⁴

Em suma, colocava-se diante dos agentes históricos (setor agropecuário, burguesia mercantil, a nascente burguesia industrial e o próprio Estado) a necessidade de união de esforços para a resolução das adversidades do setor de transportes rodoviários. Assim, “com

⁶⁰ SILVA, Lucas Silva da. Porto Alegre e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945): impactos no cotidiano da capital gaúcha. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PUCRS, 2009, p. 46.

⁶¹ KOCH, Adolar. Op. Cit. p. 129.

⁶² Ibidem, p. 366.

⁶³ Idem.

⁶⁴ Ibidem, p. 368.

o dinamismo da economia gaúcha, que se assentava enormemente nas exportações”⁶⁵ o Estado “dilata e aprofunda sua participação”⁶⁶ não somente como um prestador de serviços, mas como um “patrocinador de serviços produtivos”⁶⁷. Na década de 1920, o Estado já promovia portos e ferrovias, agora, nas décadas de 1930 e 1940, havia chegado o momento do Estado, de forma mais intensa, planejar e construir rodovias e pontes.

De acordo com TRINDADE, quando Vargas assume o governo gaúcho, em janeiro de 1928, foi dado início a um estilo marcado tanto pela busca da conciliação política interna, quanto pelo enfrentamento de questões que impediam o desenvolvimento do Rio Grande do Sul, tais como a deficiente infraestrutura de transportes.⁶⁸ Ou seja, o governo de Vargas no Estado teve preocupações com aspectos estruturais, que obstaculizavam o dinamismo da economia gaúcha, buscando, mesmo que timidamente, atacar o problema rodoviário, como já afirmava José Baptista Pereira no relatório de 1938.

Flores da Cunha (1930-1937) seguiu por este mesmo caminho, sendo o Daer um dos frutos de sua gestão, apesar dos momentos politicamente turbulentos no final de seu governo, que coincidiram com a criação deste órgão. Flores, que apoiara Vargas durante a Revolução de 1930, começou a se distanciar do presidente em 1936 e fez os primeiros movimentos em direção a uma oposição ao governo federal, fato que culminará na tentativa de seu impeachment, com apoio de Vargas, por parte do deputado estadual Maurício Cardoso.⁶⁹ Contudo, Flores da Cunha vence a queda de braço na Assembleia por apenas um voto. Vargas, sem desistir, e buscando anular o poder de Flores, ordena ao ministro general Eurico Gaspar Dutra a federalização da Brigada Militar. Flores da Cunha não teve alternativa a não ser renunciar, em 17/10/1937, apenas dois meses após a criação do Daer, e se exilar em Montevideu⁷⁰, sem poder implantar o órgão. Mesmo assim, segundo CAGGIANI, no governo de Flores da Cunha o problema das estradas de rodagem foi “encarado com decisão”⁷¹, pois além de criar o Daer, ainda promoveu a conservação e a construção de novas estradas, contudo, sem grandes mudanças no panorama. Todavia, o Departamento seria instalado somente durante o governo interino de Maurício Cardoso. Com a saída de Flores da Cunha do

⁶⁵ Ibidem, p. 370.

⁶⁶ Idem.

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ TRINDADE, Héliqio. Revolução de 30: partidos e imprensa partidária no RS (1928-1937). Porto Alegre: LP&M, 1980, p. 22.

⁶⁹ FLORES, Moacyr. Governo de Flores da Cunha. In: NEUBERGER, Lotário (org.) A era Flores da Cunha. Porto Alegre: Ediplat, 2011.

⁷⁰ AITA, Carmen; AXT, Gunter (orgs.). José Antônio Flores da Cunha: discursos (1909-1930). Porto Alegre: Assembleia Legislativa, 1998.

⁷¹ CAGGIANI, Ivo. Flores da Cunha: biografia. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1996. p. 130.

governo, o presidente Getúlio Vargas, através do decreto-lei nº 2044 de 19 de outubro de 1937, determinou a intervenção federal no Rio Grande do Sul, escolhendo o general Daltro Filho como interventor gaúcho. Com a morte deste, em janeiro de 1938, Cardoso assumiu interinamente, e “o Rio Grande do Sul viveu, até princípios do mês de março, um período de forte expectativa acerca da escolha de seu novo interventor”⁷², com Maurício Cardoso esperando sua indicação para o cargo, que acabou por ser ocupado pelo interventor Cordeiro de Farias, governo sob o qual o Daer passou a atuar de forma mais incisiva.

Nas palavras do engenheiro Walter Haetinger, com o advento do Daer, surgia uma "organização rodoviária moderna e eficaz, capaz de realizar a reconstrução do nosso sistema rodoviário"⁷³. A expectativa deste engenheiro, expressa em documento onde tece considerações gerais a respeito da situação precária das estradas do Rio Grande do Sul, traduz a importância que o órgão adquiriu naquele contexto, não somente para o Estado, mas para os outros setores da sociedade atingidos pelo processo de maneira geral. Juntamente com o problema da energia elétrica, insumo fundamental para a indústria, a questão dos transportes rodoviários assumia cada vez maior relevância naquele período, se tornando a “luta da fração modernizante da classe dominante gaúcha, e também dos governos”⁷⁴.

Portanto, a fundação do Daer foi o resultado de uma luta do campo técnico, aliado aos setores produtivos, pela reformulação da relação entre o Estado e a construção/manutenção das pontes e rodovias, entendidas como fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico da região. Mas somente a criação do órgão - embora fundamental para a modernização das estradas - por si só não garantiria que ela viesse a ocorrer. Era necessário um documento que guiasse o processo e seus atores. Assim, no mesmo momento de criação do Daer, é elaborado pelo seu Conselho Rodoviário o Plano Geral Rodoviário do Estado contendo as diretrizes básicas para o desenvolvimento e conservação de estradas e pontes para os próximos anos.

1.2 O Plano Geral Rodoviário de 1938

Durante as duas décadas que se seguiram à sua fundação, até a inauguração de sua maior obra, a Travessia Régis Bittencourt, o Daer realizou uma série de obras por todo o Rio Grande do Sul: construiu e conservou estradas, projetou e executou pontes, administrou

⁷² ABREU, Op. Cit, p. 246.

⁷³ HAETINGER, Walter. Considerações gerais. In: Relatório Anual do Daer de 1938. 12/09/1938.

⁷⁴ MÜLLER, Geraldo. A economia política gaúcha dos anos 30 aos 60. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS: *Economia e política*. Mercado Aberto: Porto Alegre, 1979, p. 372.

travessias de rios por serviços de barcas, etc. Antes da criação do Departamento, a construção e conservação de estradas e pontes no Rio Grande do Sul ficava a cargo da Diretoria de Viação Terrestre e a Diretoria de Terras e Colonização, ambas criadas em 1895, na Secretaria de Obras Públicas, passando, mais tarde, a Diretoria de Terras e Colonização para a Secretaria de Agricultura⁷⁵. Os dois órgãos foram muito importantes, sobretudo pela construção de uma rede de estradas de penetração⁷⁶, que atendia os florescentes núcleos coloniais, permitindo sua ligação com a capital e pontos de exportação.⁷⁷

Contudo, como visto, estas eram estradas de terra, com problemas em seus traçados, em síntese, estradas que não serviam para o tráfego motorizado que começava a se intensificar. Embora a primeira fábrica de carros do Brasil seja instalada mais de dez anos após o fim da Segunda Guerra Mundial, já no governo do presidente Juscelino Kubitschek, no ano de 1956, veremos adiante que os números referentes ao tráfego de veículos automotores nas travessias de barcas chegaram a aumentar até mais de cem vezes no período compreendido entre o início da década de 1940 e final da década de 1950. Os antecedentes da indústria automobilística no país remontam à Primeira República, quando a Ford Motors, em 1919, iniciou a montagem de caminhões e automóveis no Brasil, sendo seguida pela General Motors, que em 1925, no bairro do Ipiranga, em São Paulo, implantou uma linha de montagem em galpões alugados, onde preparava veículos, a partir de módulos pré-montados que importava da matriz nos Estados Unidos.⁷⁸ Porém, como lembra ARAVANIS⁷⁹, a produção historiográfica a respeito dos primeiros passos da fabricação/montagem de carros no país é muito deficiente e pulverizada. Os trabalhos que abordam o tema têm, em geral, o foco voltado para a implantação da indústria automobilística nacional em 1956, não havendo estudos que se dediquem à instalação das montadoras pioneiras referidas acima. Da mesma forma, não existem pesquisas que contenham dados sobre a importação de veículos no Brasil

⁷⁵ Criada no governo Júlio de Castilhos, “essa diretoria também contribuiu para o processo de urbanização do estado, uma vez que foi a responsável por elaborar e executar os projetos urbanos para novas cidades, destinadas a serem sedes de colônias.” VARGAS, Luís Francisco da Silva. Saneamento e urbanização no Rio Grande do Sul durante os anos de 1916 a 1931: o papel da SOP - Secretaria de Obras Públicas. A cidade de Iraí como referência. In: 1º Colóquio Internacional História Cultural da Cidade Sandra Jatahy Pesavento. UFRGS, 9 a 11 de março de 2015, p. 547. Disponível em <http://www.ufrgs.br/gthistoriaculturalrs/37CDLuisFranciscodasilvaVargas.pdf> Acesso em: 11 de março de 2016.

⁷⁶ Estradas que têm por objetivo servir como vias de acesso a zonas ainda não ocupadas, de forma a auxiliar em sua colonização. Remete às ideias de Washington Luis de que "governar é ocupar" e "governar é abrir estradas". Igualmente podemos relacionar à “Marcha ao Oeste” de Vargas.

⁷⁷ Boletim do Daer, n. 47, junho de 1950, p. 62.

⁷⁸ ROEHE, Nara Simone. A indústria automobilística e a política econômica do governo Geisel: tensão em uma parceria histórica (1974-1978). Tese de Doutorado. Porto Alegre: Pucrs, 2011, p. 48.

⁷⁹ ARAVANIS, Evangelia. Os primórdios da indústrias automobilísticas no Brasil: o caso da "General Motors" (1924-1935). In: IX Encontro Estadual de História - ANPUH-RS, 2008. Disponível em <http://eeh2008.anpuh-rs.org.br/resources/content/anais/1211770922_ARQUIVO_EvangeliaAravanis.pdf> Acesso em 21/03/2016

durante a primeira metade do século 20, que possam jogar luz sobre a origem do grande crescimento do número de veículos em circulação que é verificado nas fontes.

No entanto, sabe-se que, a partir de 1942, surge a Fábrica Nacional de Motores (FNM), em um primeiro momento uma estatal voltada à fabricação de motores para aeronaves. Criada justamente durante a guerra, através de subsídios do governo norte-americano, tinha como objetivo maior servir como fornecedora de motores de avião para os aliados. Com o fim da guerra e do Estado Novo, a FNM é transformada em sociedade anônima e passa a diversificar sua produção, fabricando, dentre outras máquinas, tratores, automóveis e caminhões, chegando a se tornar, nos anos 50, a maior fabricante destes últimos do Brasil. Num contexto rodoviário ainda bastante precário, a FNM acabou sendo favorecida, pois seus caminhões "ganhavam cada vez mais o mercado, graças a sua resistência nas péssimas estradas brasileiras, que eram ainda em sua grande maioria de chão batido".⁸⁰

Após esta pequena digressão acerca das lacunas existentes em relação aos dados sobre a produção de veículos no Brasil nas décadas de 1940/1950, voltemos ao Plano Geral Rodoviário do Estado, aprovado pelo Decreto 7123, de 21 de fevereiro de 1938, prevendo a remodelação dos 10.500 km da malha rodoviária do Rio Grande do Sul⁸¹. O Plano se insere dentro do contexto de racionalização e modernização da administração pública colocada em prática no primeiro governo Vargas, sendo a década de 1930 aquela que marca a transição para esta nova ordem. Simultaneamente, é o período de 1933 a 1939 o que desencadeia o processo brasileiro de industrialização.⁸² Nesse aspecto, segundo DINIZ, “a modernização da ordem institucional foi o passo mais audacioso dado pela coalização que assumiu o poder em 1930”⁸³. Nos parece evidente que esta nova concepção do Estado teve seus reflexos no governo do Rio Grande do Sul, sendo o Daer um dos resultados regionais desta visão. O que não deixa de parecer contraditório, pois a tendência do Estado Novo - já em vigor quando da entrada em funcionamento do Daer, um órgão estadual e autônomo -, em suas diretrizes políticas e econômicas, era a de centralizar o poder, com o “fim das autonomias estaduais”⁸⁴. Contudo, para DRAIBE, a questão passa pela nova forma de Estado que se configurava no

⁸⁰ ALMEIDA, Michel Willian Zimmermann de. Indústria automobilística, política e desenvolvimento: os casos FNM e IBAP. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Pucrs, 2010, p. 38.

⁸¹ De acordo com o Boletim de 1942: “Para a elaboração desse plano, procurou o Conselho Rodoviário basear-se em sólidos elementos. Foi estudada minuciosamente a distribuição da produção agrícola, extrativa e industrial do Rio Grande do Sul com os elementos estatísticos que foi possível coligir naquela época. (n. 14-17, dezembro de 1942, p. 6).

⁸² DINIZ, Eli. Engenharia institucional e políticas públicas: dos conselhos técnicos às câmaras setoriais. In: PANDOLFI, Dulce Chaves (org.). Repensando o Estado Novo. Rio de Janeiro: FGV, 1999, p. 24.

⁸³ Ibidem, p. 27.

⁸⁴ FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Vargas: o capitalismo em construção. São Paulo: Brasiliense, 1999, p. 261.

período de 1930 a 1945, quando se obedeceu a um “princípio de centralização dos comandos e de descentralização funcional ou administrativa”, como viria a ocorrer com os diversos órgãos “para-estatais” criados na época e que atuavam em vários níveis, tais como o econômico, industrial, previdência social, corporativos, etc.⁸⁵

Outro fator a ser considerado é a importância do planejamento em um momento crucial para a instalação de indústrias, que, segundo DALMAZO, centra-se em alguns aspectos principais que podemos identificar no processo de modernização das rodovias estaduais pelo Daer:

(...) no ataque a certos pontos de estrangulamento da industrialização — por exemplo, de grandes projetos de infra-estrutura —; no soerguimento de setores decadentes — principalmente na produção de insumos básicos e abastecimento urbano —; e na criação de novas oportunidades dinâmicas de investimentos — como as obras que aprofundam a integração nacional e projetos de forte interesse nacional e que trazem vantagens locais.⁸⁶

O custo total da empreitada antecipada pelo Plano seria de 400 mil contos de réis, e nos dois primeiros anos de atividade do Daer foram executados cerca de 20% das obras previstas, sob um custo de aproximadamente 60 mil contos de réis. No entanto, a partir dessas obras, já havia sido garantida a mínima trafegabilidade das estradas em mais de 4 mil km. Segundo o diretor José Baptista Pereira, "o Rio Grande do Sul deixara, decididamente, de ser Estado sem estradas".⁸⁷ Obviamente um exagero, visto que em torno de 60% das estradas ainda apresentavam graves problemas. Contudo, é um panorama já bastante diferente daquele que existia anteriormente à criação do Daer.

Na edição número 18 do Boletim do Daer, de janeiro de 1943, encontramos o artigo que serviu de base para a confecção do Plano, assinado pelo Eng. José Baptista Pereira, diretor-geral do Departamento. O Plano, servindo como base para o planejamento das obras a serem realizadas pela autarquia, foi dividido em duas fases principais. A primeira, abrangendo os três primeiros anos de atividade, priorizava as rodovias mais importantes. A segunda fase, após este período, compreendia rodovias que não passassem por problemas de urgência imediata.

Diversas questões estratégicas foram levadas em consideração pelo Plano. A primeira delas discute as finalidades de uma rede rodoviária. De acordo com o documento, estas se

⁸⁵ DRAIBE, Sônia. Op. Cit., p. 84.

⁸⁶ DALMAZO, Renato Antonio. Planejamento estadual e acumulação no Rio Grande do Sul, 1940-74. Porto Alegre: FEE, 1992, p. 25.

⁸⁷ Boletim do Daer, n. 14-17, dezembro de 1942, p. 6.

dividem em 4 pontos principais. O primeiro diz respeito à função subsidiária de outras redes de transporte, ou seja, as rodovias devem ligar os centros de produção às estações ferroviárias e aos portos. O segundo aspecto está relacionado à função autônoma do transporte, significando isto a importância de se tornar viável o transporte de mercadorias diretamente do produtor ao consumidor. Como terceiro ponto, há a preocupação com as chamadas vias de penetração, isto é, estradas “destinadas a precederem o povoamento e colonização das novas zonas a desbravar”. Por fim, a ligação direta e rápida das diversas regiões do Estado entra como o terceiro item, no sentido de que uma malha rodoviária deve ser autônoma em relação a outras vias de ligação. Aqui vemos adquirir importância a questão das travessias a seco, através das construções de pontes, evitando a dependência do transporte por barcas que se tornava cada vez mais obsoleto devido ao aumento constante do tráfego motorizado.⁸⁸

Outra questão importante é que, embora seja um plano rodoviário, o documento afirma que não existem vantagens na utilização das rodovias como meio de transporte para longos percursos, defendendo para isso o transporte através de trens e navios, apesar do rodoviarismo no Brasil remontar à República Velha, quando o então presidente Washington Luís sanciona a Lei 5.141, de 5 de janeiro de 1927, criando o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais. Defensor das estradas de rodagem como opção de transporte desde o período em que governava o estado de São Paulo, Washington Luís dizia que “governar é povoar, mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas”⁸⁹. Na presidência da República, construiu a primeira rodovia do país, a estrada Rio-Petrópolis.

Contudo, no Plano, a exceção seria justamente o transporte “porta a porta”, da mercadoria produzida em centros próximos ao destino de consumo. O documento delimita como distância ideal para o transporte rodoviário os percursos entre 50 e 60 km, podendo ser dobrada em alguns casos, citando os EUA, no qual esse parâmetro girava em torno de 169 quilômetros.

Uma questão bastante destacada é a do planejamento de construção das rodovias em consonância com os aspectos econômicos da região:

Para a organização de um plano racional de transporte, torna-se necessário, preliminarmente, estudar a distribuição da produção entre os diferentes municípios do Estado e determinar a parte dessa produção que se destina à exportação e a que é

⁸⁸ Boletim do Daer, n. 18, janeiro de 1943, p. 5.

⁸⁹ CAVALCANTI, Celso de Oliveira Bello. Impactos da reforma administrativa do governo Collor na modelagem organizacional do DNER. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: FGV, 1995, p. 27.

utilizada no consumo interno, de modo a poder-se formar uma ideia aproximada das correntes de transportes que devem estabelecer-se entre as regiões produtoras e os centros consumidores ou os portos de embarque.⁹⁰

Contudo, é recordado que não somente o aspecto econômico deve influir na construção de rodovias, adquirindo caráter importante a “necessidade fundamental da mobilidade humana”⁹¹, bem como a ligação direta da capital com as grandes cidades do estado.

Conforme ABREU, as estradas, durante o Estado Novo, - mais do que apenas por sua importância econômica - foram encaradas como elementos que favoreceriam a unidade e a integração nacional. Percebendo isto, o interventor Cordeiro de Farias elegeu como uma das prioridades do seu governo a questão rodoviária. Estas questões ficam evidentes em discurso proferido pelo interventor, em 1941, na cidade de São Sebastião do Caí:

Quanto mais unidos, mais ligados estivermos, mais depressa seremos como um só todo. É que essas estradas, constituindo esquadros da nossa produção, servem também para entrelaçar os diferentes núcleos da população do Rio Grande, tornando-os conhecidos uns dos outros, criando esses laços de afeição que se originam do trato recíproco, fazendo com que os diferentes grupos, ora separados, sintam, conhecendo-os, o valor de cada um.⁹²

O Plano dividia o Estado em 7 zonas agrícolas principais, que norteariam a construção de rodovias. Será a partir destas zonas que se organizarão as “Residências”⁹³ do Daer. As zonas eram: 1ª) zona colonial a noroeste de Porto Alegre; 2ª) a região agrícola do Jacuí; 3ª) zona colonial do norte da Serra; 4ª) zona colonial do oeste da Serra; 5ª) zona agrícola ao norte de Pelotas; 6ª) região a nordeste de Porto Alegre; 7ª) zona colonial a oeste de Santa Maria.

A partir destas premissas, o Daer promoveu a modernização de traçados e conservação de muitas estradas em todo o Estado, apesar de enfrentar dificuldades financeiras nos seus primeiros anos de atuação⁹⁴.

⁹⁰ Boletim do Daer, n. 18, janeiro de 1943, p. 7.

⁹¹ Ibidem, p. 10.

⁹² Nacionalização - dois discursos proferidos pelo interventor federal Cel. Osvaldo Cordeiro de Farias. 1941. apud ABREU, Op. Cit, p. 269-270.

⁹³ As chamadas “residências” eram subdivisões administrativas responsáveis por atuar em determinada região. Segundo relatório do engenheiro-chefe da 2ª residência, Luiz L. Appel, datado de 26/02/1939, “as 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª e 6ª residências foram instaladas oficialmente em março [1938], com a presença de autoridades estaduais e, bem assim as restantes, posteriormente, em julho.” Contudo, Appel revela algumas dificuldades durante o processo de instalação das residências tais como “deficiência de pessoal, material, ferramentas, preparo de operadores para as máquinas rodoviárias, etc.”

⁹⁴ Desde sua criação, em 1938, até o ano de 1941, o Daer enfrentou situação deficitária. Segundo o Relatório Anual e Balanço Geral do Exercício de 1941, apresentado pela Seção de Contabilidade, o déficit naquele exercício ocorrera devido ao “excesso de dispêndio em várias sub-verbas” e, por outro lado, à queda na arrecadação nas rubricas “Taxa de Utilização”, “Venda de Apólices”, “Rendas Diversas” e “Taxa de Melhoria”,

Em 1940, por exemplo, houve uma diminuição das verbas, ocasionando a limitação dos serviços a serem executados para 5.330 km, contra os 5.537 km do ano anterior. Com isto, o Daer se viu obrigado a transferir para algumas prefeituras diversos trechos de estradas, que anteriormente tinham sua conservação realizada pelo Departamento. No entanto, as estradas nas quais os serviços de remodelação já haviam sido iniciados permaneceram sob os cuidados do Daer. Mesmo com a queda no volume de recursos, o Departamento realizou estudos - de escritório e de campo - para os traçados de 13 novas estradas, ao mesmo tempo em que a Divisão de Construção e Conservação executava obras em mais de 20 trechos no interior do Estado.⁹⁵

1.2.1 Recursos necessários ao financiamento de obras rodoviárias

Segundo o Plano Geral Rodoviário do Estado, “a execução de um moderno programa de obras rodoviárias, exige dispêndios consideráveis, que não é, geralmente, possível obter à custa dos recursos normais dos orçamentos públicos”⁹⁶. Com isto, há a proposição de diversas maneiras de incrementar a arrecadação, visando um orçamento próprio para a construção das rodovias que o estado necessitava.

A primeira seria uma “taxa sobre a gasolina”⁹⁷, utilizada em países como os EUA, sendo o valor arrecadado destinado completamente a fins rodoviários. Uma das vantagens apontadas pelo estudo sobre a taxação da gasolina é que haveria um círculo virtuoso: com mais estradas pavimentadas, aumentaria o consumo de gasolina, que aumentaria a arrecadação, que reverteria mais recursos para a manutenção das rodovias.

Cita-se o exemplo da Argentina que aumentara em 6% anualmente o consumo em virtude das melhorias nas estradas. Projetava-se que no Rio Grande do Sul seria um aumento maior, pois ainda havia muitas estradas a serem pavimentadas.

sendo nesta última nula a arrecadação. No relatório, assinado por Dijon de A. Peralles, critica-se problemas administrativos do Departamento, que estariam levando este a “desintegração administrativa”. A principal queixa do contabilista é a de que não existia uma boa articulação entre as chefias das diversas seções, cada uma agindo por conta própria, sem obedecer a um plano de ação centralizado. De acordo com Peralles havia a “inobservância por parte de algumas seções das instruções contidas em circulares administrativas (...) havendo falta de cumprimento das referidas instruções, haverá, conseqüentemente, divergência na maneira de trabalho, ocasionando sérios prejuízos para o bom andamento do serviço” (folha 6).

⁹⁵ Idem.

⁹⁶ Boletim do Daer, n. 18, janeiro de 1943, p. 25.

⁹⁷ Idem.

A “taxação sobre a valorização dos terrenos marginais”⁹⁸ é outra saída vislumbrada pelo documento. Isto é, terrenos às margens de estradas abertas ou melhoradas devem pagar tributo, conforme acontecia, segundo o estudo, em países como Uruguai e Argentina. Como forma de amortização dos custos das obras sugere-se a cobrança de pedágio, como já acontecia nas estradas entre Porto Alegre e Gravataí e Porto Alegre a S. Leopoldo. No entanto, o documento não aprova este meio, recomendando que não seja utilizado, somente em casos muito especiais, como em estradas meramente turísticas. Havia o entendimento de que essa taxa, por utilização direta, era contraproducente em termos de desenvolvimento: “(...) os utilizadores de veículos já pagam a sua parte, e bem alta, sob a forma de impostos sobre a gasolina, veículo, pneus e acessórios, de modo que seria, a maior parte das vezes, injusto taxá-los novamente sob a forma de pedágio”⁹⁹.

1.3 O Plano Rodoviário Nacional de 1944

O Plano Rodoviário Nacional (PRN), instituído pelo Decreto 15.093, de 20 de março de 1944, tinha como objetivo

(...) estabelecer os princípios gerais da política administrativa rodoviária, relativamente ao financiamento, execução e fiscalização das construções e conservação das linhas do Plano Nacional; indicar as linhas que devem ter prioridade na construção desse Plano e as condições de prioridade, instituir a classificação das estradas de rodagem e fixar as normas e especificações técnicas que devem caracterizar as estradas, segundo a classe a que se subordinem.¹⁰⁰

O PRN foi um documento surgido dentro do contexto de planejamento de longo prazo visando o desenvolvimento econômico do país típico do governo Vargas. Devido a isto, além de sua elaboração pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, foi examinado e discutido pelo Conselho Técnico de Economia e Finanças, mais um dos órgãos administrativamente

⁹⁸ Idem.

⁹⁹ Boletim do Daer, n. 18, janeiro de 1943, p. 25. O Plano ainda sugeria as seguintes tributações: Contribuição das estradas de ferro: o Plano considerava as ferrovias como grandes beneficiárias da construção de rodovias, que davam acesso às suas estações. A proposta era copiar o modelo argentino que taxava em 3% a renda líquida das rodovias. Outro exemplo tido como a ser seguido pela Cia. Paulista, que administrava as estradas de ferro em São Paulo e, consciente da importância de boas rodovias, já construía várias, do mesmo modo que a Estrada de Ferro Sorocabana promovia a conservação de trechos rodoviários que diretamente lhe interessavam. Taxa sobre fretes da navegação fluvial: de modo análogo ao das ferrovias, o Plano defendia também a cobrança de taxa sobre os fretes fluviais. Estas sugestões revelam o crescimento da importância dos transportes rodoviário, em detrimento dos trens e dos navios.

¹⁰⁰ Boletim do Daer, dezembro de 1944, n. 23-24-25, p. 48.

modernos criados no período, que tinha como função precípua atuar na formulação de políticas econômicas.¹⁰¹

Nesse sentido, cabe lembrar, que é no período de 1930 a 1945 que se situam as origens do desenvolvimentismo brasileiro, definido por BIELSHOWSKY como "um projeto de industrialização planejada e apoiada pelo Estado"¹⁰², que, evidentemente, não se restringia unicamente às questões de crédito e investimentos diretos na implantação de indústrias, mas, sobretudo, no ataque aos problemas de infraestrutura que dificultavam o desenvolvimento destas, tais como inexistência ou precariedade das rodovias. No entanto, o mesmo autor relativiza o período como sendo o ponto de partida da ideologia desenvolvimentista, entendida como a busca da "superação do subdesenvolvimento nacional com base numa estratégia de acumulação do capital na indústria"¹⁰³. Afinal, o projeto desenvolvimentista só viria a se tornar hegemônico no Brasil a partir da segunda metade de década de 1950. Mas o que acaba por ocorrer, no período que ora nos detemos, é uma espécie de tomada de consciência, embora limitada, por parte das elites técnicas, civis e militares que foram alçadas ao poder com a Revolução de 1930, a respeito da necessidade da implantação de indústrias no país. Desta maneira, estes técnicos se viram forçados a pensar nos "problemas de longo prazo da economia, e, com isto, na solução história da industrialização"¹⁰⁴. Contudo, é neste período que surge um novo nacionalismo econômico que se traduziria na

(...) visão de que a industrialização só é viável através de um apoio estatal que vá além do planejamento e do controle sobre recursos naturais, passando a incluir também investimentos diretos em transporte, mineração, energia e indústria de base.¹⁰⁵

Assim, o Estado passa a tratar, de maneira mais organizada e racional, da infraestrutura rodoviária, fundamental para o projeto de industrialização no Brasil.

Com o objetivo de planejar, de maneira precisa a nova malha rodoviária brasileira, as justificativas do PRN giravam em torno de alguns pontos principais. Em primeiro lugar, devia haver a definição do que seria uma rodovia nacional. Para isso afigurou-se que seriam aquelas que: 1) atravessassem, total ou parcialmente, duas unidades da Federação; 2) as que tivessem o sentido em direção às fronteiras nacionais, ou construídas dentro de faixa de 150 km ao longo destas; 3) aquelas com acesso aos portos marítimos, fluviais ou lacustres, desde que sob

¹⁰¹ DRAIBE, Op. Cit., p. 109.

¹⁰² BIELSHOWSKY, Op. Cit., p. 247.

¹⁰³ Ibidem, p. 250.

¹⁰⁴ Idem.

¹⁰⁵ Idem.

concessão federal; 4) as de interesse geral: administrativo, militar, turístico, etc.; e, finalmente, 5) as linhas transversais ou de ligação entre esses troncos.

Contudo, se destaca que o objetivo do PRN não era determinar o traçado técnico das rodovias, porém constituir indicações gerais de como elas deviam ser realizadas. Recomendava ainda a cooperação entre União, Estados e Municípios, de forma a atender os interesses regionais.

O PRN está relacionado à construção da Travessia Régis Bittencourt, ao privilegiar as travessias a seco dos rios que se encontrassem no traçado das novas rodovias:

O Plano Rodoviário Nacional, criado por Getúlio Vargas, em 1944, previa uma rede de estradas ligando as fronteiras do extremo sul aos Estados do Norte e Nordeste, passando pelos principais centros urbanos do país. Nesse plano, Porto Alegre era cortada pela BR-2 - hoje 116 - e BR-37 - hoje 290 - que tinham no Guaíba um obstáculo para sua continuidade. A Travessia Régis Bittencourt não só ligava duas metades de um Estado, mas também aproximava vizinhos comercialmente importantes.¹⁰⁶

A partir das especificações do PRN criou-se três tipos de grupos de rodovias: longitudinais (sentido Norte-Sul), transversais (Leste-Oeste) e de ligação (entre dois pontos importantes em duas ou mais rodovias). Desta forma, as principais rodovias que atenderiam o território do Rio Grande do Sul e estavam presentes no Plano eram as seguintes:¹⁰⁷

- **Categoria longitudinal:** Getúlio Vargas, de Belém a Jaguarão, com 6.155 km; Transbrasiliana, de Belém a Livramento, com 4.915 km.
- **Categoria transversal:** Estrada Torres-Uruguaiana, com 884 km.
- **Categoria ligação:** Vacaria-Passo Fundo, com 180 km.

A rodovia Getúlio Vargas, que previa a ligação de Belém a Jaguarão, no território do Rio Grande do Sul teve sua construção sob responsabilidade do Daer:

- **1º trecho:** De Jaguarão a Porto Alegre, 471 km, passando por Pelotas, São Lourenço, Camaquã, Tapes e Guaíba.

¹⁰⁶ KIEFER, Op. Cit., p. 41.

¹⁰⁷ “Quadro Geral das Rodovias do Plano Nacional” In: Boletim do Daer, dezembro de 1944, n. 23-24-25, p. 77.

- **2º trecho:** De Porto Alegre a Vacaria, 130 km, passando por Caxias e São Marcos.

A Transbrasiliana (atual BR-153), de Belém a Santana do Livramento, tinha como característica aproximar pontos extremos muito afastados em suas comunicações, devido a configuração convexa da costa marítima. No Estado aproveitou linhas do Plano Geral Rodoviário estadual, num total de 916 km, de Marcelino Ramos a Livramento. A transversal do Rio Grande do Sul, com 884 km, estabeleceria ligação entre o sistema brasileiro e argentino, através da ponte entre Uruguaiana e Paso de Los Libres. A de ligação Vacaria-Passo Fundo, com 180 km, estabelecia a ligação entre as duas longitudinais Getúlio Vargas e Transbrasiliana.

Diferentemente do Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, no caso um plano misto, terrestre-fluvial, que não indicava se as novas linhas deveriam ser rodovias ou ferrovias, o PRN de 1944 é um plano exclusivamente rodoviário. Nesse sentido, estabeleceu seis longitudinais, 15 transversais e seis ligações.

1.3.1 A Lei Joppert: reorganização do DNER e a criação do Fundo Rodoviário Nacional

O Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945, a chamada Lei Joppert¹⁰⁸, reorganizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), dando-lhe autonomia, nos moldes do Daer, o que é salientado na apresentação do decreto pelo Boletim do Daer, número 30, de 1946: “estímulo que o mesmo representa para a criação de entidades semelhantes ao nosso Daer nos demais Estados da União que ainda não os possuem” e “frisamos, também, o caráter autônomo dado agora ao DNER, como que reconhecendo as vantagens da orientação adotada pelo Governo do Estado quando da fundação do nosso Departamento”¹⁰⁹.

O decreto também criou, em seu capítulo 4, o Fundo Rodoviário Nacional, “destinado à construção, conservação e melhoramentos das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e a auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal para a execução dos sistemas rodoviários regionais respectivos”¹¹⁰. De acordo com o Boletim de março de 1950, o Rio Grande do Sul percebeu grande progresso rodoviário com o advento desta lei:

¹⁰⁸ De acordo com o texto "Breve Histórico do Rodoviarismo Federal no Brasil" esta foi a "Lei Áurea do rodoviarismo brasileiro", levada à sanção do presidente José Linhares pelo ministro da Viação e Obras Públicas Maurício Joppert da Silva. Disponível em <<http://www1.dnit.gov.br/historico/>> Acesso em 16/03/2016.

¹⁰⁹ Boletim do Daer, n. 30, março de 1946, p. 83.

¹¹⁰ Ibidem, p. 91.

(...) o progresso rodoviário do Rio Grande do Sul tem se acentuado, notadamente, desde 1946, quando o Brasil inteiro passou a desfrutar de uma sadia e eficiente orientação, resultante da Lei Joppert, que determina a reorganização dos órgãos rodoviários e criava o Fundo Rodoviário Nacional.¹¹¹

A visão do governo Vargas naquele instante a respeito da questão estratégica das rodovias para o desenvolvimento do país está expressa no decreto 8.463. Nele, considera-se de fundamental importância a autonomia financeira e administrativa do órgão ao qual coubesse a responsabilidade de desenvolver a malha rodoviária brasileira, considerando este um “trabalho gigantesco a desafiar a energia realizadora de muitas gerações”¹¹².

A questão do financiamento destas grandes obras Brasil a fora é resolvida através da criação do Fundo Rodoviário Nacional. Os recursos para o Fundo viriam do “imposto único federal sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais, importados e produzidos no país, criado pelo Decreto-lei número 2.615, de 21 de setembro de 1940, ficando extinto o Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios criado pelo aludido Decreto-lei”¹¹³. A renda do imposto seria recolhida do Banco do Brasil, sendo 40% como receita para o DNER e os 60% restantes rateados entre os Estados, Territórios e Distrito Federal da seguinte forma: 36% proporcionalmente ao consumo de combustíveis e lubrificantes líquidos; 12% proporcionalmente à população; 12% proporcionalmente à superfície.

Vê-se por aí a preocupação que houve em adaptar a lei à diversidade de condições de vários estados. A primeira quota destina-se à necessidade imperiosa de atender ao tráfego existente, a segunda refere-se especialmente aos Estados pequeninos e populosos (Sergipe e Alagoas, p. ex.) e a última leva em conta as dificuldades oriundas da própria extensão territorial (caso do Amazonas e Mato Grosso). Esta nova política rodoviária já está produzindo seus primeiros frutos. O Rio Grande do Sul já recebeu a primeira cota do Fundo Rodoviário Nacional e já foi distinguido com o encargo de colaborar na construção das rodovias federais Porto Alegre-Uruguaiana e Porto Alegre-Jaguarão”¹¹⁴.

¹¹¹ Boletim do Daer, n. 46, março de 1950, p. 3.

¹¹² Boletim do Daer, n. 30, março de 1946, p. 83.

¹¹³ Ibidem, p. 91.

¹¹⁴ Boletim do Daer, n. 34, março de 1947, p. 56. “Palestra do Diretor Técnico do Daer, Eng. Agnelo Pereira da Silva”, realizada na Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul por ocasião do 1º aniversário da promulgação do Decreto-Lei Federal nº 8463, de 27/12/1945, que reorganizou o Dep. Nac. de Estradas de Rodagem e criou o Fundo Rodoviário.

1.4 Das barcas às pontes

Conforme informa o Boletim do Daer de dezembro de 1950, o Departamento lucrava com os serviços de barcas que administrava diretamente.¹¹⁵ No entanto, o crescente tráfego de veículos e passageiros desde o início da década anterior tornava a questão da substituição das travessias de rios atendidas pelas barcas por pontes cada vez mais central para os engenheiros do órgão, de forma que esta preocupação começa a aparecer nos relatórios ainda em fins da década de 1940.

A pujança econômica do Estado se manifesta hoje principalmente através dos transportes rodoviários. Já assinalamos em outra parte deste Relatório, o crescimento considerável do tráfego em nossas estradas; a necessidade de se dotar de comunicações zonas ainda não servidas pela nossa rede; a imperiosa urgência de pavimentarmos muitos trechos que não suportam mais as solicitações de tráfego; a conveniência de não procrastinar a construção de pontes para substituir roncios serviços de travessia dos rios por meio de barcas (...) São pontos que constituem um programa vasto, que exigirá um esforço continuado e sistemático para que se obtenham resultados que correspondam ao progresso do Rio Grande.¹¹⁶

As questões primordiais se tornavam claras. O progresso, associado ao uso cada vez maior de veículos automotores e, conseqüentemente, das rodovias, era um fato que exigia uma resposta do Daer, no sentido de evitar as descontinuidades rodoviárias - com todos os problemas que poderiam causar ao desenvolvimento do Estado - através das travessias a seco das localidades que ainda utilizavam os serviços de barcas.

Lamentavelmente existem, ainda, numerosos passos em rios interceptados pelas nossas estradas, cuja travessia é feita por barcas. Esse processo antiquado não pôde ser eliminado de pronto, pois que em muitos dos casos, a obra d'arte destinada a estabelecer a ligação contínua das chapas de rodagem, custa um preço tal que os recursos disponíveis não permitiram a sua execução, de modo que, dentro das possibilidades com que conta, tem o Daer procurado melhorar esse roncioso serviço até que disponha de recursos para substituí-lo de vez por uma travessia segura, pelas pontes a serem construídas. Dentre os serviços dessa natureza, destacam-se os da travessia do Guaíba, entre Vila Assunção e a cidade de Guaíba, e o do rio São Gonçalo, junto a Pelotas, na estrada que liga o porto de Rio Grande à rede do Daer.¹¹⁷

Como fica evidente nesta citação, o problema não era simples de ser enfrentado, devido aos volumosos recursos necessários para a construção de pontes que viessem a substituir as travessias de rios por barcas. Como obstáculos principais, apresentavam-se as travessias do rio São Gonçalo, em Pelotas, e, especialmente, a travessia do Guaíba, em Porto

¹¹⁵ Boletim do Daer, n. 49, dezembro de 1951, p. 74.

¹¹⁶ SOUSA, Egídio. Relatório das atividades do Daer, correspondente ao exercício de 1947. In: Boletim do Daer, n. 40, setembro de 1948, p. 3-24.

¹¹⁷ Idem.

Alegre. Por esta travessia articulava-se todo o sistema rodoviário do sul do Estado com a capital, e na visão dos engenheiros do Daer a sua importância tendencialmente cresceria, merecendo atenção especial por parte da Diretoria Geral.¹¹⁸

1.4.1 As obras da década de 1940: as primeiras pontes

Foi na construção de pontes que o Daer se destacou. Um dos símbolos mais importantes da busca pelo progresso que ocorria no Rio Grande do Sul naquele período estava na tentativa de superação das travessias de rios por meio de barcas. Para atingir este objetivo, o Daer construiu uma série de pontes por todo o Estado. Como mais tarde a imprensa caracterizaria - quando estivesse quase concluída a Travessia Régis Bittencourt (entendida neste trabalho como o ponto máximo da substituição das travessias por barcas pelas “travessias a seco”) - essa era uma passagem da era das barcas para a era das pontes, significando com isso que o Rio Grande do Sul superava seu atraso através destas obras de arte¹¹⁹.

O início dos anos 40 no Rio Grande do Sul foi marcado por dois graves problemas: as grandes enchentes de 1941 e a escassez de combustíveis devido às dificuldades de importação de petróleo por conta da Segunda Guerra Mundial.

A grande cheia de 41, acontecimento traumático e ainda vivo na memória do Estado e da capital, despertou, devido à sua gravidade, inclusive a solidariedade internacional. Países como o Japão e a Cruz Vermelha da Alemanha e dos Estados Unidos desencadearam operações para atendimento das vítimas no Estado. Obviamente, no caso dos norte-americanos, em meio às tratativas para evitar que governo brasileiro apoiasse a Alemanha na guerra, a ajuda ia além dos sentimentos humanitários, buscando em última análise reverter solidariedades pró-Eixo que por ventura existissem, sobretudo nas colônias alemãs do Rio Grande do Sul.¹²⁰

Contudo, apesar da intensidade das chuvas, documentos produzidos pelo Daer alegam que o Departamento não encontrou maiores dificuldades em manter seu cronograma de obras previsto no Plano Geral Rodoviário:

¹¹⁸ Idem.

¹¹⁹ Correio do Povo 01/10/1958, p. 4 e 09/10/1958, p. 4.

¹²⁰ FORTES, Alexandre. Memória, identidade e comunidade: a enchente de 1941 no Distrito Industrial de Porto Alegre. In: História Unisinos, vol. 6, n. 6, 2002, p. 146.

Em 1941, apesar de todos os contratempos decorrentes de um inverno excepcionalmente chuvoso, de duas enchentes de proporções até então desconhecidas, prosseguiram satisfatoriamente os trabalhos de terraplenagem, de construção de novas obras de arte, de combate à erosão, de fixação de areias movediças e de revestimento com saibro cinza, dos trechos mais arenosos¹²¹.

Em relação à crise dos combustíveis acontecida no mesmo período, o Brasil se viu obrigado a passar a utilizar um combustível chamado gasogênio, que era oriundo da queima de carvão vegetal ou lenha, através de um equipamento geralmente instalado no porta-malas dos veículos. No início utilizado para mover tratores e máquinas industriais, logo passou a ser utilizado por automóveis e caminhões. Ainda em 1941, o governo federal, através do Ministério da Agricultura, adquiriu mil equipamentos de gasogênio no exterior e materiais para sua produção no país. No Rio Grande do Sul, oficinas passaram a produzir o equipamento, sendo a principal fábrica do Estado a Gasogênios Gomes, na cidade de Júlio de Castilhos.¹²²

O Daer, obviamente um órgão impactado de forma direta pela escassez de combustíveis, devido a larga utilização de veículos e maquinário pesado, logo se preocupou com a questão, publicando estudos a respeito da utilização do gasogênio¹²³ e adquirindo também equipamentos para seus veículos. No entanto, logo passou também a fabricar aparelhos de gasogênio. Com estudos iniciados em 1941, em parte devido à determinação do governo para que possuidores de grande número de veículos utilizassem como combustível o “gás pobre”¹²⁴, por outro lado devido à busca de um combustível nacional de baixo preço, o Departamento acabou por desenvolver diversos modelos do aparelho, que podiam ser usados por automóveis e caminhonetes. Com 25 kg de carvão se cobria uma distância de até 70 km, e, de acordo com um estudo feito na época, “realizaram-se inúmeras viagens por todo o Estado e mesmo algumas a capital do país, sem que, até o momento, nossos aparelhos provocassem contratempos de maior importância”.¹²⁵

Outro impacto que a Segunda Guerra teve sobre o Daer se deu na impossibilidade de utilização da aerofotogrametria para o estudo de traçados de futuras rodovias. Com a

¹²¹ Boletim do Daer, n. 14-17, dezembro de 1942, p. 30.

¹²² SILVA, Lucas Silva da. Op. Cit., p. 70-72.

¹²³ No Boletim do Daer, n. 14-17, dezembro de 1942, p. 43-65, há um artigo do Eng. Armin Carlos Thorell intitulado “O gás do gasogênio”, onde, além de discutir aspectos químicos deste combustível, destaca também suas desvantagens em relação à gasolina, devido à perda de potência e maior desgaste dos motores. Na mesma edição há um anúncio da empresa “Campana & Hammel”, fabricante dos “Gasogênios Gaúchos”, com uma fotografia de um caminhão transportando diversos cilindros de gasogênio com a legenda “Flagrante de um dos carregamentos de gasogênios Gaúcho, de nossa fabricação, para o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem”.

¹²⁴ SILVA, Lucas Silva da. Op. Cit, p. 71.

¹²⁵ Boletim do Daer, n. 23-24-25, dezembro de 1944, p. 3-15.

dificuldade de importações, não foi possível obter os filmes para a realização dos aeromapas fotográficos para o reconhecimento inicial do traçado da estrada Osório-Passo do José Inácio, da mesma forma, não foi possível para o Daer conseguir um avião para efetuar o levantamento aéreo do local. Desta forma, o levantamento topográfico teve de ser realizado a partir do solo.¹²⁶

Apesar dos percalços ocorridos entre os anos de 1941 e 1942, os impactos sobre a realização das obras foi mínimo. Como podemos verificar no quadro a seguir - que mostra as pontes construídas pelo Daer no período -, o Departamento atuou, inclusive, para reconstruir - ou aperfeiçoar - pontes que haviam sido afetadas pelas enchentes:

Início da obra	Local	Detalhes da obra
1941	Arroio do Padre (Estrada Guaíba-Tapes)	Concreto armado. 15 metros, 9 de vão central.
1941	Arroio Martins (Estrada Pelotas-RioGrande)	Concreto Armado. 15 metros.
1941	Rio Vacacaí (Estrada São Gabriel-São Sepé)	88 metros. Reconstrução total da superestrutura de madeira.
1941	Arroio Sutil (Estrada Camaquã-Encruzilhada)	Ponte metálica com 27 metros. Reconstruída de modo a ficar mais alta e ao abrigo das enchentes.
1941	Estrada Uruguaiana-Alegrete	Construção de 8 pontes totalizando 127 metros.
1941	Arroio Alegre (Estrada Lageado-Boqueirão)	14 metros.
1941	Ponte do Lagoão (sobre o Jacuí-Mirim, na Estrada Cruz Alta-Tapera)	Com 91 metros, em dois vãos principais e 4 secundários, foi realizado o aumento dos pilares devido às enchentes.
1941	Rio Pirassucê (Estrada Getúlio Vargas-Sananduva)	67 metros.
1941	Arroio Castelhana (Estrada Lageado-Porto Gomes)	46,40 metros, com arco central de 32 metros.
1941	Rio Irapuá (Estrada Cachoeira-Caçapava)	82 metros, vão central de 45 metros.
1942	Rio Cadeia (Estrada São Leopoldo-Caí)	Concreto armado.

Tabela 1: Pontes construídas pelo Daer (1941-1942). Fonte: Relatório das atividades da diretoria técnica correspondente ao ano de 1941. In: Boletim do Daer, dezembro de 1942, n. 14/17.

¹²⁶ Boletim do Daer, n. 19, abril de 1943, p. 154.

Destas obras, destacamos primeiramente a ponte sobre o rio Cadeia, na estrada São Leopoldo-Caí, por ser esta rodovia considerada a obra mais urgente dentre as programadas pelo Daer em seu plano rodoviário. Em 1942 a estrada já contava com 24 km prontos, dos 29 km previstos, faltando no último trecho de 5 km a conclusão desta grande ponte de concreto armado, sobre o rio Cadeia, já contratada e iniciada pela firma Dahne, Conceição & Cia.¹²⁷. Outra ponte importante era a sobre o Arroio Castelhana, na estrada Lageado-Porto Gomes, que dava prosseguimento a uma série de quatro *obras de arte*¹²⁸, dentre pontes e viadutos, já construídas. Segundo o engenheiro autor do projeto, Henrique C. de Sousa Costa, que frequentemente publicava artigos técnicos sobre a construção de pontes nos boletins do Daer, “o tipo de estrutura adotado é composto de um vão principal em abóbada engastada, simétrica”, sendo por isso um grande feito técnico a orgulhar os engenheiros do Departamento. A obra ficou a cargo da firma J. M. de Carvalho & Cia. Ltda, vencedora da concorrência pública.¹²⁹

As obras eram sempre fiscalizadas pela Seção de Construção e Fiscalização, sendo normalmente feitas pelo regime de empreitada, por contrato, após concorrência pública ou administrativa.¹³⁰ Em função do grande número de obras realizadas no período 1941-1942, o relatório de atividades da diretoria técnica encaminhado ao diretor-geral salienta “o talento do povo gaúcho” para esse tipo de empreitada e destaca a autonomia do Daer como fator primordial para a competência do órgão:

Esses dados, sr. Diretor Geral, desafiam - levando-se em consideração o tempo e as verbas dispendidas - confronto com as obras realizadas por qualquer outra organização similar no país. Constituem prova empolgante da capacidade de realização da nossa gente e mérito enorme dos princípios em que se apoia o funcionamento das organizações autônomas.¹³¹

Evidentemente, uma apologia ao modelo autárquico do Departamento - embora corroborada pelos dados -, que certamente seria bem recebida pela Diretoria.

¹²⁷ Segundo anúncio da empresa no Boletim de dezembro de 42: “Contratantes do primeiro grupo de obras do grande plano rodoviário do Estado, no valor de vinte mil contos de réis, na concorrência realizada em 16 de junho de 1941, pelo Daer”. Tinha sede em Porto Alegre e filiais no RJ e em Santa Rosa. Informavam construir pontes, pavimentações, modernas estradas de rodagem e de ferro, obras hidráulicas”.

¹²⁸ Expressão utilizada pelos engenheiros quando se referem a pontes, viadutos ou túneis.

¹²⁹ Boletim do Daer, n. 13, dezembro de 1941.

¹³⁰ Relatório das atividades da diretoria técnica correspondente ao ano de 1941. In: Boletim do Daer, dezembro de 1942, n. 14/17.

¹³¹ Relatório das atividades da diretoria técnica correspondente ao ano de 1941. Boletim do Daer, dezembro de 1942, n. 14/17, p. 36

Em abril de 1943, o Daer promovia estudos para obras que pretendia iniciar ainda naquele ano, como o caso da Estrada Rio Grande-Cassino, que ligaria a cidade ao distrito municipal do balneário, visando o desenvolvimento da região e a ligação com Santa Vitória do Palmar. Outros estudos preparatórios foram feitos para o traçado da Estrada Osório-Passo do José Inácio (Torres). Com 100 km de extensão, três alternativas estavam sendo estudadas, gerando um debate semelhante ao que veremos depois em relação à Travessia Régis Bittencourt. O traçado vencedor foi aquele que possuía bom acesso aos materiais necessários às obras e, fundamentalmente, aquele que passava pela maior parte das sedes distritais e coloniais, bem como portos, sendo então levado em consideração o caráter estratégico da estrada para o desenvolvimento da região.¹³²

No próximo quadro, vemos que importantes obras prosseguiram ao longo da década.

Início da obra	Local	Observações
1943	Rio Vacacaí (Estrada São Sepé-Santa Maria)	Ponte pênsil
1943	Arroio Chuí	Construída em parceria com a Dirección de Vialidad Uruguay, órgão do governo uruguaio responsável pelas estradas.
1943	Rio das Antas (Rodovia Buarque de Macedo)	Concreto armado.
1946	Rio Ibicuí (Estrada Alegrete-São Francisco)	Inaugurada somente em 1951.
1948	Rio Piratini (Estrada Pelotas-Jaguarão)	Aproximadamente 150 metros.
1948	Arroio Piraizinho	Concreto armado, próxima à Bagé.
1948	Rio dos Sinos	Concluída em 1951, fez importante substituição de serviço de barcas.

Tabela 2: Pontes construídas pelo Daer (1943-1948). Fonte: Boletins do Daer de 1943 a 1951.

A ponte pênsil sobre o rio Vacacaí, sem dúvida, foi uma das grandes realizações técnicas do período. Com 164 metros de extensão, na estrada São Sepé-Santa Maria, fazia a

¹³² Boletim do Daer, n. 19, abril de 1943, p. 154.

ligação entre esses dois municípios, sendo inaugurada em 1945, substituindo o serviço de barcas entre as duas localidades.¹³³

Já a ponte sobre o rio Ibicuí foi iniciada em outubro de 1946, após longos debates técnicos, onde “foram examinadas 3 variantes, que apresentam a característica de formarem, cada uma, um conjunto de soluções parciais dos diversos elementos para, assim, possibilitar a comparação das influências, tanto econômicas, como técnicas e estéticas”.¹³⁴ Por fim foi escolhida a primeira variante, concebida pelo engenheiro Solon G. da Fonseca, dividindo a ponte em três partes que davam ao conjunto um aspecto “esteticamente mais satisfatório”.¹³⁵ Apesar da busca de economia, o Daer evitou que a obra fosse “excessivamente modesta”, já que a ponte situava-se em zona urbana, que poderia aumentar em função desta *obra de arte*. Em 1948 a ponte ainda estava em construção, sendo a primeira grande obra em concreto armado que contaria a rede do Daer, tendo sido viabilizada pelo aporte financeiro de 5 milhões de cruzeiros do Governo Federal, por intermédio do DNER.¹³⁶

A ponte foi inaugurada em 6 de janeiro de 1951¹³⁷, no km 42 da estrada Alegrete-Passo Novo. A obra foi inteiramente projetada e construída pela Divisão de Estudos e Projetos do Daer, com auxílio financeiro do governo federal no valor de 5 milhões de cruzeiros. O custo total ultrapassou os 25 milhões de cruzeiros. A obra levou quase 5 anos para ficar pronta e recebeu o nome de Gen. Osório, situada na RS-4, a “grande transversal do estado”.¹³⁸ O objetivo desta obra era “estabelecer comunicação segura entre as zonas missioneira e fronteiriça do estado, facilitando a descida de tropas dos criadores de gado das Missões para as invernadas da fronteira ou para a matança nos frigoríficos e charqueadas”.¹³⁹ Porém, além disso, a ponte era vista como de suma importância, servindo como via de acesso de turistas argentinos e uruguaios ao norte do Estado, bem como aqueles que buscassem, por Vacaria, alcançar a região sudeste, dependendo, neste caso, das ligações federais de Santa Maria.

Na década de 1940, o Daer encetou suas primeiras cooperações internacionais, ao construir a ponte sobre o Arroio Chuí. Inaugurada em 20 de abril de 1944, apesar de ser uma estrutura simples de madeira, atendia de forma satisfatória as necessidades da região. A obra foi executada pelo Daer, tendo sido construídos os aterros de acesso pela órgão Dirección de

¹³³ "Ligados por uma ponte os municípios de Santa Maria e São Sepé". Jornal A Noite, 03/12/1945, p. 8. <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=348970_04&PagFis=37313>

¹³⁴ Boletim do Daer, n. 20-21-22, março de 1944, p. 74.

¹³⁵ Boletim do Daer, n. 33, dezembro de 1946, p. 3.

¹³⁶ Boletim do Daer, n. 40, setembro de 1948, p. 9.

¹³⁷ Boletim do Daer, n. 50, março de 1951, p. 51

¹³⁸ Boletim do Daer, n. 54, março de 1952, p. 61.

¹³⁹ Idem.

Vialidad Uruguaya. Na inauguração, estiveram presentes Ernesto Dornelles, interventor federal no Estado, Tomás Barreta, ministro uruguaio de obras públicas e o embaixador Batista Luzardo. Em junho do mesmo ano, o Daer assinou acordo com a Dirección de Vialidad Uruguaya, “relativo à permuta de pedra destinada ao pavimento de rodovias neste país e em nosso Estado, em zonas onde falta este material, ocorrendo, porém, a distância razoável, do outro lado da fronteira”.¹⁴⁰

1.4.1.1 A ponte sobre o rio das Antas: a problemática substituição das barcas pela ponte

A travessia do rio das Antas era, até a conclusão desta obra, realizada pelo serviço de barcas, no Passo Novo, a poucos quilômetros do local escolhido para a construção da travessia a seco.¹⁴¹ Contudo, a substituição deste serviço por uma monumental ponte apresentou muitos problemas, tornando-se um grande desafio para o Daer. Em fevereiro de 1942, o Departamento publicou o edital de concorrência pública para a construção da ponte de concreto armado sobre o rio das Antas, na rodovia Buarque de Macedo, entre Bento Gonçalves e Alfredo Chaves (atual município de Veranópolis), na metade norte do Estado. Quatro firmas apresentaram seus projetos e o escolhido foi o enviado pela firma José M. de Carvalho & Cia. Ltda. No entanto, o então diretor técnico Clóvis Pestana divergiu do parecer da comissão julgadoras das propostas, defendendo o projeto enviado pela firma Dahne, Conceição & Cia. Pestana justificou seu ponto de vista por considerar que a despesa de construção seria fixa, sem variações ao longo da obra; que as linhas do projeto apresentado por esta firma se harmonizavam melhor com a paisagem e que a ponte aumentaria o turismo na região, bem como os desafios de construção apresentados por aquele projeto aprimorariam a técnica dos engenheiros do Daer em concreto armado. Pestana afirmava: “era pensamento nosso fazer da execução desta obra, um fator de aprimoramento técnico, verdadeiro curso prático e teórico de concreto armado para nossos jovens engenheiros”¹⁴²

No entanto, algumas desconfianças pairaram sobre a opção de Clóvis Pestana por esta firma, já que Frederico Dahne, sócio principal da empreiteira, era conhecido por possuir relações estreitas com o presidente Getúlio Vargas. Tendo sido membro fundador do PRL no Rio Grande do Sul, integrante da sua Comissão Diretora¹⁴³, quando da disputa entre Vargas e

¹⁴⁰ Boletim do Daer, n. 23-24-25, dezembro de 1944, p. 81. “Cooperação rodoviária Brasil-Uruguaí”

¹⁴¹ TILL, Rodrigues. As pontes nas história do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Evangraf, 2005, p. 131.

¹⁴² Boletim do Daer, n. 26-27, junho de 1945, p. 4.

¹⁴³ PESAVENTO, Sandra Jatahy. A burguesia industrial gaúcha na República Nova (1930-1937). In: Estudos Ibero Americanos, Porto Alegre, v.7, n.1/2, p. 137-148, 1981, p. 142.

Flores da Cunha, Dahne abandonou o governador, ficando ao lado do presidente. Era um grande industrial gaúcho, o que não impediu seu envolvimento em um escândalo reportado pela imprensa cinco anos antes na capital federal, justamente nas obras do serviço de abastecimento de água do Rio de Janeiro, que estavam a cargo da Dahne, Conceição & Cia., vencedora da concorrência pública.¹⁴⁴

Por fim, o Conselho Rodoviário e o Diretor Geral concordaram com o ponto de vista de Clóvis Pestana e aceitaram o projeto da firma Dahne, Conceição & Cia., assinando o contrato em 20 de outubro de 1943.

No entanto, ao longo das obras, vindo a ruir “parte da ponte de sustentação de madeira em cima da qual tinham sido armados os moldes dos arcos”, a obra foi paralisada e a firma empreiteira foi encampada pelo Governo Federal: “esta circunstância tornou por meses incerta a questão da continuidade dos trabalhos”¹⁴⁵, que viria a ser resolvida algum tempo depois, decidindo-se que a firma continuaria a realizar a obra. Isto fez com que o Daer passasse a atuar de forma mais intensa na construção, algo que não ocorria até então no caso desta ponte e inclusive fora um dos motivos principais apontados por Pestana para que tal projeto fosse o escolhido, sobretudo devido a questão financeira: “não devia o Daer intervir no processo de execução, pois que não pagaria qualquer material que julgasse necessário empregar a mais”¹⁴⁶. Após o acidente, o Daer e a firma contratada entraram em novos entendimentos, desta vez “a firma contratante não executaria nada mais sem a prévia autorização do Daer”¹⁴⁷, bem como o projeto dos cimbres¹⁴⁸ teria de ser submetido previamente para aprovação.

Contudo, a firma, continuou por sua conta e risco construindo um novo cimbri, à revelia da fiscalização e sem aprovação do Daer. Em dezembro de 1945, este novo cimbri também ruiu.¹⁴⁹ Em 1946 o Boletim do Daer publicou uma matéria intitulada “Ponte sobre o Rio das Antas” que tinha o “intuito de manter os leitores ao par dos problemas relacionados com a construção” daquela obra. Portanto, até aquele momento o problema ainda se encontrava sem solução. No entanto, o trabalho não dá maiores esclarecimentos em que pé andava a obra, sendo apenas uma contribuição ao debate técnico referente ao cálculo da estrutura.

¹⁴⁴ "Escândalo colossal!". *Jornal A Federação*. 11/08/1937, p. 3. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=388653&PagFis=82424>> Acesso em 17/03/2016.

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 11-12.

¹⁴⁶ *Ibidem*.

¹⁴⁷ *Ibidem*.

¹⁴⁸ Armação de madeira ou metal, que serve de molde durante a construção de um arco, abóbada, ou cúpula em alvenaria.

¹⁴⁹ *Boletim do Daer*, n. 29, dezembro de 1945, p. 14.

No Boletim de setembro de 1948, informa-se que a firma Dahne, Conceição & Cia. havia sido substituída por outra, Cia. Indústrias Gerais, Obras e Terras S.A., promovendo a troca do problemático cimbreiro de madeira por um modelo metálico. O então diretor geral Egídio Sousa manifestou esperança de que a obra poderia ser concluída em breve.

Em 1951 novas informações a respeito da ponte sobre o rio das Antas foram disponibilizadas pelo Daer. Dizia-se que, finalmente, as obras se aproximavam do fim, possuindo a ponte “o maior arco das Américas”¹⁵⁰, com 186 metros de vão único. Devido a todos os problemas pelos quais a obra passou, havia sido realizado um novo projeto, pelo engenheiro Antônio Alves Noronha, professor da Politécnica do Rio de Janeiro. A urgência da obra se dava também na necessidade de substituição do serviço de barcas. A travessia, feita no Passo Novo, já tinha um movimento de 45 mil veículos por ano, com expectativa de aumento de 17 mil veículos quando se realizasse a ligação rodoviária entre os municípios de Veranópolis e Guaporé, ou de Nova Prata a Casca.

Durante a construção do trecho da rodovia RS-4 (Porto Alegre-Santa Maria), em cujo percurso se encontra a ponte sobre o rio das Antas, houve muitas críticas devido à morosidade da obra. O Daer veio a público em março de 1952 dar satisfações sobre os atrasos. Segundo o Departamento, a firma ECOR LTDA, responsável pelo trecho, passou por dificuldades financeiras, tendo que rescindir o contrato, vindo o Daer a assumir a obra.

A ponte sobre o rio das Antas, com seus arcos monumentais, encontrava-se “entre as obras mais arrojadas” construídas até então, segundo o Eng^o Antonio da Silva Froes Jr.¹⁵¹. Orgulhosamente, o Daer a apresentava como “uma das maiores realizações da engenharia brasileira”¹⁵², sendo inaugurada em 31 de agosto de 1952, com o nome de Ponte Ernesto Dornelles.¹⁵³ Em 1955, um desenho da ponte seria incorporado ao brasão do Daer, comprovando a relevância da obra para o Departamento, que passava a ostentar uma representação simbólica do que seria, em sua visão, seu papel imprescindível na sociedade: a construção do progresso na forma de pontes.¹⁵⁴

¹⁵⁰ Boletim do Daer, n. 51-52, junho-setembro de 1951, p. 90

¹⁵¹ Boletim do Daer, n. 54, março de 1952, p. 6.

¹⁵² Boletim do Daer, n. 54, março de 1952, p. 63.

¹⁵³ TILL. Op. Cit, p. 131.

¹⁵⁴ Boletim do Daer, n. 69, dezembro de 1955, p. 27-30.

Outra travessia a seco: a ponte sobre o rio Camaquã

A estrada federal Porto Alegre-Pelotas-Jaguarão, estava sendo construída pelo Daer, com verbas do Fundo Rodoviário Nacional. No km 105, havia a necessidade de se cruzar o rio Camaquã, com uma ponte que naquele momento seria uma das maiores do Brasil. A construção estava prevista para iniciar em 17 de fevereiro de 1950, com conclusão após 600 dias. A concorrência pública, realizada em julho de 1949, foi vencida pela empresa Sociedade Técnica de Engenharia e Representações S. A., com o preço de Cr\$ 11.490.000,00. A classificação dos concorrentes se dava com base nas Normas Federais para os concursos de Projetos e Estruturas.¹⁵⁵ Em julho de 1950 as obras já se achavam bastante adiantadas.¹⁵⁶ A ponte foi concluída em 15 de setembro de 1951, tendo seu tráfego aberto em outubro. Desta forma, foram

(...) satisfeitas as maiores aspirações das classes econômicas da zona sul do Estado, pois era sempre o flagelo dos que tinham que transpor o rio Camaquã, no Passo do Mendonça, utilizar a barca ali existente, cujo acesso se fazia penosamente sobre longos trechos de areia movediça nas águas baixas do rio, ficando interrompida a travessia nas cheias.¹⁵⁷

Os dados do Daer comprovam a importância da substituição do serviço de barcas pela travessia a seco. Em 1950, passaram pelo local 24.794 veículos transportando 38.662 passageiros.¹⁵⁸

1.4.2 As obras na década de 1950: mais pontes e menos barcas

Quando o petebista e ex-interventor estadual Ernesto Dornelles assumiu o governo do Rio Grande do Sul em 1951 foi realizada a troca de diretor-geral do Daer. Saiu o Eng^o Ciro Mariante da Silveira e entrou o Eng^o Daniel Barnewitz Ribeiro, ligado ao PTB¹⁵⁹. No discurso de despedida, o diretor Ciro falou sobre as pontes e estradas, que apesar de todas as dificuldades quando assumira (sobretudo pelo contexto de pós-guerra), foram construídas em sua gestão:

¹⁵⁵ Boletim do Daer, n. 44-45, setembro-dezembro de 1949, p. 63.

¹⁵⁶ Boletim do Daer, n. 47, junho de 1950, p. 66.

¹⁵⁷ Boletim do Daer, n. 51-52, junho-setembro de 1951, p. 38.

¹⁵⁸ Idem.

¹⁵⁹ Após dirigir o Daer, seria eleito deputado estadual pelo PTB por duas vezes (1955-1959 e 1959-1963). HEINZ, Flávio M.(org.). O Parlamento em tempos interessantes: breve perfil da Assembleia Legislativa e de seus deputados – 1947-1982, Porto Alegre: CORAG, 2005.

(...) concluímos a construção da Ponte do Ibicuí, com 506 m de vão, em concreto armado; que concluímos a Ponte do Caí, com 150 m, também em concreto armado, restando apenas os viadutos, cuja concorrência está sendo julgada; que pouco resta para concluir a ponte do rio dos Sinos - as estradas de Nova Petrópolis a Canela - de Gravataí a Taquara e S. Francisco de Paula - de Cruz Alta a Panambi - de Santo Ângelo a Cerro Largo; que está a terminar o imprescindível asfaltamento da São Leopoldo a Caí e prossegue o de Gravataí a Osório; que concluímos a estrada de São Luiz a São Borja e a ligação de Santa Maria a Alegrete; que prossegue com grande intensidade a construção da monumental ponte sobre o rio das Antas - e todas estas realizações novas com recursos dos orçamentos ordinários.¹⁶⁰

Os recursos vinham agora principalmente do Fundo Rodoviário Nacional, que alimentara o Daer com a soma de 202 milhões de cruzeiros no período de 1946 a 1950. Mas o mais importante para o diretor não estava no aspecto material da nova lei, mas sim no reforço do “espírito rodoviário”¹⁶¹ que ela proporcionava. Segundo o diretor, este espírito atuava “unificando a sua orientação; não permitindo o desperdício de esforços e congregando todos para a execução de uma rede nacional, de uso nacional, executada harmonicamente pelo Município, pelo Estado e pela União”. Ou seja, o trabalho conjunto de todas as esferas administrativas no sentido de transformar o Brasil em um país rodoviário, com uma malha rodoviária eficiente. O discurso do novo diretor-geral segue na mesma linha, quando este atribui valor central às rodovias - e do papel do Estado - na questão do desenvolvimento do país.

A produção, fator de progresso, reclama, dos Poderes Públicos, atenção cada vez maior; e esta atenção, sem dúvida alguma, se manifesta e objetiva concretamente, na construção de estradas e na sua conservação, uma vez que constituem as redes rodoviárias o veículo de escoamento da produção e da circulação da riqueza.¹⁶²

Apesar de nenhum dos dois mencionar os estudos que já estavam sendo realizados para a travessia do Guaíba, que veremos no próximo capítulo, a passagem deixa clara que a relação entre o Estado e o desenvolvimento criada no país nas duas décadas anteriores se tornava ainda mais concreta, sobretudo através do fornecimento de infraestrutura rodoviária, fundamental para o processo industrializante que ocorria. A volta de Vargas ao poder, em janeiro de 1951, coincide com uma certa consciência nacional já bem estabelecida sobre as mudanças necessárias na economia brasileira, considerando-se então que o país deveria superar o sistema agrário-exportador.

¹⁶⁰ Boletim do Daer, n. 50, março de 1951, p. 5.

¹⁶¹ Idem.

¹⁶² Ibidem, p. 7.

De acordo com HAFFNER, “a diferença básica entre aquele momento e os anos anteriores era o fato da industrialização ter deixado de ser um expediente ocasional para transformar-se em uma política definida, no sentido de modificar drasticamente a estrutura existente.”¹⁶³ Nesse sentido, devemos lembrar da importância da Comissão Econômica para América Latina (Cepal), que havia iniciado suas atividades três anos antes, em fevereiro de 1948, com o objetivo de auxiliar os países latino-americanos em seu desenvolvimento, através do “planejamento econômico guiado pelo Estado”¹⁶⁴. Nesse contexto, as ideias da Cepal introduzidas no Brasil por Celso Furtado, tiveram grande influência sobre o segundo governo Vargas e sobre o governo Kubitschek, na medida em que nessas administrações “o Estado foi levado a assumir tarefas novas e a desempenhar papéis decisivos para a expansão econômica ocorrida posteriormente, ou seja, fora adotado o planejamento econômico dentro do país (...) de fato estas ideias estavam influenciadas pela teoria da Cepal”.¹⁶⁵ A partir daí, ganhava ainda mais força a questão do planejamento de uma infraestrutura de transportes adequada, tanto no governo Vargas quanto no governo Kubitschek, chegando a ação estatal ao seu ápice neste último, através do Programa de Metas. Este plano, que tinha também por objetivo “transformar a estrutura econômica do país, pela criação da indústria de base”¹⁶⁶, acabaria por investir fortemente no rodoviário, através da construção do complexo rodoviário Belém-Brasília, por exemplo, já que sua base assentava-se sobre a indústria automobilística. Segundo IANNI, as ideias cepalinas inspiraram o governo JK, havendo “a influência do pensamento e da linguagem da Cepal nos estudos que resultaram na elaboração e execução”¹⁶⁷ do Plano de Metas, que destinaria somas consideráveis para a construção e pavimentação de rodovias.

No Estado, outro fator importante a incrementar os recursos para as obras rodoviárias foi a criação pelo governador Walter Jobim, ao término de sua gestão, da taxa rodoviária. A taxa foi criada pela lei nº 1215, de 29 de novembro de 1950, e incidiria sobre todos os veículos emplacados no estado, sendo isentos veículos da união, estado e municípios, de instituições carentes, corpo diplomático. O pagamento anual, era arrecadado mediante selo rodoviário emitido pela Secretaria da Fazenda. Segundo o relatório correspondente ao ano de 1950, um dos indicativos do grande progresso do estado estava na duplicação do número de

¹⁶³ HAFFNER, Op. Cit., p. 25.

¹⁶⁴ Ibidem, p. 11.

¹⁶⁵ Ibidem, p. 25. Já para FONSECA (Op. Cit., p. 274), embora houvesse “semelhança entre os dois discursos” não se pode afirmar categoricamente que Vargas tenha tomado conhecimento dos primeiros trabalhos de Raul Prebisch, principal intelectual cepalino, realizados no período de 1932 a 1943. Já no seu segundo governo sim.

¹⁶⁶ IANNI, Octavio. Estado e planejamento econômico no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1991, p. 160.

¹⁶⁷ IANNI, Octavio. Op. Cit., p. 157.

veículos entre os anos de 1946 (27 mil) e 1950 (60 mil).¹⁶⁸ Sem dúvida, o aumento contínuo do número de veículos teria impacto positivo sobre a arrecadação da nova taxa.

Desta forma, ao longo da década de 1950 o Daer pôde, com alguma segurança, continuar seu processo de substituição dos serviços de barcas por pontes. No quadro a seguir, vemos algumas das principais obras do período.

Início da obra	Local
1951	Rio Pardo (RS-4 - Porto Alegre-Uruguaína)
1951	Rio Negro
1951	Rio Mampituba
1952	Rio Maquiné
1952	Rio Cardoso
1953	Rio Três Forquilhas
1953	Rio Tramandaí
1953	Rio Jacuí (RS-41 - Encruzilhada-Rio Pardo)
1954	Rio Caiubá
1954	Rio Itapitocai (BR-37 - Uruguaína-Barra do Quaraí)
1954	Rio da Várzea (RS-11)
1955	Arroio Touro do Passo
1958	Rio São Gonçalo

Tabela 3: Pontes construídas pelo Daer (1951-1958). Fonte: Boletins do Daer de 1951 a 1959.

Inaugurada e em funcionamento, a Ponte sobre o Rio Maquiné desde 15 de agosto de 1952 serviu como mais um passo na continuidade rodoviária entre Porto Alegre, Florianópolis e Curitiba, pela BR-59.

Situada na BR-59, no km 59 (trecho Osório-Torres), a ponte sobre o rio Três Forquilhas estava sendo construída pela firma STER S.A., iniciada em 8 de abril de 1953 e com previsão de conclusão para 8 de fevereiro de 1954, ao custo total de quase 6 milhões de cruzeiros, terminando de fato em outubro de 1954. Já a ponte sobre o rio Tramandaí, que

¹⁶⁸ Boletim do Daer, n. 51-52, p. 3.

ligaria o município de mesmo nome a Imbé tinha a previsão de um vão móvel que facilitasse o acesso ao porto de Tramandaí. Estava sendo construída em administração direta pelo Daer, iniciada em abril de 1953 e com conclusão prevista para março de 1954.

Outra obra importante que encerrava com o serviço de barcas foi a ponte sobre o rio Negro. Durante períodos chuvosos a travessia deste estuário tornava-se praticamente impossível, devido ao atoleiro dos terrenos argilosos das margens. De acordo com o Daer “a execução desta ponte foi, sem dúvida, uma solução para os proprietários das grandes criações de gado bovino e ovino da zona sul do município de Bagé, mas seu objetivo principal é estabelecer tráfego normal entre Bagé e Aceguá, na fronteira com a vizinha República do Uruguai”.¹⁶⁹

No relatório correspondente ao ano de 1951, entregue pelo diretor geral Eng. Daniel Barnewitz Ribeiro ao Conselho Rodoviário em 9 de fevereiro de 1953, já se fala das substituições das barcas por pontes, como consequência do aumento do número de veículos em tráfego e “a fim de que as rodovias possibilitem o aproveitamento econômico dos ótimos veículos hoje em uso”¹⁷⁰. A visão do diretor-geral é a de que o estado passa por crescente desenvolvimento industrial e por fomento da produção agrícola, fatos que exigem do Daer a “remoção das discontinuidades existentes na rede rodoviária estadual”¹⁷¹.

O diretor menciona que mais de 90 “passos de barca” estavam sob responsabilidade do Daer, alguns por administração direta, outros por concessão a terceiros. E não esquece de mencionar as travessias mais importantes “do Guaíba, do São Gonçalo, da Reversa, no rio Taquari, do Passo Novo, no Rio das Antas e no Rio Pardo, nas proximidades da cidade de mesmo nome”¹⁷²

E traz o tema da substituição das barcas pelas pontes nestas principais travessias, bem como a atenção do Daer ao problema:

Já foram tomadas as providências essenciais ao estudo detalhado das travessias do Guaíba, São Gonçalo e Reversa. Em Rio Pardo, onde será construída uma ponte, procurou-se melhorar a atual travessia por uma barca metálica. No Rio das Antas, ficará removida a precariedade de sua travessia, com a inauguração, em 1952, da grandiosa ponte de concreto armado, entrementes concluída.¹⁷³

¹⁶⁹ Boletim do Daer, n. 55-56, junho-setembro de 1952, p. 73-74.

¹⁷⁰ Boletim do Daer, n. 57, dezembro de 1951, p. 3.

¹⁷¹ Idem.

¹⁷² Ibidem, p. 5.

¹⁷³ Boletim do Daer, n. 57, dezembro de 1951, p. 5.

Novamente, é possível perceber a importância que o tema adquiria nos debates entre os engenheiros. Os estudos relativos às travessias mais importantes já estavam em andamento, revelando a preocupação cada vez mais do Departamento em resolver estes problemas, que afetavam não só o desenvolvimento estadual, como significavam obstáculos naquilo que o Daer perseguia que era promover uma malha rodoviária completa e eficaz, sem descontinuidades no Estado.

No tópico “Serviço de travessia de cursos d’água”¹⁷⁴, o diretor informa que melhorias estão sendo realizadas nos serviços de travessia por barcas do Daer. Por exemplo, nos novos contratos firmados havia a exigência de que as embarcações possuíssem capacidade mínima para 12 toneladas. Outro aspecto importante destacado foi o “Passo do Mundo Novo” que fora desativado, substituído por ponte, no Rio dos Sinos. Informa ainda os dados da travessia do Guaíba, com mais de 664 mil passageiros e 140 mil veículos; e o do São Gonçalo, com 125 mil passageiros aproximadamente e 83 mil veículos. Menciona a melhoria na travessia do Guaíba, com o aumento de 2 para 3 barcas e o aumento em 4 horas a faixa de horário de travessia. Além disso, a construção de novas rampas de atracação em Guaíba e na Vila Assunção.

1.4.2.1 A travessia do São Gonçalo

No estudo “Travessia a seco do rio São Gonçalo”¹⁷⁵, dos engenheiros Hélio Marques Fernandes, Eclides Schmidt e Flávio Fett, tratou-se das soluções a serem adotadas para a travessia do Rio São Gonçalo, através do qual se realizava, por meio do serviço de barcas, a ligação rodoviária do estado com o porto marítimo de Rio Grande.

Por dia, a travessia já tinha o movimento de 355 veículos, com média de 370 passageiros. No entanto, de acordo com os engenheiros este sistema já se encontrava “incapaz de resolver satisfatoriamente o problema tendo em vista o panorama futuro com o natural aumento de tráfego decorrente de uma série de obras em andamento”¹⁷⁶.

O quadro a seguir, com a evolução do volume de tráfego da travessia entre 1942 e 1957, demonstra que os engenheiros responsáveis pelo estudo tinham razão, já que, em um período de uma década e meia, o número de veículos a realizar a travessia aumentou mais de cem vezes.

¹⁷⁴ Boletim do Daer, n. 57, dezembro de 1951, p. 14.

¹⁷⁵ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 286.

¹⁷⁶ Idem.

Ano	Veículos	Passageiros	Animais
1942	1.694	727	864
1943	953	1.739	4.617
1944	3.516	8.444	9.473
1945	10.613	4.919	4.523
1946	23.643	28.359	14.989
1947	39.723	46.640	15.404
1948	46.441	45.115	13.543
1949	59.150	80.436	15.754
1950	63.757	99.806	13.776
1951	81.534	127.430	24.038
1952	105.849	139.662	25.713
1953	131.399	134.508	28.698
1954	129.775	119.733	21.680
1955 ¹⁷⁷	145.817	125.467	-
1956 ¹⁷⁸	183.779	150.043	-
1957 ¹⁷⁹	176.046	198.464	-

Tabela 4: Travessia do rio São Gonçalo: movimento de veículos, passageiros e animais (1942- 1957)¹⁸⁰

Conforme os dados expostos no quadro, é possível perceber que a travessia do São Gonçalo era muito importante para o sistema rodoviário estadual. Além de ligar dois pólos industriais - Pelotas e Rio Grande - era utilizada por grande parte da zona sul do estado, que transportava suas mercadorias e animais para o porto. Em 1954 a travessia era realizada por duas barcas e os estudos para uma travessia a seco já haviam sido iniciados pelo Daer, como

¹⁷⁷ Boletim do Daer, n. 76-77, setembro-dezembro de 1957, p. 74.

¹⁷⁸ Idem.

¹⁷⁹ Idem.

¹⁸⁰ Boletim do Daer, n. 67-68, junho-setembro de 1955, p. 234.

visto anteriormente. Foi nesse ano que o Daer criou a “Seção de Travessia de Rios” “como um reflexo da importância que o Daer vem dando ao setor”¹⁸¹. O setor fiscalizaria mais de mais de 80 passos e controlava diretamente as travessias do Guaíba, São Gonçalo e Rio Grande-São José do Norte. Durante o exercício de 1957, construiu-se um prédio para funcionamento de escritório, sala de passageiros e venda de passagens.

1.5 O serviço de barcas no Guaíba

Conforme visto, ainda na década de 1940, a necessidade de substituição das travessias de barcas por pontes já havia sido identificada pelo Daer. Uma das travessias que mais preocupava os técnicos era a do Guaíba, que, por articular todo o sistema rodoviário do sul do Estado com a capital Porto Alegre, crescia sempre em importância, fazendo com que estudos para encontrar uma solução a “seco” fossem iniciados ainda no final daquela década.

O serviço de barcas entre Porto Alegre e Guaíba passou a ser administrado pelo Daer em 1941¹⁸². De 1907 até este ano, o serviço era realizado através dos barcos a vapor Guaporé e Pedras Brancas, pertencentes à empresa particular Cia. de Navegação Pedras Brancas Ltda.¹⁸³ Quando o Daer decidiu implantar a travessia por barcas entre a Vila Assunção e Guaíba, o diretor-geral José Baptista Pereira foi procurado por um dos diretores desta empresa, que tentava persuadi-lo a não efetuar seu intento, argumentando que somente dois veículos por semana realizavam a travessia. Pereira então respondeu, jocosamente, que, se esse número de veículos já fazia a travessia semanalmente, este dado estava acima do previsto desde que as condições do transporte "eram tão precárias e incômodas que era realmente de admirar que alguém se arriscasse a tal aventura".¹⁸⁴

O objetivo de Pereira ao narrar esta pequena história era comprovar sua tese de que uma obra de melhoramento - no caso a substituição dos vapores por barcas mais velozes - sempre tem como consequência o aumento do tráfego, pois o diretor apostava que em breve o número de veículos a utilizar as barcas estaria na casa das centenas por dia. De fato, foi o que

¹⁸¹ Boletim do Daer, n. 67-68, junho-setembro de 1955, p. 235.

¹⁸² Contudo, em 1940 o Daer em parceria com a Prefeitura de Porto Alegre, realizou a compra conjunta de uma barca visando dar mais qualidade ao serviço que ora se apresentava bastante precário. Boletim Municipal. Ano 2. Num. 5. Vol. 3, maio-agosto de 1940, p. 357-358.

¹⁸³ TILL, Rodrigues. Op. Cit., p. 144-145.

¹⁸⁴ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 254.

veio a acontecer ao longo dos mais de 20 anos de funcionamento das barcas.¹⁸⁵ Não exatamente pelo melhoramento em si, que acabava mais por ser consequência do que causa do fenômeno migratório ocorrido no período e também do processo de industrialização em curso.

As barcas foram adquiridas pelo Departamento durante e após a Segunda Guerra Mundial, de maneira que eram veículos projetados para o transporte militar, sendo adaptados ao tipo de serviço de transporte civil ao qual eram aqui destinados. Em 1947, por exemplo, o Daer comprou duas barcas de guerra da Inglaterra, com o objetivo de melhorar o serviço de travessia do Guaíba:

As referidas embarcações são do tipo LCT (Landing Craft Tank), muito usado na última guerra para o transporte de tanques, carros de assalto, caminhões militares, etc., podendo atracar em qualquer ponto de uma praia e, com facilidade, proceder ao desembarque de sua carga.¹⁸⁶

Até essa nova aquisição, o serviço era realizado por uma única barca, chamada “13 de maio”, que transportava apenas 12 veículos em cada viagem a uma velocidade de 6 nós. Já as novas barcas tinham o dobro de capacidade de veículos, com maior velocidade também, 10 nós aproximadamente. No entendimento do Departamento, a nova realidade de tráfego que se apresentava não podia mais contar com apenas uma única barca¹⁸⁷, e devido a isto houve o investimento nos novos veículos, que também eram mais modernos. Além disso, de acordo com as projeções do Departamento, as novas obras rodoviárias em andamento contribuiriam para o incremento do tráfego.

À medida que prosseguirem os trabalhos de construção da ER P. Alegre-Jaguarão (BR-2) e até que se resolva o problema da ligação direta, seja por ponte ou túnel, os serviços prestados pelas barcas do Daer tornar-se-ão cada vez mais indispensáveis. As duas barcas inglesas, já referidas, acham-se em plena atividade e, embora em caráter experimental, muito tem contribuído para descongestionar o tráfego, dia a dia mais intenso entre as duas margens do Guaíba.¹⁸⁸

Contudo, fica claro que o serviço de barcas era um mero paliativo, já sendo neste momento um ponto tácito dentro do Daer a compreensão de que este não teria mais condições de atender a nova realidade do tráfego de veículos e passageiros. A solução definitiva se

¹⁸⁵ O serviço funcionou até 1964. TRUSZ, Alice Dubina; VIANNA, Rosélia Araújo. Uma travessia entre margens e vidas. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. A ponte do Guaíba. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2007.

¹⁸⁶ Boletim do Daer, n. 36, setembro de 1947, p. 79.

¹⁸⁷ Houve outra barca em funcionamento, uma “petroleira” chamada “Francesca”. Por volta de 1947, ela foi tirada provisoriamente do serviço para reparos, no entanto não voltou mais a funcionar.

¹⁸⁸ Boletim do Daer, n. 36, setembro de 1947, p. 79.

assentava sobre a travessia a seco, fosse ela realizada por túnel ou por ponte, questão ainda indefinida à época. O Departamento considerava então que o serviço de barcas para a travessia do Guaíba tinha um “desenvolvimento além das previsões feitas”¹⁸⁹, impondo-se cada vez mais a discussão a respeito de uma travessia a seco do Guaíba, que viesse a solucionar o crescente congestionamento das barcas.

1.5.1 Fatores para o aumento do tráfego

Nesse sentido, é importante que busquemos compreender este aumento de tráfego no período, embora, como assinalado anteriormente, não existam estudos que se debrucem sobre a montagem, importação e comercialização de veículos no Brasil referentes aos anos que antecederam a instalação do parque automobilístico em 1956.

No livro “A indústria automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil”, o professor Ramiz Gattás afirma que no período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) “quase nada se acrescentou à frota” nacional. Esta afirmação não é totalmente correta, pois, no quadro que veremos adiante, é possível perceber que este “quase nada” causou sérios problemas na travessia de barcas do Guaíba. Contudo, os dados que Gattás revela em seu trabalho sobre as vendas de veículos no país, a partir de um estudo realizado pela General Motors, demonstram que entre os anos de 1938 e 1940 foram vendidos no território nacional em média 12.700 carros de passageiros e 10.600 caminhões, totalizando 23.300 veículos no período. Sendo assim, existiam, no ano de 1943, 120.710 carros de passageiros, 86.426 caminhões, 6.324 ônibus, num total de 213.460 veículos automotores em tráfego pelas estradas e cidades brasileiras.¹⁹⁰ De acordo com o censo de 1950, os números haviam saltado. Agora os carros de passageiros somavam 276.845, os caminhões 236.732 e os ônibus 16 mil, havendo no total 529.577 veículos automotores em circulação no país.¹⁹¹ Em um período de 7 anos a frota havia aumentado duas vezes e meia, com ônibus e caminhões quase sendo triplicados.

Apesar destes números crescentes, não havia no Brasil uma indústria que se dedicasse integralmente à fabricação de peças e acessórios visando atender estes veículos em circulação. A principal indústria que existia era a de câmaras de ar e pneus, fabricados pela Goodyear, Firestone e Pneus Brasil. Na maior parte das vezes era necessário se recorrer à importação das

¹⁸⁹ Boletim do Daer, n. 36, setembro de 1947, p. 13.

¹⁹⁰ GATTÁS, Ramiz. A indústria automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil. São Paulo: Prelo Ed., 1981, p. 63-64.

¹⁹¹ Ibidem, p. 69.

peças, da mesma forma que acontecia com os veículos, em sua grande maioria oriundos dos mercados norte-americano e europeu. No início dos anos 1950, havia algumas linhas de montagem no estado de São Paulo, quase artesanais, responsáveis por montar os “caixões de conjuntos e peças” importados e que eram desembarcados, via de regra, no porto de Santos.

Nas poucas e péssimas estradas rodoviárias, de terra batida, trafegavam, acima de 90% de procedência norte-americana, os caminhões Ford, Chevrolet (da General Motors), Fargo e De Soto (da Chrysler); nas cidades, os carros de passageiros: Ford, Chevrolet, Chrysler, Studebaker e, em escala bem menor, os carros europeus Fiat, Citroen, Mercedes, Renault, todos importados.¹⁹²

Contudo, além dos novos veículos em circulação, o aumento de tráfego estava intimamente ligado, em nossa visão, à transformação do Brasil em uma sociedade urbana. No período compreendido entre as décadas de 1930 e 1950, o país passou por um notável crescimento econômico e também por uma transformação na maneira em que cada setor da economia contribuía no total da produção nacional.¹⁹³ É o momento onde a indústria se torna o setor mais dinâmico da economia, havendo a imperiosa necessidade da "construção de uma rede de rodovias ligando as principais regiões do país", objetivando, desta forma, a melhor circulação da produção industrial, e igualmente “ajudando e estimulando as migrações internas”.¹⁹⁴ Desta forma, podemos inferir que há uma relação entre o surgimento desta nova ordem urbano-industrial, com a construção de rodovias - facilitadoras da movimentação de cargas e pessoas -, e o substancial incremento do tráfego de veículos automotores.

De acordo com Paul Singer, as migrações internas são sempre historicamente condicionadas, e de maneira específica pela industrialização. Distingue três tipos de industrialização: 1) a Revolução Industrial original, que criou o sistema capitalista dos países desenvolvidos; 2) a industrialização centralmente planejada do bloco soviético e 3) a industrialização tardia e em moldes capitalistas das ex-colônias. O autor faz esta distinção para a análise de como cada uma pode influenciar os fluxos migratórios. Analisa como se dá o processo de aglomeração espacial das indústrias, que é uma exigência técnica fundamental para a produção industrial e que se traduz na urbanização e conclui:

¹⁹² Idem.

¹⁹³ MARTINS, Luís Carlos dos Passos. A grande imprensa “liberal” da Capital Federal (RJ) e a política econômica do segundo governo Vargas (1951-1954): conflito entre projetos de desenvolvimento nacional. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS. Porto Alegre, 2010.

¹⁹⁴ OLIVEN, Ruben. Op. Cit., p. 65.

Toda essa transferência de atividades do campo à cidade parece ser motivada por uma exigência técnica da produção industrial: a aglomeração espacial das atividades - que se traduz em sua urbanização - parece ser um requisito de sua crescente especialização e conseqüente complementaridade. (...) as migrações internas (...) não parecem ser mais que um mero mecanismo de redistribuição espacial da população que se adapta, em última análise, ao rearranjo espacial das atividades econômicas.¹⁹⁵

Portanto, o desenvolvimento industrial brasileiro está imbricado com o grande movimento de pessoas saindo do campo em direção às cidades, ocorrendo a partir disso o fenômeno da urbanização.¹⁹⁶

O mesmo autor ainda define dois fatores que levam às migrações. O primeiro deles como parte do processo de industrialização e o segundo como resultado da incapacidade de elevação da produtividade pelos produtores em economia de subsistência.

(...) são de duas ordens: fatores de mudança, que decorrem da introdução de relações de produção capitalistas nestas áreas, a qual acarreta a expropriação de camponeses, a expulsão de agregados, parceiros e outros agricultores não proprietários, tendo por objetivo o aumento da produtividade do trabalho e a conseqüente redução do nível de emprego (...) e fatores de estagnação, que se manifestam sob a forma de uma crescente pressão populacional sobre uma disponibilidade de áreas cultiváveis que pode ser limitada tanto pela insuficiência física de terra aproveitável como pela monopolização de grande parte da mesma pelos grandes proprietários (...)

Aqui podemos estabelecer uma relação com a discussão que Ruben Oliven faz a respeito da transformação do Brasil em uma sociedade urbana. Além dos vários processos que promovem essa transformação (penetração das relações capitalistas no campo, diminuição da mortalidade infantil e expansão das fronteiras agrícolas), Oliven destaca mais um:

(...) o quarto processo é representado pela atração que a cidade exerce sobre as populações rurais, através da expectativa de melhores condições de vida e trabalho, o que é fomentado pela constante difusão de imagens e valores urbanos através do país pelos meios de comunicação de massa.¹⁹⁷

Desta forma, é possível perceber que diversos fatores colaboraram para o aumento do tráfego no período: migrações internas e urbanização, processo de industrialização e importação de veículos.

¹⁹⁵ SINGER, Paul. Economia política da urbanização. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973, p. 33.

¹⁹⁶ Em relação a este tema, BOTEGA afirma, utilizando dados dos censos demográficos do IBGE, que a população urbana brasileira cresceu "116,02% entre as décadas de 1940 e 1950 e 125,41% entre as décadas de 1950 e de 1960". Sobre o forte êxodo rural da década de 1950 o autor afirma ainda que este foi uma "conseqüência, entre outros fatores, da forte política de industrialização adotada no governo de Juscelino Kubitschek". BOTEGA, Leonardo da Rocha. A POLÍTICA HABITACIONAL NO BRASIL (1930-1990). Periódico de Divulgação Científica da FALS, Ano I - Nº 02- Março de 2008, p. 4 e 5.

¹⁹⁷ OLIVEN, Ruben. Op. Cit., p. 68.

1.5.2 A obsolescência do serviço de barcas

Com isto, havendo um número cada vez maior de veículos em circulação no país, e por outro lado em curso um processo de industrialização que provocava o deslocamento de contingentes populacionais do campo para a cidade, é possível uma melhor compreensão do fenômeno do aumento do tráfego na travessia do Guaíba ao longo das décadas de 1940 e 1950. No quadro a seguir é possível acompanharmos a evolução do tráfego de veículos e passageiros no serviço de barcas ao longo da década de 1940, fruto da convergência de fatores como novas rodovias, maior número de veículos em circulação e fluxo migratório do campo para as cidades.

Ano	Passageiros	Veículos
1941 ¹⁹⁸	7.895	2.722
1942	63.373	13.116
1943	74.714	10.991
1944	110.796	18.028
1945	129.369	24.394
1946	205.702	36.990
1947	317.601	56.646
1949 ¹⁹⁹	439.286	94.022

Tabela 5: Evolução do volume de tráfego e passageiros na travessia do Guaíba (1941-1949). Fonte: Boletim do Daer, n. 36, setembro de 1947, p. 14.

Os dados demonstram que, em média, a cada dois anos, o volume de veículos e passageiros era dobrado. Em 1948, os boletins do Departamento já expressavam a preocupação com estes números, fazendo projeções de que o fenômeno em curso, tendencialmente, se agravaria nos próximos anos:

Esses algarismos são altamente significativos. Julgamos razoável admitir que, quando as estradas federais, ora em construção, para Uruguaiana e Jaguarão, tiverem atingido,

¹⁹⁸ O Daer havia assumido o serviço em outubro de 1941, portanto os dados deste ano se referem ao último trimestre. Os dados correspondentes ao ano de 1948 não foram localizados.

¹⁹⁹ Boletim do Daer, n. 46, março de 1950, p. 10.

mesmo antes de sua conclusão, a algumas regiões de grande contribuição econômica, a proporção de crescimento, observada nos cinco últimos anos citados, se alterará grandemente, numa razão que não é fácil prever, mas que trará, muito em breve, a multiplicação dos algarismos referidos.²⁰⁰

Como visto, para a década de 1940, conseguimos localizar os dados de quase todos os anos, exceto de 1948. Já para a década de 1950, encontramos os dados do tráfego referentes somente ao ano de 1954, que, no entanto, são bastante elucidativos para nossa análise. Nesse ano, a travessia por barcas foi utilizada por 246 mil veículos, num total de 827 mil passageiros. Ao compararmos estes dados com os dados de 1942 - primeiro ano no qual o Daer administrou o serviço de barcas desde o início - é possível perceber que o crescimento do número de passageiros foi de aproximadamente 13 vezes, aumentando, por sua vez, o tráfego de veículos em torno de 19 vezes. Assim, o Daer já aceitava que somente uma travessia a seco do Guaíba poderia servir adequadamente para este novo contexto, sendo as barcas agora apenas um serviço de emergência que precisava ser logo superado:

Com efeito, as barcas que atualmente existem oferecem graves defeitos e só têm a sua justificativa porque foram aquisições de emergência, em período de guerra ou como sobras de guerra, medíocres e baratas, em ocasião em que o Daer não poderia absolutamente pensar em outras soluções melhores"²⁰¹

A partir dos dados expostos, evidencia-se que o serviço de barcas entre Porto Alegre e Guaíba havia se tornado completamente obsoleto entre o final dos anos 40 e primeira metade dos anos 50, fazendo com que a busca de uma solução rodoviária passasse a ser prioridade para os técnicos do Daer. Já no final da década de 1940, o Departamento promovia estudos preliminares para a travessia a seco do Guaíba, como veremos no próximo capítulo.

²⁰⁰ Boletim do Daer, n. 40, setembro de 1948, p. 18.

²⁰¹ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 256.

2. O PROBLEMA DA TRAVESSIA A SECO DO GUAÍBA: DEBATES NO CAMPO TÉCNICO

Neste capítulo, examinamos os estudos preliminares e os debates entre os engenheiros em busca da solução para travessia do Guaíba.

Em agosto de 1953, portanto em meio ao processo de concorrência pública para a construção da travessia do Guaíba²⁰², a Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul organizou debates e conferências a fim de promover a discussão sobre os meios de realizá-la. De um lado, os engenheiros do Daer Walter Haetinger, Darcy Teixeira e Edyrceu Fontoura, defendendo a solução pela rua Sertório, na zona norte da cidade, que previa a utilização de pontes entre as ilhas; do lado oposto, o ex-secretário de obras públicas e primeiro diretor-geral do Departamento, o engenheiro José Baptista Pereira defendendo o projeto do túnel, na zona central da capital. É seguro afirmar que, do lado do Daer, tanto Teixeira quanto Fontoura, apresentam uma visão mais urbanística do problema. Por sua vez, Haetinger considera a questão da travessia como um problema rodoviário. No conjunto, os três defendem que a decisão seja exclusivamente dos técnicos²⁰³. Do outro lado, Pereira se aproxima de Teixeira e Fontoura ao considerar o problema como pertencente à seara do urbanismo; mas distancia-se dos técnicos do Daer ao defender que a discussão em busca de soluções não se restrinja ao campo técnico. Essa disputa revela posições diferenciadas no espaço social, embora os quatro agentes se situassem no campo dos engenheiros, com a ressalva de que Pereira era um agente misto, por participar ativamente do campo político também.

Para BOURDIEU,

(...) o espaço social está construído de tal modo que os agentes que ocupam posições semelhantes ou vizinhas estão colocados em condições semelhantes e submetidos a condicionamentos semelhantes, e têm toda a possibilidade de possuírem disposições e interesses semelhantes, logo, de produzirem práticas também semelhantes.²⁰⁴

Neste caso, isto explica a convergência de posições dos engenheiros referidos, pois trabalhavam no Daer - e o representavam podemos afirmar -, possuindo “afinidades de *habitus*”, no caso o secundário, oriundo da sua formação em comum, do campo, e não o social, primário. Por outro lado, José Baptista Pereira, embora possuísse grande prestígio e

²⁰² Edital n. 31 do Daer, de 15 de junho de 1953.

²⁰³ Aqui os agentes buscam se valer da “fala autorizada” como engenheiros, onde o porta-voz luta “pelo monopólio do direito de falar e de agir em nome de uma parte ou da totalidade dos profanos.” BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989, p. 185.

²⁰⁴ BOURDIEU, Pierre. Coisas ditas. São Paulo: Brasiliense, 2004, p. 155.

capital simbólico - a ponto de forçar a realização destas discussões - já não mais pertencia aos quadros do Departamento, que, contudo, ajudara a criar. Embora compartilhassem alguns pressupostos, como partes oriundas do mesmo campo de produção simbólica, ocupavam, posições diferentes no espaço social. Sendo este fato “o principal fator das variações das percepções”²⁰⁵, é natural que houvesse a divergência sobre qual era melhor solução para o traçado da obra.

Nesse sentido, BOURDIEU nos auxilia a compreender a relação existente entre um determinado ponto de vista e a posição no espaço social:

(...) dado que nós construímos o espaço social, sabemos que esses pontos de vista são, como a própria palavra diz, visões tomadas a partir de um ponto, isto é, a partir de uma determinada posição no espaço social. E sabemos também que haverá pontos de vista diferentes, e mesmo antagônicos, já que os pontos de vista dependem do ponto a partir do qual são tomados, já que a visão que cada agente tem do espaço depende de sua posição nesse espaço.

Assim, os agentes do campo técnico, detentores de poder proporcional ao seu capital simbólico, lutavam pela imposição da visão mais legítima do mundo social, tendo como objeto de disputa o tipo de obra e o traçado da Travessia Régis Bittencourt.

2.1 Estudos preliminares para a travessia a seco do Guaíba

Para a construção de uma obra da envergadura da Travessia Régis Bittencourt, é, antes de tudo, necessário conhecer as características hidrográficas (tais como vazão, velocidade das águas, cheias, etc.) dos caudais a serem cruzados pelas pontes. Assim, em 1949, visando iniciar estudos preliminares para a travessia, o Daer, que não dispunha até então de equipamentos apropriados para esse tipo de serviço, “tão diferente de construções comuns rodoviárias”²⁰⁶, adquiriu um barco munido de equipamentos necessários para as medições, e que servia ao mesmo tempo para o transporte do pessoal encarregado destes estudos.

No início da década de 50, o Daer já aborda claramente em suas publicações a necessidade de substituição das travessias por barcas pelas pontes. Em uma série de sugestões que o relatório do Boletim de março de 1950 coloca como imprescindíveis dali em diante, tais como pavimentação definitiva de estradas com grande volume de tráfego, sobretudo aquelas em um raio de até 100 km da capital, construção de trechos que provocavam a descontinuidade da rede, renovação de maquinário e expansão da rede, encontramos a

²⁰⁵ Ibidem, p. 159.

²⁰⁶ Boletim do Daer, n. 44-45, setembro-dezembro de 1949, p. 74.

orientação de que se faça “a substituição das barcas por pontes, sempre que as condições assim o recomendarem”.²⁰⁷

Da mesma forma, há o entendimento de que a substituição de muitas estradas estaduais por rodovias federais, devido ao plano em execução naquele momento, trazia grande progresso ao Estado, sobretudo através das BR-37 e BR-2 “rodovias de grande significação econômica e estratégica”²⁰⁸

Assim, os estudos prosseguiram, e em 1950, portanto cinco anos antes do início das obras, o Daer já efetuava estudos topográficos para sua realização. Em fevereiro de 1950, foram realizadas investigações com o uso do rádio, justificado da seguinte forma: “esse serviço requeria uma característica: rapidez. O trabalho deveria ser feito num dia de calma e o mais rapidamente possível, evitando-se interrupções que prejudicassem a sua precisão. Daí a necessidade do rádio”²⁰⁹. Os equipamentos portáteis de rádio foram obtidos através de empréstimo autorizado pelo General Comandante da 3ª Região Militar, do Serviço de Transmissões Regional do Exército. Nesse meio tempo, a parceria entre o DNER e o Daer, que já operava na construção de rodovias, começa a desenhar o cenário para a superação do sistema de barcas no Guaíba:

Como tem sido amplamente noticiado, o Governo Federal está interessado em construir as obras necessárias para a travessia do rio Guaíba, de maneira a permitir ligação direta entre os troncos Norte e Sul da estrada Federal BR-2 e da rede de rodovias do sul do estado com Porto Alegre. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ao qual estão afetas as citadas obras, delegou poderes ao Daer para execução dos trabalhos e estudos iniciais preparatórios para o projeto em apreço.

Sendo já uma realidade as intenções para a construção da Travessia Régis Bittencourt, contudo, o seu traçado ainda era não havia sido definido. De acordo com os estudos pioneiros realizados pelo engenheiro Rosauro Salles Zambrano, publicados sob o título “Aplicação do rádio na topografia”²¹⁰ somente um traçado era levado em consideração, justamente aquele que ligaria a Ponta da Cadeia à Ilha da Pintada. Como veremos, este traçado será defendido por José Baptista Pereira, sendo refutado pelos engenheiros do Departamento.

No mesmo ano, uma edição especial do Boletim do Daer dedicou-se ao VIII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, que seria realizado dali alguns dias na cidade do Rio de Janeiro. O objetivo, além de apresentar os temas que seriam discutidos no encontro,

²⁰⁷ Boletim do Daer, n. 46, março de 1950, p. 23.

²⁰⁸ Ibidem, p. 24.

²⁰⁹ Boletim do Daer, n. 46, março de 1950, p. 52.

²¹⁰ Boletim do Daer, n. 46, março de 1950, p. 52-55

era também o de apresentar os trabalhos elaborados nas diversas seções técnicas do Departamento especialmente para comunicação no Congresso.

Nesta edição especial do Boletim, o engenheiro civil do Daer Fernando A. Sanvincente, em artigo intitulado “Expansão e influência do rodoviarismo no Rio Grande do Sul”, faz um balanço da atuação do Departamento desde sua fundação, em 1938, até o ano de 1950. Na questão relativa à construção de pontes o engenheiro afirma:

Foram construídos, também, mais de 2700 metros de obras de arte com vãos variando de 5 a 250 metros não se levando em conta nesse total 883 metros de construções em execução, entre as quais destacamos a do rio Ibicuí, com 506 metros, que deverá ficar concluída até o fim do corrente ano.²¹¹

Dentro desta perspectiva, é de nosso interesse aqui a Seção 2 (Execução de Planos Rodoviários), 1ª questão (Estudos e projetos), item 6, onde há o subtema “Travessias aquáticas: pontes, túneis subaquáticos, ferry-boats e balsas” para o qual foi preparado texto “Travessia do Rio Guaíba e do delta do rio Jacuí na BR-2, no trecho Porto Alegre-Jaguarão da Estrada de Rodagem Pan-Americana”²¹², de autoria do engenheiro Alfredo d’A. M.-Waldeck (1896-1969)²¹³. Podemos afirmar que este é o primeiro estudo que se dedica exclusivamente ao problema da travessia do Guaíba. É um trabalho bastante completo, com mais de 20 figuras ilustrativas, contemplando as soluções por ponte, túnel ou simplesmente o aprimoramento do serviço de barcas. No entanto, ainda é um estudo que não considera as duas outras alternativas de traçado que seriam propostas mais adiante (zona norte e zona sul da capital), contemplando mais uma vez apenas o traçado que ligaria a região central de Porto Alegre conhecida como Ponta da Cadeia à Ilha da Pintada. Portanto, a comunicação trata-se de um estudo que aborda exclusivamente este traçado. De acordo com o engenheiro Waldeck, esta era a solução “óbvia” já que o

(...) alinhamento da ligação dos dois trechos da BR-2, separados pelo Guaíba, deverá partir da vizinhança da ponta de Porto Alegre chamada Ponta da Cadeia, e foi, por parecer mais prático, escolhido o alinhamento do futuro prolongamento da Avenida Farrapos, que fica situado dentro da rua Siqueira Campos.²¹⁴

Como é sabido, este prolongamento da Avenida Farrapos nunca foi feito, da mesma forma que a solução da Ponta da Cadeia veio a ser descartada mais a frente. A estrada BR-2

²¹¹ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 13.

²¹² Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 97-118.

²¹³ Engenheiro Civil, nascido na cidade de Bagé, formando-se em Engenharia pela Escola Politécnica de Zurique.

²¹⁴ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 98.

vinha do Rio de Janeiro e entrava no estado do Rio Grande do Sul pela localidade chamada de Passo do Socorro, passando em seguida pelas cidades de Vacaria, Caxias do Sul, Novo Hamburgo, São Leopoldo e Canoas, encontrando em Porto Alegre a Avenida Farrapos, a qual o prolongamento projetado deveria encontrar o Cais do Porto nas imediações da então chamada Praça da Harmonia, hoje Praça Brigadeiro Sampaio. Portanto, este trecho da BR-2 já encontrava-se quase pronto, faltando apenas a finalização do trecho entre Esteio e a capital. Mas havia o problema do bloqueio natural do Guaíba e do Delta do Jacuí, que provocava a descontinuidade rodoviária entre o trecho situado a partir da cidade de Guaíba até Pelotas, nos quais 40 km já estavam concluídos e o restante em “franca construção”²¹⁵, devendo atingir em breve a cidade de Jaguarão. Havia ainda o entroncamento com a BR-37 (Porto Alegre-Uruguaiana), vinda do oeste, como estrada transversal, encontrando a BR-2 ao norte da cidade de Guaíba. Nessa época foi construída a atual Estrada do Conde, estrada estadual, que visava ligar provisoriamente as duas rodovias. Waldeck diz: “aí depara-se a BR-2 com o maior obstáculo no Estado, o Rio Guaíba e parte do delta do Rio Jacuí”²¹⁶. A questão mais importante aqui é que se evidencia a compreensão do Guaíba como uma grande barreira a ser superada.

O primeiro aspecto a ser estudado na construção de uma estrada diz respeito às características do terreno onde ela se situará. Os terrenos na margem esquerda do Guaíba são em sua grande maioria planos, não oferecendo maiores obstáculos para traçados retos e a curvas de raio grande. Sendo assim a primeira proposta de traçado é bastante reta. No entanto, a cheia de 1941²¹⁷ ainda era motivo de preocupações para os engenheiros, devido ao grande volume de água que escoou pela região inteira, atingindo 40 mil³ por segundo. De acordo com o estudo pioneiro de Waldeck “procurou-se, pois, uma solução que oferecesse a menor seção transversal e apresentasse, ao mesmo tempo, a menor profundidade de terreno, do que resultaria uma obra de menor extensão possível”²¹⁸. Neste projeto, parte-se da Ponta da Cadeia, atravessando 950 metros do Guaíba até a Ilha da Pintada. Nesta, cruza-se um canal natural de 30 metros, atingindo em seguida o Saco de Santa Cruz, em uma travessia de 1650 metros.

O estudo considerava haver grande desenvolvimento urbano - residencial e de veraneio - na margem direita do Guaíba, urbanização esta formada especialmente pelos

²¹⁵ Idem.

²¹⁶ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 97

²¹⁷ “(...) a maior observada nos últimos 77 anos”. Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 98.

²¹⁸ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 98.

balneários Sans-Souci, Alegria, Vila Elsa, Florida e a então vila Barra do Ribeiro, todas estas localidades pertencentes ao município de Guaíba na época. Com isso, o movimento de veículos e passageiros não poderia ser desconsiderado, conforme os dados da tabela abaixo:

Tipo	Média diária	Máximo alcançado
Veículos	260	412
Passageiros	1200	7142

Tabela 6: Média diária do movimento de veículos e passageiros no serviço de barcas do Guaíba (1950). Fonte: Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 99.

Estes números faziam os engenheiros do Daer projetarem, além do crescimento que já se verificava, uma expansão ainda maior do tráfego com o advento da travessia a seco do Guaíba. Waldeck afirmava: “Ultimada, porém, a travessia do Guaíba, é de se esperar um grande incremento, pois com uma ótima estrada se alcançará rapidamente o centro comercial da Capital”²¹⁹. E não somente os engenheiros do Daer faziam suas projeções, mas também o executivo municipal de Porto Alegre realizava estudos sobre o crescimento urbano nas áreas vizinhas da capital a partir da ligação rodoviária entre as margens:

A prefeitura de Porto Alegre, 20 anos após o término da ligação das duas margens, espera o desenvolvimento de uma zona sub-urbana com 1 km de profundidade e 100 mil almas. Essa previsão necessita ser tomada em consideração no projeto da futura estrada.²²⁰

O engenheiro Waldeck concordava com a previsão, como visto.

A cidade de Porto Alegre possuía em 1940 aproximadamente 275 mil habitantes, chegando em 1950 a quase 400 mil. Portanto, o período apresenta um acentuado crescimento populacional, que coincide com a elaboração de planos urbanísticos, revelando assim que as transformações pelas quais a cidade passava eram motivo de preocupações por parte do executivo municipal que buscava estabelecer um plano diretor para a cidade.²²¹ Desde o início do século 20, a prefeitura já realizava estudos visando acompanhar a evolução do espaço urbano que era inevitável, precisamente pelo aumento da população, que, entre 1900 e 1950 crescia a uma taxa média de 50,6% por década. Foi durante a gestão do prefeito José Loureiro da Silva, em 1938, que a prefeitura contratou o arquiteto Arnaldo Gladosch para que este

²¹⁹ Ibidem, p. 99.

²²⁰ Idem.

²²¹ “O plano diretor, como definido por Gustavo Giovannoni em 1935, implica “na organização das edificações de uma cidade e a previsão de seu desenvolvimento futuro, isto é, a obra concreta e coordenada da técnica e da arte urbanística”. CALABI, Donatella. História do urbanismo europeu. São Paulo: Perspectiva, 2012, p. XX.

elaborasse o Plano Diretor de Porto Alegre.²²² De acordo com ALMEIDA, a questão viária estava no centro dos estudos realizados, já havendo também a preocupação com a travessia do Guaíba:

São elaborados quatro estudos onde predominaram as preocupações com as soluções viárias, sistema de verdes, o tratamento das margens, a travessia do Guaíba. Estes estudos não foram implementados por várias razões, que vão desde a inequação de algumas propostas, até a falta de recursos humanos para a elaboração dos detalhamentos necessários dentro dos quadros técnicos da Prefeitura Municipal.²²³

Contudo, não localizamos nas fontes qualquer projeto ou menção à travessia do Guaíba por parte de Gladosch²²⁴.

Nesse contexto, adquire importância a "Carta de Atenas", que é o principal documento do urbanismo da primeira metade do século 20. Ele surge como um manifesto do "IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna" (CIAM) realizado na cidade de Atenas em 1933, sendo publicado por Le Corbusier em 1941. De acordo com os preceitos da Carta, que criticava as cidades de então, estas deviam ser melhor organizadas, tendo suas diferentes funções separadas espacialmente, divididas em quatro modalidades: habitação, trabalho, circulação e recreação. Traduzida por Clóvis Pestana e publicada em Porto Alegre como "Carta de Planejamento Urbano - Aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna", no ano de 1945, serviu como inspiração para o arquiteto Edvaldo Pereira Paiva, que em 1957 venceu concurso organizado pelo governo estadual para a elaboração de um plano urbanístico voltado à região entre as ilhas e o município de Guaíba, ou seja, o espaço atingido pela construção da Travessia Régis Bittencourt, que já se encontrava quase pronta.

O objetivo do governo era planificar a área, evitando o crescimento urbano desordenado, que, segundo as projeções, viria na esteira da construção da Travessia Régis Bittencourt. Outro objetivo era o de criar uma cidade industrial, nos moldes da "Cidade dos Motores", no Rio de Janeiro (também não implantada, mas uma grande referência para os projetos de cidades industriais no Brasil), e do "Parque Industrial de Contagem", em Minas Gerais. Sendo assim, os 22 mil hectares da área foram declarados como de utilidade pública,

²²² ALMEIDA, Maria Soares de. Porto Alegre e seu urbanismo na primeira metade do século XX - as ideias, as imagens, os personagens. In: Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR, 1997, p. 567-586. Disponível em: <<http://unuhoopedagagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/1703/1675>> Acesso: 14/06/2016.

²²³ Ibidem, p. 571.

²²⁴ Nos Boletins Municipais de 1939 o urbanista faz uma exposição, atendo-se, contudo, a temas sobre a canalização do riacho, avenida Beira-Rio, novo local do Prado e zoneamento. Cf. Boletim Municipal, Ano 1, Num. 1, Vol. 1, 1º semestre de 1939 e Boletim Municipal, Ano 1, Num. 3, Vol. 2, 2º semestre de 1939.

criando-se ao mesmo tempo o “Plano Piloto do Delta do Jacuí”, sendo este "o primeiro plano de urbanização vinculado a uma política de desenvolvimento do estado"²²⁵, desenvolvido por Edvaldo Pereira Paiva, Carlos Fayet, Roberto Veronese e Moacir Moojen Marques. No entanto, o Plano não foi colocado em prática, sendo sucedido por outro plano, intitulado "Cidade Industrial de Porto Alegre", que desta vez, deslocava o planejamento urbano-industrial para a zona norte de Porto Alegre, na várzea do Gravataí. Igualmente, este plano também não foi executado. De acordo com MIRANDA, tanto um quanto o outro eram

(...) proposições de dimensões arrojadas se compararmos a extensão de seus sítios com as de outros projetos semelhantes: enquanto os projetos gaúchos possuíam respectivamente 22.000 e 1.000 hectares, Contagem teria 389 hectares, e a Cidade dos Motores teria 100 hectares, demonstrando que o montante dos recursos para a implantação entre eles era bastante diferente.²²⁶

O que importa é que em ambos os planos está presente a concepção do zoneamento da cidade - estreitamente relacionada a contextos de industrialização e concentração populacional - a partir de sua divisão nos moldes preconizados pela Carta de Atenas.²²⁷

O plano do Delta do Jacuí, como foi visto, era desenvolvido sobre as ilhas do delta e parte do município de Guaíba, onde se implantaria como cidades satélites ligadas pela rodovia. O zoneamento, com a separação entre indústrias, residências e centros são limitados claramente no trabalho, sendo também definidos, na descrição, os bairros que se organizariam como unidades de vizinhança (ou "unidades vicinais"). Estes abrangeriam áreas verdes, centros comerciais e administrativos locais, escolas e áreas esportivas, obedecendo os princípios da Carta de Atenas.²²⁸

Outros projetos, que serão da mesma forma discutidos durante a construção da travessia, diziam respeito ao Aeroporto de Porto Alegre. De acordo com Waldeck, “o aeroporto civil atual, situado no bairro São João, já foi condenado como insuficiente e não-apto a ampliação”²²⁹. Sugere que o novo aeroporto seja construído na região onde situa-se o atual município de Eldorado do Sul (portanto, na área prevista pelo Plano do Delta do Jacuí),

²²⁵ MIRANDA, Adriana Eckert. Planos e projetos de expansão urbana industriais e operários em Porto Alegre (1935-1961). Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, 2013, p. 317. Disponível em <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Adriana_Eckert.pdf> Acesso: 14/06/2016.

²²⁶ Ibidem, p. 335.

²²⁷ Embora o “zoneamento” remeta diretamente aos preceitos da Carta de Atenas, ele é uma concepção ainda mais antiga, remontando à cultura urbanística alemã da segunda metade do século 19 “que o elaborou após a guerra franco-prussiana, com o escopo de regular o crescimento das cidades interessadas pelo inesperado desenvolvimento industrial e pelo conseqüente processo de concentração urbana”. CALABI, Donatella. Op. Cit., p. 127.

²²⁸ MIRANDA, Op. Cit., p. 333.

²²⁹ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p. 99

de forma a ser atendido pela nova estrada de ligação direta com a capital. Da mesma forma, sugere que a pista seja dupla, de acordo com portaria do Ministério de Obras Públicas que determinava estradas de duas pistas para tráfego acima de 3 mil veículos diários.

No estudo de Waldeck, são vistas as três alternativas para a travessia: barcas, ponte ou túnel. As barcas são descartadas rapidamente, pois, o aumento do tráfego tornaria o serviço inviável em pouco tempo, além de outros inconvenientes: “o tempo dispendido com a carga é grande, porque dispõem de uma só porta, o que obriga a entrada dos veículos à ré, com manobras de grande demora”²³⁰. Ainda de acordo com os cálculos do engenheiro, o número de veículos máximo a ser transportado em um dia, após modificações nas barcas e nos atracadouros, seria de 1740 por dia “o que representaria o limite prático alcançável com a solução das duas barcas do Daer”²³¹.

Em relação à utilização da ponte, o engenheiro propõe que esta permita um “desenvolvimento gradativo”, ou seja, que ela possa ser duplicada quando, e tornasse insuficiente devido ao incremento do tráfego. “Quando o tráfego sub-urbano o exigisse, completar-se-ia a parte central, que ficaria destinada exclusivamente para bondes, ou trolleybus, ou ônibus.”²³²

Por fim, o engenheiro afirma que não quis apresentar outras soluções por não ser este o objetivo do trabalho e sugere que se busque mentes criativas para uma solução: “um concurso público de ideias e projetos, com prêmios, forneceria, certamente, outras soluções elegantes.”²³³. Ressalta que a solução-ponte não pode desconsiderar a vista panorâmica da capital, sugerindo alguns desenhos, já sendo possível distinguirmos nestes uma ponte com vão móvel.

O traçado preferido pelo engenheiro partiria do novo cais de proteção da cidade, que se encontrava em construção, e mantinha a altitude de seis metros:

Irá ele contornar a Ponta da Cadeia para ligar no dique do Arroio Riacho. Podemos perfeitamente iniciar a ponte na interseção da rua Riachuelo com o novo cais e altitude de 6,00 metros. Esse ponto teria a vantagem de permitir a separação do tráfego em forma de Y, fazendo o tráfego contornar o abarrotado centro comercial de Porto Alegre, entrando na cidade pela rua Panteleão Teles e saindo pela Avenida Farrapos ou por outras.²³⁴

²³⁰ Ibidem, p. 106.

²³¹ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p.106.

²³² Ibidem, p.107.

²³³ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p.108.

²³⁴ Idem.

Finalmente, o engenheiro dedica algumas páginas sobre a alternativa do túnel. Caso esta viesse a se concretizar, seria a primeira solução do tipo adotada na América Latina. De acordo com seu entendimento, com o futuro aumento do tráfego urbano, suburbano e rodoviário o túnel deveria ser composto de dois tubos, no entanto, até aquele momento havia a previsão de construção de apenas um tubo. Diversas sondagens no Guaíba já haviam sido realizadas, pelo ITERS, buscando dar subsídios aos projetistas do túnel. Igualmente, a empresa Cia. Estacas Franki Ltda. havia sido contratada pelo Daer, por delegação do DNER, para executar estudos relativos à solução-túnel. Esta empresa depois participaria da construção da Travessia Régis Bittencourt, sendo homenageada na placa com o nome da obra.

O túnel formaria-se por oito elementos tubulares pré-moldados, que seriam levados por flutuação até o local, tendo a extensão entre as duas bocas de 1231,30 metros e contando as duas rampas de acesso 1723,80 metros no total. Apesar das várias figuras ilustrando a comunicação, não há maiores detalhes do projeto, que de fato era incipiente. No entanto, há o destaque para a torre de ventilação que seria necessária: “a ventilação é do tipo de aspiração por uma única torre central, obtida por três ventiladores de eixo vertical, e expulsão pelo teto da torre”²³⁵.

No estudo visto anteriormente, publicado no Boletim 48, as três soluções básicas, ou seja, túneis, pontes e barcas, haviam sido discutidas de igual maneira. Em estudo posterior o foco recai sobre a solução de travessia por pontes, apontando desta vez outros traçados além daquele discutido até então, o da Ponta da Cadeia.²³⁶ O trabalho projeta a importância que a obra terá, não apenas no aspecto da ligação entre as regiões norte e sul do estado, mas no impacto sobre o transporte rodoviário urbano e suburbano.

Esta ligação influenciará por decênios o caráter e o desenvolvimento dos transportes rodoviários dentro e em torno da Capital, e os obrigará a uma determinada orientação, função forçada da localização do alinhamento, desse trecho, com a rede estradal de Porto Alegre²³⁷

O problema da travessia do Guaíba seria, em tese, simples, bastando aterros, pontes e viadutos, no entanto, alguns tópicos são colocados pelos autores como fatores complexificadores da obra:

²³⁵ Boletim do Daer, n. 48, setembro de 1950, p.110.

²³⁶ Trabalho conjunto dos dois engenheiros pioneiros nos estudos sobre a travessia do Guaíba, Alfredo d’A. M-Waldeck e Rosauero S. Zambrano intitulado “Travessia do Rio Guaíba e do Delta do Rio Jacuí, na BR-2, no trecho Porto Alegre-Jaguarão, da Estrada de Rodagem PAN-AMERICANA”. In: Boletim do Daer, n. 55-56, junho-setembro de 1952, p. I-XXVI

²³⁷ Boletim do Daer, n. 55-56, junho-setembro de 1952, p. II.

O custo total da obra; O lado puramente técnico da execução; O aspecto da conjuntura econômica; A interferência no trânsito urbano da Capital e A influência no desenvolvimento e crescimento da cidade e seus arrabaldes.²³⁸

Os autores dizem que nenhum desses aspectos é tão predominante que possa se desprezar os outros, portanto a solução deve levar em consideração todos eles. Contudo, nesse período, a preocupação com o fenômeno da conurbação já estava presente, antecipando o que uma década depois arquitetos italianos chamariam de “cidade-região”: “uma cidade com crescimento desmesurado, que se estende sob a forma de uma urbanização contínua, um aglomerado de centros que conservam sua autonomia”.²³⁹

Neste estudo, como já dito antes, focado na solução por pontes, são apresentados seis variantes de traçados, como podemos ver a seguir:

- **Traçado 1:** O primeiro traçado passaria pela Ilha Pedras Brancas, ligando a cidade de Guaíba à Zona Sul da Capital, entre as vilas Assunção e Conceição, de onde já saíam as barcas. No entanto, este traçado apresentava alguns problemas. Os principais deles se assentavam no grande comprimento das pontes e na injeção de trânsito intenso dentro da cidade, pois haveria o deslocamento dos veículos da zona sul até o centro e vice-versa. Como ponto positivo os engenheiros destacam que o traçado poderia promover o crescimento da zona urbana ao seu redor, aconselhando ao município garantir desde já “faixa de domínio”, evitando mais tarde se deparar com obstáculos oriundos dos altos custos de desapropriações.
- **Traçado 2:** É o mesmo traçado para a ponte, no entanto o traçado da estrada atravessa parte “densamente urbanizada de Porto Alegre”, visando encurtar o trajeto. Contudo, esta solução poderia atingir “valor proibitivo” devido às desapropriações necessárias, já que passava por dentro da cidade. Uma alternativa apontada pelos engenheiros seria o uso de viadutos, que, segundo eles, poderia auxiliar na redução das despesas, ao reduzir a largura das áreas a serem desapropriadas. Para esse projeto já se previa o túnel da Conceição, que estaria entre as avenidas adutoras: “(...) poderiam servir as avenidas João

²³⁸ Idem.

²³⁹ CALABI, Op. Cit., p. 317.

Pessoa e Oswaldo Aranha em combinação com a rua da Conceição, a última devidamente alargada e passando em túnel por baixo da avenida Independência.”²⁴⁰. No entanto, havia o inconveniente da enorme injeção de trânsito rodoviário “nas já lotadas avenidas Oswaldo Aranha e João Pessoa.”²⁴¹

- **Traçado 3:** Este traçado, assim como os dois anteriores, teria a travessia entre a zona sul da Capital e o centro de Guaíba, passando pela Ilha Pedras Brancas. Porém, com a vantagem de utilizar o trecho da projetada Avenida Beira-Rio, cuja primeira parte já se encontrava em construção. Devido a isto, os técnicos salientam que a viabilidade deste traçado dependeria da conclusão desta obra, que ainda não tinha previsão de término. A vantagem deste traçado sobre os dois anteriores era o de evitar as desapropriações, pois estaria margeando o Guaíba. Como desvantagem, seria a inserção de tráfego pesado em local planejado para conter “parques e embelezamentos de um bairro residencial e de recreio”.²⁴²
- **Traçado 4:** O traçado é semelhante ao dos estudos anteriores, realizando a travessia na região da Ponta da Cadeia até a Ilha da Pintada. A avaliação era de que em 5 anos a ligação entre as duas margens teria um movimento de 5 mil veículos por dia. Devido a isto, as outras variantes de traçados expostas até então carregavam o inconveniente de lançar esse trânsito pesado dentro da cidade. O traçado 4 visava evitar isto, ligando-se a BR-2 através de um viaduto, pela avenida Farrapos.
- **Traçado 5:** Quase idêntico ao anterior, com a diferença de não prever o uso do viaduto, com a ponte terminando ao nível das ruas. Como desvantagem teria o trânsito, tanto rodoviário quanto das vilas residenciais, jogado no centro comercial de Porto Alegre que já enfrentava “grave engarrafamento”²⁴³. No entanto, como argumento favorável, este traçado representaria a solução de mais baixo custo, sem desapropriações a realizar.

²⁴⁰ Boletim do Daer, n. 55-56, junho-setembro de 1952, p. XII.

²⁴¹ Idem.

²⁴² Ibidem, p. XIII.

²⁴³ Boletim do Daer, n. 55-56, junho-setembro de 1952, p. XXII.

- **Traçado 6:** Solução que segue o princípio do Traçado 1, ao evitar a capital e contorná-la, mas atravessando desta vez o Delta do Jacuí. Este traçado é importante pois é o primeiro a levar em consideração a utilização das ilhas para a travessia:

A virtude principal deste traçado VI, consiste na possibilidade do aproveitamento parcial das ilhas atravessadas, que, evidentemente necessitarão ser aterradas até a altitude de 6m o que, no entanto, será uma realização um tanto remota em face do alto custo de execução. Dissemos aproveitamento, apenas, parcial porque a secção de vazão, necessária ao escoamento das enchentes do rio Guaíba, precisa ser respeitada e força, desta forma, a abandonar a área correspondente.²⁴⁴

Como visto, a esta altura a utilização das ilhas já é cogitada, porém não ainda como uma proposta exequível, devido aos altos custos. Os autores afirmavam ainda: “Existe, evidentemente, a possibilidade de traçar maior número de variantes, mas as seis que iremos descrever podem, basicamente, ser consideradas as principais, sempre referidas, evidentemente, à solução por ponte.”²⁴⁵

Em relação à estrutura das pontes, os engenheiros já cogitavam o uso de vãos móveis, como de fato viria a ocorrer na ponte sobre o Guaíba: “Pontes levadiças poderão, eventualmente, baixar o custo da obra, pois reduzindo assim a altura, também o será, o comprimento dos viadutos de acesso”.²⁴⁶

Contudo, já havia a preocupação de que a ponte com vão levadiço se tornasse obsoleta em poucos anos, devido ao grande crescimento do tráfego. Como exemplo, se utiliza o trânsito entre Canoas e Porto Alegre, que passara de 250 a 8 mil veículos diários em apenas 10 anos. Os engenheiros temiam que mesmo a metade desse trânsito entre a Capital e Guaíba pudesse inviabilizar a utilização da ponte móvel.

2.2 Os debates finais entre os engenheiros

Nesta segunda parte do capítulo, nos deteremos sobre o edital para construção da obra, o resultado da concorrência pública, os antecedentes dos debates entre os engenheiros do Daer e José Baptista Pereira e, finalmente, os debates entre estes.

Em 15 de junho de 1953, o Daer tornava público o edital nº 31, estabelecendo “concorrência pública para execução de projeto e construção das obras de travessia do rio

²⁴⁴ Ibidem, p. XXIII.

²⁴⁵ Boletim do Daer, n. 55-56, junho-setembro de 1952, p. II.

²⁴⁶ Idem.

Guaíba e do delta do rio Jacuí²⁴⁷. O diretor-geral salientava que o Departamento estaria recebendo as propostas previstas no edital por delegação do DNER, significando com isto que a parceria estadual e federal estava consolidada para a realização da obra.

O prazo para envio das propostas seria até 30 de outubro do mesmo ano, às 15 horas, na sala do Conselho Rodoviário, que se localizava no prédio da Secretaria de Estado dos Negócios e Obras Públicas. O edital especificava o conjunto das obras a ser realizado: ponte sobre o rio Guaíba, com 671,55m; ponte sobre o canal Furado Grande, com 320m; ponte sobre o saco da Alemoa, medindo 730 metros de comprimento; ponte sobre o Jacuí, com 1760 metros. Além das quatro pontes, havia ainda um viaduto na várzea do Jacuí, com 1200 metros de extensão; um trevo de acesso a Porto Alegre, medindo 1265,41 metros no total; dentre muros de contenção, aterros, pavimentação asfáltica, etc.

O Daer se comprometia a fornecer aos concorrentes a planta do local da obra, bem como os textos relativos às normas para projetos do Departamento. Já os concorrentes, deveriam informar detalhadamente a disponibilidade dos seus equipamentos, indicando marca, capacidade e localização atual.

A proposta por sua vez deveria ser redigida a partir de determinados parâmetros. Era fundamental que contivesse os preços de cada elemento da obra, prazo para entrega do projeto definitivo, bem como planos e cronogramas detalhados da execução.

O julgamento das propostas seria realizado por uma Comissão a ser designada pelo diretor-geral do Daer, que levaria em consideração “a capacidade técnica dos proponentes; a capacidade financeira dos proponentes; a posse, pelos proponentes, do equipamento necessário e a facilidade de sua transferência para o local das obras; as Normas Especiais para Julgamento das Propostas.”²⁴⁸ A comissão viria a ser constituída pelos engenheiros Rodolfo Bruder (Chefe do Distrito de Cooperação do Daer), Solon Fonseca e Antônio Fróes Jr.²⁴⁹

O Daer se reservava o direito de anular a concorrência e escolher a proposta que melhor se adequasse aos seus interesses. Para a redação do contrato era prevista multa de 10 mil cruzeiros por dia de atraso da entrega do projeto definitivo por parte da empreiteira e 50 mil cruzeiros diários em caso de atraso na entrega da obra. Em relação a eventuais concorrentes estrangeiros, estes deveriam apresentar atestado do órgão regulador das obras públicas em seu país de origem garantindo a capacidade do interessado como projetista e executor de grandes estruturas, bem como certificado que comprovasse idoneidade financeira,

²⁴⁷ Boletim do Daer, n. 59-60, junho-setembro de 1953, p. 135.

²⁴⁸ Ibidem, p. 137.

²⁴⁹ Boletim do Daer, n. 61, dezembro de 1953, p. 139.

expedido por autoridade bancária do país do interessado. Por fim, o Departamento esclarecia que não forneceria serviços nem materiais para a obra, sendo estes de completa responsabilidade do vencedor da concorrência.

Na data prevista, as propostas foram recebidas pela comissão, com a presença do secretário de obras públicas, Leonel Brizola, e o Dr. João Caruso, representando o governador do Estado e, evidentemente, o então diretor-geral do Daer, Eng. Daniel Ribeiro. As firmas que apresentaram propostas foram as seguintes:

Empresas Campenon Bernard, Estudos e Obras; Cia. Estudos e Execução de Obras e Empresa Brasileira de Águas S.A. (proposta em conjunto); Sociedade Técnica de Engenharia e Representações, STER S.A.; Cia. Construtora Nacional S.A.; e Azevedo, Bastian, Castilhos & Cia. Ltda.; sendo apresentado um total de 12 projetos e mais uma variante.²⁵⁰

No seu trabalho sobre a travessia do Guaíba, que veremos adiante, o engenheiro Walter Haetinger afirmava que o serviço de barcas, embora necessitando ser superado, atendia de maneira adequada aqueles que buscavam atravessar o Guaíba. Um ano depois, o engenheiro, em texto publicado pela revista *Engenheiro*, nº 3 de agosto de 1954, e reproduzido pela edição 69 do boletim do Daer, expressava opinião diferente:

A atual travessia por meio de barcas já apresenta uma precariedade incompatível com as necessidades da vida econômica e social do Estado. O trânsito, que já tinge a casa dos 800 veículos diários, estava a exigir a solução que, embora de alto custo, viesse a corrigir este emperramento ao livre e seguro transporte entre Porto Alegre e a zona sul, onde se situam, além da 2ª e 3ª cidade do Estado, uma série infindável de núcleos de produção, em franco desenvolvimento.²⁵¹

A ideia é muito clara: a travessia por barcas do Guaíba é um fator de atraso para o Rio Grande do Sul, atraso este que será superado com o advento da travessia a seco. Haetinger lembra que a ideia da travessia partiu de Clóvis Pestana, na época em que ocupara a função de ministro de Viação e Obras Públicas, no entanto a defesa do então ministro era de uma travessia realizada por túnel, ou seja, a solução da Ponta da Cadeia, a qual motivou os estudos preliminares do Daer.

Agora, o resultado da concorrência pública já era conhecido, contemplando o traçado proposto pelo Daer, através da rua Sertório. Em 9 de abril de 1954, a comissão julgadora emitiu seu relatório final do qual “fez parte a análise de todos os aspectos que pudessem ser julgados interessantes para uma decisão justa e que visasse a defesa dos interesses do Poder

²⁵⁰ Boletim do Daer, n. 61, dezembro de 1953, p. 139.

²⁵¹ Boletim do Daer, n. 69, dezembro de 1955, p. 114.

Público”²⁵². Em primeiro lugar a comissão havia determinado que deveriam ser considerados os aspectos técnicos e estéticos do projeto, ficando imediatamente em seguida o critério de preços. Na classificação final, os projetos que apresentavam a proposta em concreto protendido²⁵³ ficaram nos cinco primeiros lugares, deixando para trás as propostas em estruturas metálicas ou concreto armado. O Daer fez esta opção pois considerava que estas duas últimas alternativas seriam mais caras e com maior tempo de execução, respectivamente²⁵⁴. Assim, a firma escolhida foi a Azevedo, Bastian e Castilhos e Cia. Ltda. (ABC). De acordo com Haetinger, em todos os aspectos, a firma ABC venceu,

(...) mesmo no tocante ao prazo de execução, previsto em 900 dias, a sua posição na classificação não se alteraria, aplicada a fórmula de apuração, caso esse prazo atingisse 1150 dias, isto é, prazo superior aos dos demais concorrentes. Tal fato se deve ao baixo custo das obras, devido à técnica que se propôs usar.²⁵⁵

De fato, a obra iniciaria em 20 de outubro de 1955, e dois anos depois, em 1957, o Daer já reportava alguns “eventos decisivos”. O primeiro deles era o contrato firmado entre o Departamento com a Fábrica de Estruturas Metálicas (FEM) da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), visando o fornecimento da estrutura do vão móvel para a Ponte do Guaíba.²⁵⁶ O segundo evento foi a conclusão dos trabalhos de fundação das quatro pontes da travessia: Jacuí, Alemoa, Furado Grande e Guaíba.²⁵⁷

²⁵² Boletim do Daer, n. 69, dezembro de 1955, p. 116.

²⁵³ O concreto protendido é um tipo de concreto armado, mais resistente, que permite a construção de pavimentos e pontes com vãos muito mais extensos do que aqueles construídos com o método convencional. Na década de 1950 a técnica havia sido muito pouco usada no Brasil, e soluções alemãs precisaram ser adequadas às fabricantes brasileiras. A firma vencedora da licitação usou uma solução criada pelo escritório de engenharia alemão Leonhardt und Andrä, que desenvolveu o sistema de concreto protendido chamado de Baur-Leonhardt. De acordo com KIEFER (Op. Cit., p. 45), "O próprio Fritz Leonhardt, em artigo assinado na revista especializada Beton und Stahlbetonbau (Estruturas de Concreto e Concreto Protendido), de dezembro de 1963, mostra entusiasmo com o processo de escolha pois, 'antes do conhecimento do preço oferecido, era computada a qualidade técnica do projeto', e recomenda a sua adoção na Alemanha." De fato, quase 60 anos depois, as pontes ainda estão funcionando com segurança.

²⁵⁴ Por exemplo, a proposta da firma STER (concreto armado) previa a execução da obra em 1825 dias, mais que o dobro da vencedora (900 dias). Já o custo da obra de acordo com a firma CCN seria de 420 milhões de cruzeiros, contra os 329 milhões da ABC. Boletim do Daer, n. 69, dezembro de 1955, p. 117.

²⁵⁵ Boletim do Daer, n. 69, dezembro de 1955, p. 118.

²⁵⁶ Um anúncio celebrou a inauguração da Ponte do Guaíba e seu vão móvel construído pela Fábrica de Estruturas Metálicas (FEM) da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN): "representa o surto siderúrgico com que Volta Redonda vem estruturando em aço e com material humano nacionais, a independência de nossa Pátria". "FEM - Volta Redonda". Diário de Notícias, 1º de janeiro de 1959, p. 6.

²⁵⁷ Boletim do Daer, n. 76-77, setembro-dezembro de 1957, p. 94.

Segundo a matéria “Travessia do Guaíba: Realizada pelo Daer a concorrência para sua construção”²⁵⁸, da Revista Rodovia, a escolha da solução pela rua Sertório se deu em função de três aspectos principais:

A conclusão pela qual se optou foi a do acesso pela rua Sertório. Não tanto em função do preço, porquanto preço numa obra dessa importância não é o principal fato; sim, e precipuamente, por três fatores: a) muito menor interferência na provável construção de um canal, na altura de Itapoã, para acesso marítimo a Porto Alegre; b) localização próxima da Viação Férrea e do Aeroporto; c) eliminação do tráfego de longa distância do centro urbano da capital gaúcha, com a circunstância de servir o acesso escolhido à zona portuária em construção para a qual se estão expandindo o comércio de atacado e a indústria.²⁵⁹

A última motivação, como veremos, foi a que recebeu maior destaque pelos estudos realizados pelos engenheiros do Daer, fundamentando a decisão por tal traçado. No mesmo artigo, é reproduzida a fala do engenheiro Walter Haetinger por ocasião da abertura das propostas: “Vejo a solução deste problema, não só pela empolgante magnitude técnica, mas, especialmente, pela excepcional repercussão que terá no futuro do Rio Grande do Sul”²⁶⁰. Mais uma vez emerge a percepção de que o futuro do Estado dependia de obras como essa que ora se realizava.

2.2.1 Antecedentes: a Segunda Reunião das Administrativas Rodoviárias (1948)

Entre os dias 3 e 13 de maio de 1948, ocorreu em Porto Alegre a “Segunda Reunião das Administrações Rodoviárias”, contando com a participação de engenheiros de todas as unidades da Federação, ministros, representantes do exército e jornalistas. Da mesma forma, compareceram representantes dos órgãos rodoviários do Uruguai e da Argentina. Antes de passarmos aos debates ocorridos em 1953 que buscaram definir o traçado final e a solução de engenharia para a obra, que é o objeto de análise principal deste capítulo, consideramos importante abordarmos este encontro, que já apresenta questões que serão centrais nos debates posteriores.

O encontro foi dividido em seis comissões temáticas, a saber: Estatística de Tráfego, Sinalização de Estradas, Entrada e Travessia de Cidades, Conservação de Estradas, Planos Rodoviários Estaduais e Desapropriações.

²⁵⁸ Revista Rodovia, n. 172, junho de 1954, p. 25-30

²⁵⁹ Ibidem, p. 27.

²⁶⁰ Idem.

O futuro presidente do DNER, Eng. Edmundo Régis Bittencourt, que emprestaria seu nome à obra de travessia a seco do Guaíba, esteve presente em três comissões. No entanto foi secretário da comissão de “Entrada e Travessia de Cidades”, contribuindo com o trabalho intitulado “As travessias e acessos rodoviários das zonas urbanas ou proximamente urbanas”²⁶¹. Esta comissão nos interessa pois a Travessia Régis Bittencourt está diretamente ligada a esta questão, por se situar na entrada da cidade de Porto Alegre e por ser considerada tecnicamente uma “travessia”.

Antes de partirmos para o trabalho do Eng. Régis Bittencourt, convém uma revisão sobre as principais conclusões da comissão Entrada e Travessia de Cidades.

Uma das principais conclusões foi a recomendação de que os projetos de travessias ou de acesso às cidades fossem precedidos por uma pesquisa a respeito das estatísticas de tráfego, no sentido de que se pudesse conhecer o “grau de atração exercido pela cidade sobre este”²⁶². Ou seja, compreende-se a necessidade do planejamento viário quando da construção deste tipo de obra, algo que ficará evidente nas discussões posteriores a respeito sobre qual a melhor localização da Travessia Régis Bittencourt. Do mesmo modo, a comissão concluiu que não somente o número de habitantes de uma cidade servia para a definição das características a se atribuir a uma travessia ou aos acessos rodoviários. A comissão insiste que “a sua situação na região geográfica, no itinerário ou itinerários principais do tráfego, hábito da população, importância econômica, natureza das principais fontes de produção e outros”²⁶³ deviam ser elementos principais de análise por parte dos projetistas.

Igualmente, há a recomendação para que os poderes municipais de cidades com mais de 10 mil habitantes²⁶⁴ buscassem harmonizar o seu planejamento urbano com as “conveniências rodoviárias de âmbito estadual ou federal”. E por fim, a observação de que as travessias e entradas de cidades deveriam ser “avenidas expressas”, nas quais fosse proibida a circulação de pedestres, bicicletas e outros tipos de veículos pequenos, por exemplo os de tração animal, favorecendo assim o livre tráfego dos veículos automotores. A parada de transporte coletivo deveria ser realizada em pistas próprias, e em faixas centrais poderia haver vias de trens. Outro aspecto importante é que o acesso rodoviário às cidades, bem como suas

²⁶¹ Boletim do Daer, n. 38-39, março-junho de 1948, p. 95-109.

²⁶² Boletim do Daer, n. 38-39, março-junho de 1948, p. 89.

²⁶³ Boletim do Daer, n. 38-39, março-junho de 1948, p. 89.

²⁶⁴ De acordo com a Portaria nº 19, de 10 de janeiro de 1949, que regulava as normas para os projetos de estradas de rodagem, "Art. 42 - De modo geral, as estradas devem evitar a travessia das cidades com população até 10 mil habitantes, podendo, entretanto, tangenciar-lhes o perímetro urbano." Boletim do Daer, n. 43, julho de 1949, p. 90.

travessias, deveria se localizar proximamente aos “quarteirões de negócios”, permitindo assim um percurso rápido até estes.

Em seu trabalho, o Eng. Régis Bittencourt traz a questão que envolvia a travessia rodoviária das zonas urbanas ou que possivelmente se urbanizariam em futuro próximo. Com isso, insiste na questão do planejamento urbano, lembrando que apenas alguns anos antes o crescimento das cidades brasileiras se dava no modelo “mancha de óleo”, ou seja, de um centro de interesse principal para a periferia, o que gerava a asfixia do centro, cercado por um grande contingente populacional que precisava satisfazer suas necessidades, sobretudo de deslocamento.²⁶⁵ Afinal, é a partir da década de 1950 que se percebe a tendência de aglomeração das populações concomitantemente ao processo de urbanização. Milton Santos descreve os fenômenos da “macrourbanização e metropolização” que surgem nesse período como responsáveis pela concentração da população e da pobreza, pela rarefação rural, pela concentração das atividades econômicas relacionadas, etc.²⁶⁶

Devido a estes problemas, de acordo com Bittencourt, era indispensável aos urbanistas e engenheiros rodoviários observarem a “região circunvizinha ao limite de cada aglomeração urbana” a fim de realizar previsões de seu crescimento e de projetos rodoviários que levassem esta variável em consideração. Aborda a questão da concentração populacional, que congestionava as vias e causava efeitos desastrosos sobre a agricultura. Como alternativa, cita o caso espanhol da “cidade linear”, que devido às projeções do impacto da Ponte do Guaíba sobre a região, era tida como o modelo urbano mais adequado:

Uma grande artéria longitudinal capaz de atender plenamente a um tráfego muito rápido e importante, que se destina à metrópole, corresponde ao eixo de edificações da cidade que se limitarão de outra parte pelos extensos espaços destinados exclusivamente a recreação e a fins agrícolas. A relação de dependência da cidade linear com a metrópole próxima é a mesma que se verifica com a cidade satélite. Naquelas, porém, nos parece diluírem-se as vantagens sociais e a de distribuição dos serviços públicos.²⁶⁷

A “cidade linear” foi um modelo urbanístico nascido no final do século 19, vinculado à busca de soluções para problemas como a superlotação dos centros urbanos e o crescimento desordenado das periferias das cidades que apresentavam forte industrialização. Idealizado de forma pioneira por Soria y Maia para a cidade de Madri, foi apresentado como a realização de

²⁶⁵ Nesta questão do crescimento urbano desordenado, podemos lembrar de urbanistas do século 19 que percebiam a cidade grande como um “processo patológico”, designando-a a partir de “metáforas do câncer e do tumor”. Para Le Corbusier, por exemplo, Paris “é um câncer que passa bem”. CHOY, Françoise, p. 5.

²⁶⁶ SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Editora Hucitec, 1993, p. 78.

²⁶⁷ Boletim do Daer, n. 38-39, março-junho de 1948, p. 97.

uma utopia: a possibilidade de contato direto das cidades assim construídas, devido a sua forma de linha, com a natureza, gerando assim uma nova relação entre cidade e campo.

Quando se fala de “cidade linear”, normalmente a referência é a um modelo de ocupação do solo (...) que supõe uma hipótese de desenvolvimento urbanístico crescente ao longo de uma linha. Essa linha idealmente é uma artéria (ou uma série de artérias) destinada ao transporte, na sua acepção mais ampla (mercadorias, pessoas, fluxos, serviços), e constitui o suporte para uma urbanização sucessiva.²⁶⁸

A “artéria”, obviamente, seria o traçado da Travessia Régis Bittencourt, entre a metrópole Porto Alegre e a cidade mais próxima, Guaíba. Por ela, todo o fluxo de transporte de pessoas e produtos entre as duas metades do Estado serviria para alavancar núcleos urbanos ao seu redor, de acordo com as projeções do Daer. No entanto, nenhum plano foi executado para isto, apesar da questão ser discutida nos jornais da época - sobretudo a possível conurbação entre as duas cidades - como veremos no capítulo seguinte.

Mas a questão crucial abordada pelo engenheiro diz respeito ao impacto negativo do congestionamento do centro de negócios das cidades devido à superposição do tráfego interno com o tráfego externo, oriundo de rodovias que as atravessem. Para a solução deste problema são colocadas algumas sugestões, que são basicamente as conclusões da comissão que vimos no início.

Já no outro texto publicado nesta edição especial do Boletim, no espaço correspondente à 3ª comissão, a perspectiva é do lado do condutor. O engenheiro Ulysses Perrenoud T. de Souza, do DER de São Paulo, autor do texto, recomenda que as estradas de rodagem que, por ventura, venham a atravessar um centro urbano sejam fixadas em ruas de pouco tráfego, ou, principalmente, no “contorno periférico da cidade”²⁶⁹. Esta visão reflete o Decreto-Lei nº 13626, de 21 de outubro de 1943, do estado de São Paulo, que determinava que as estradas evitariam a travessia de centros povoados. No entanto, o DNER admitiu esta tese somente para pequenas e médias cidades, que pouca ou nenhuma atração exercem sobre o tráfego.

De acordo com a Portaria nº 19, de 10 de janeiro de 1949, que regulava as normas para os projetos de estradas de rodagem, art. 5º: “quando for previsto tráfego superior a 3.000 veículos diários, sobretudo nos trechos próximos dos grandes centros urbanos, o projeto deverá ser elaborado com duas pistas independentes, frequentemente interligadas.”²⁷⁰

²⁶⁸ CALABI, Op. Cit., p. 34.

²⁶⁹ Boletim do Daer, n. 38-39, março-junho de 1948, p. 111.

²⁷⁰ Boletim do Daer, n. 43, julho de 1949, p. 83.

Em síntese, é seguro afirmar que, desde muito cedo nas discussões dos engenheiros, o fator urbano apresentava importância fundamental na busca das melhores soluções rodoviárias. Nesse aspecto, para OLIVEN, a cidade é dividida, enquanto categoria sociológica, em três tipos: 1) a cidade como variável dependente; 2) a cidade como variável contextual; 3) a cidade como variável independente. Nas duas primeiras, há o entendimento, respectivamente, de que as cidades "devem ser compreendidas historicamente como partes de sociedades mais abrangentes" e sobre "a importância que viver em cidades específicas pode ter para vários fenômenos sociais"²⁷¹. Essa visão vai ao encontro do que, tanto Bittencourt quanto Perrenoud, defendiam como variáveis a serem consideradas na construção de solução rodoviárias que interagissem com as cidades.

2.3 A luta entre os engenheiros: discussões sobre o tipo de obra e seu traçado

De acordo com Attila do Amaral, engenheiro-chefe de Divisão da VFRGS, o evento na SERGS foi “um espetáculo empolgante, rico em espírito público, elevação de propósitos, lampejos de inteligência e sabedoria e amor à nossa terra”²⁷², afinal, ali naqueles debates estava-se decidindo a forma de uma obra que teria impacto não somente no presente, mas nas próximas décadas.

Na apresentação do volume com o texto integral das conferências dos quatro engenheiros, é destacado fato de existirem vários traçados possíveis para a Travessia, bem como a relevância a obra:

Desde que foi suscitada, pelo Eng^o Clóvis Pestana, a ideia da travessia a seco do rio Guaíba, como a solução para o deficiente e demorado serviço de barcas, o assunto foi merecendo as mais diversas opiniões, de vez que surgiram para o estudo do problema não só três traçados diferentes como ainda a solução por meio de túnel ou de pontes.²⁷³

É interessante notar que não há nenhum documento que comprove ser o pai da ideia o Engenheiro Clóvis Pestana. Porém, é compreensível este entendimento, devido ao papel de destaque que Pestana sempre teve nas questões rodoviárias, tanto como um dos fundadores do Daer, quanto ministro dos transportes. Era uma figura reverenciada dentro do campo técnico, com grande prestígio e capital simbólico. Da mesma forma que José Baptista Pereira, que,

²⁷¹ OLIVEN, Ruben George. Urbanização e mudança social no Brasil. Petrópolis: Vozes, 1988, p. 19.

²⁷² Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 141.

²⁷³ Ibidem, p. 139.

sendo um dos nomes de maior destaque na engenharia rodoviária brasileira, conseguiu impôr o debate, para que pudesse contestar a opção do Daer pela solução da Avenida Sertório e apresentar a sua visão sobre o problema da travessia do Guaíba.

Desta forma, organizou-se o evento na Sociedade de Engenharia, onde o Daer buscava esclarecer o público de “forma definitiva sobre sua tese” havendo espaço também para a tese “liderada pelo professor José Baptista Pereira”²⁷⁴. Novamente, de acordo com Attila Amaral, a maneira com que o Daer justificou sua preferência pela solução da rua Sertório “só veio confirmar a competência técnica da equipe de engenheiros que enfrenta problema tão complexo e de tanta relevância, como ainda, a louvável prudência de basear a sua decisão sobre dados, estudos, pareceres, exemplos e testes pacientemente colhidos e analisados”²⁷⁵. Em relação ao engenheiro José Baptista Pereira, Amaral diz: “um nome de reputação internacional, [que] mereceu, por igual, tanto ao correr de sua longa e erudita exposição como no decurso dos debates, os mais fartos aplausos da numerosa assistência que se comprimiu no salão nobre da Casa do Engenheiro”²⁷⁶. Finalmente, ponderando que dos debates não saíram vencidos nem vencedores, afirmou, polidamente, que “a grande vitória em todas essas batalhas deve caber ao Brasil”²⁷⁷

Como veremos, durante as discussões entre os engenheiros é possível perceber a presença daquilo que OLIVEN chama de “ideologia da modernização”, sobretudo nos trabalhos de Darcy Teixeira e de José Baptista Pereira. Os debatedores tomavam sempre como exemplo os chamados países de primeiro mundo, tendo os EUA lugar de destaque nesse imaginário. A busca pelo progresso no Brasil indicava que o país se encontrava em um lugar ainda muito atrasado, em uma linha imaginária que servia para medir a evolução de cada país, com as nações europeias, e sobretudo os EUA, na dianteira. De acordo com OLIVEN, na teoria da modernização

[...] todas as sociedades estariam em algum ponto do continuum tradicional-moderno e poderiam avançar nele. A principal razão para uma sociedade estar em uma posição atrasada ou adiantada no continuum seria, então, o grau de tradicionalismo ou modernismo das atitudes e valores de seus membros, quer das elites ou das massas, ou de ambas.²⁷⁸

²⁷⁴ Idem.

²⁷⁵ Ibidem, p. 141.

²⁷⁶ Idem.

²⁷⁷ Ibidem, p. 142.

²⁷⁸ COSTA PINTO, L. A. Modernização e desenvolvimento. In: COSTA PINTO, L. A; BAZZANELA, W.(orgs.). Teoria do desenvolvimento. Rio de Janeiro: Zahar, 1967, p. 193. apud OLIVEN, Ruben. Op. Cit., p. 32.

Evidentemente, o pensamento dos engenheiros, ao considerarem tal modelo, se demonstrava equivocado, pois este entendimento se apresenta dicotômico, com viés mecanicista. Isto é, para esta hipótese a respeito do subdesenvolvimento brasileiro, a História possui uma linearidade que não corresponde ao fato de que ela é composta por avanços, recuos, estagnações e contradições.

Outra questão importante que emerge diz respeito às diferenças entre modernização e desenvolvimento.

[...] modernização é um processo que consiste na adoção, por uma sociedade em mudança, de padrões de consumo, de comportamento, de instituições, valores e ideias característicos de sociedades mais avançadas, enquanto desenvolvimento, por outro lado, implica mudanças estruturais que alteram basicamente o perfil de sua estrutura econômica e social. Nesse sentido, a modernização, sociologicamente encarada, é um processo mais epidérmico, enquanto o desenvolvimento é um processo mais profundo. A modernização pode ser, por um tempo relativamente largo, compatível com a permanência de uma estrutura econômica e social do tipo colonial; enquanto desenvolvimento, por definição, implica necessariamente câmbio desta estrutura colonial de economia e sociedade.²⁷⁹

2.3.1 O trabalho do Eng. Edyrceu Fontoura: “Aspecto urbano na Travessia do Guaíba”

O engenheiro Edyrceu Fontoura produziu uma exposição detalhada, ricamente ilustrada com mapas, croquis e fotografias, informando ser seu trabalho a sequência dos estudos preliminares publicados nos boletins de 1950 e 1952²⁸⁰. Para isto, analisa as questões referentes às travessias de cidades, casos de desenvolvimento urbano e aumento do trânsito rodoviário nos EUA e no Rio de Janeiro (então capital federal), trânsito e a evolução do transporte urbano rodoviário em Porto Alegre, o desenvolvimento urbano de Porto Alegre até ali e suas projeções, e finalmente, após todos as informações, a argumentação em favor da solução pelo conjunto de pontes²⁸¹. A questão central se assenta sobre o “círculo vicioso” da centralização das cidades. Os centros comerciais se desenvolvem e ocorre a sua verticalização. Com isso, o afluxo de pessoas se torna mais intenso. O transporte urbano se faz necessário, então se abrem mais avenidas como medida de desafogo, que, por sua vez, atraem mais investimentos imobiliários e a continuidade do círculo. Bondes, ônibus, trens

²⁷⁹ COSTA PINTO, L. A. Modernização e desenvolvimento. In: COSTA PINTO, L. A; BAZZANELA, W.(orgs.). Teoria do desenvolvimento. Rio de Janeiro: Zahar, 1967, p. 193. apud OLIVEN, Ruben. Op. Cit., p. 34.

²⁸⁰ “Travessia do Rio Guaíba e do delta do Jacuí” de Alfredo d’A M.-Waldeck e “Travessia do Rio Guaíba e do delta do Jacuí”, de autoria dos engenheiros Alfredo d’A M.-Waldeck e Rosauro Salles Zambrano.

²⁸¹ No Boletim do Daer, n.76-77, setembro-dezembro de 1957, o engenheiro Edyrceu Fontoura publicou trabalho semelhante, desta vez analisando os diferentes traçados para a travessia do Rio São Gonçalo (p. 111-156).

urbanos e o metrô são os meios de transporte nessa linha evolutiva, sendo o último contestado pelo engenheiro. Portanto, o Fontoura defende que qualquer solução para a travessia do Guaíba deve evitar a colaboração com a centralização da cidade como seria o caso da solução IV, vista anteriormente. Fontoura buscava evitar o que de fato veio a ocorrer: a desvalorização do centro em função da verticalização excessiva. Para justificar sua tese, o engenheiro apresenta o ciclo evolutivo de cidades como Rio de Janeiro e Nova York, comparadas a Porto Alegre.

Em virtude das considerações apresentada e com os olhos voltados para as várias soluções propostas para a travessia do rio Guaíba, temos o dever de pormo-nos alerta e nos opor a qualquer solução que venha colaborar decisivamente para a centralização de nossa cidade, com todas as consequências decorrentes como é o caso da travessia na altura da Ponta da Cadeia (solução IV) que viria, dentro de poucos anos, agravar ainda mais o problemas que hoje se propõe resolver.²⁸²

O trabalho destaca que Porto Alegre será ponto obrigatório de passagem da estrada radial BR-2, prevista no Plano Rodoviário Nacional, ligando a capital Rio de Janeiro à cidade de Jaguarão, no extremo sul do Estado. Da mesma forma, este ponto será um dos extremos da estrada de ligação BR-59 e da estrada transversal BR-37, ligação da capital do Estado com Curitiba e Uruguaiana.

Desta maneira, a travessia do Guaíba se impunha, devido à necessidade de haver continuidade rodoviária deste ramal-tronco. O engenheiro então menciona o estudo preliminar realizado, que apontava seis traçados diferentes como solução para este nó rodoviário proporcionado pelo Guaíba. Contudo, este estudo levava em conta somente o aspecto rodoviário da questão, quando a questão de suma relevância, segundo Fontoura, passava pela relação entre a obra e a cidade, “sua contribuição e seu reflexo no futuro desenvolvimento da capital”²⁸³, sendo esta questão ignorada pelo estudo anterior. O objetivo do engenheiro em seu trabalho é salientar justamente estes aspectos, que em sua visão, se tornavam determinantes na escolha da melhor solução. Duas orientações principais na escolha de um traçado rodoviário que se aproxima de núcleos urbanos surgiam: a primeira no sentido de atravessar a cidade; a segunda buscando tangenciá-la. A escolha, aparentemente simples, se o problema fosse encarado somente como um problema rodoviário, optaria pelo tangenciamento da cidade. Porém, ao se fazer a opção pela travessia da cidade, o problema passaria à esfera do urbanismo, que deveria solucioná-lo, exigindo para isso estudos muito mais acurados e

²⁸² Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 188.

²⁸³ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 144.

aprofundados. De acordo com CHOY, o termo urbanismo surge por volta de 1910, tornando-se disciplina Escola de Belas Artes de Paris em 1953, portanto no mesmo ano em que ocorrem estes debates entre os engenheiros. A autora define o urbanismo como “uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico, e por sua pretensão científica”²⁸⁴, correspondendo ao surgimento de uma nova ordem social e urbana na esteira da Revolução Industrial. É nesse sentido que utilizaremos o termo neste trabalho, por considerarmos que os engenheiros buscavam em suas discussões exatamente esta cientificidade, de forma a resolver novos problemas em uma nova realidade.

Fontoura cita as conclusões do “IV Congresso Internacional de Estradas de Rodagem”, realizado em 1951 na cidade de Lisboa, como abonatórias da solução que evitava a travessia de cidades. Contudo, menciona estudos que recomendavam a travessia dos núcleos urbanos, conforme acontecia nas cidades norte-americanas. O engenheiro faz a ressalva de que ambos eram concepções estrangeiras, que não poderiam ser simplesmente transplantadas para a realidade brasileira, e busca estabelecer os diferentes tipos de tráfego motorizado.

Assim, reconhecida a diferença entre trânsito urbano e trânsito rodoviário, sendo o primeiro mais denso do que o último, é que o engenheiro estabelece como critério ser de responsabilidade do urbanismo o problema da travessia de cidades, mais do que o campo meramente rodoviário.

Ao entrar especificamente na defesa da alternativa da rua Sertório, o engenheiro fala da “polêmica travada em relação à escolha do melhor local de travessia” onde se podia verificar “a existência de uma curiosidade, expectativa e até mesmo ansiedade, em torno da exata determinação do baricentro do trânsito de Porto Alegre”²⁸⁵. O baricentro é um conceito da física que significa o centro de gravidade, ou seja, o ponto de um corpo que exerce atração gravitacional sobre outros corpos. No caso do trânsito, abordado pelo engenheiro, o centro de gravidade de uma cidade seria o ponto o qual atrairia o tráfego de veículos. De acordo com o Fontoura a determinação deste ponto em Porto Alegre era questão crucial na escolha da solução mais adequada para a travessia do Guaíba.

O Daer para realizar seu estudo comparativo dos diversos traçados necessitava demarcar o baricentro de Porto Alegre, tanto da origem quanto do destino do trânsito de veículos. Aqui o engenheiro critica aqueles que afirmavam de maneira “categórica e irrefutável”, com base nos estudos do Daer, que a entrada do fluxo rodoviário pela avenida Sertório congestionaria o trânsito da cidade muito mais do que se a travessia fosse realizada

²⁸⁴ CHOY, Françoise. O Urbanismo: utopias e realidades - uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1998, p. 2.

²⁸⁵ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p.193.

pela Ponta da Cadeia. Defende que os congestionamentos surgem devido às interrupções do fluxo circulatório, como cruzamentos sucessivos, não somente pelos veículos, mas como pelos pedestres também. Como o centro de gravidade da cidade de Porto Alegre, em tese, situa-se no centro da cidade, o engenheiro compara as duas alternativas (Ponta da Cadeia e Sertório), para concluir que estão equivocados aqueles que defendem a travessia pela primeira devido ao congestionamento maior que a segunda causaria:

Embora admitíssemos que a totalidade dos veículos que ingressam na cidade se dirigissem a esse ponto teórico - o que não é verdadeiro - e raciocinando-se em números redondos que a distância compreendida entre este centro de gravidade e os locais de acesso fossem, respectivamente, de 1 e 4 km, chegaríamos à conclusão de que, um carro apenas ingressando na altura da rua Sertório (1 veículo x 4 km), produziria um igual congestionamento do que quatro veículos ingressando na Ponta da Cadeia (4 veículos x 1 km), o que é totalmente absurdo.²⁸⁶

Em relação à cidade de Guaíba, na outra margem, considera que “devido à descontinuidade e à distância que a separa da cidade de origem, não mais se tratará de um desenvolvimento progressivo, mas, sim, da formação de um novo núcleo urbano”²⁸⁷

Ora, a formação dos núcleos urbanos não foge às leis naturais, conseqüentemente, às leis físicas. Por esta razão, poderíamos conceber a cidade de Porto Alegre como que dotada de uma massa proporcional à sua densidade humana. Qualquer outra massa que gravitar em sua zona de influência, seria fatalmente atraída para seu meio. Na realidade, isto foi o que se verificou, até o presente, com a cidade de Guaíba. Se imaginarmos, no entanto, que um obstáculo impedisse essa absorção - por exemplo, um custo excessivo da terra na capital - e mais que o desenvolvimento da outra margem fosse muitas vezes superior, concluiríamos que o ponto de tensão entre ambas e, conseqüentemente, o ótimo de ligação, seria quando a diferença de potencial entre elas existentes superasse a distância que as separam. Como exemplo destes fatos, poderíamos citar os casos já concretizados, em estudo e cogitações, como: São Francisco-Oakland; Liverpool-Birkenhead; Copenhagen-Malmö e, finalmente, Rio-Niterói.²⁸⁸

O engenheiro chega à conclusão de que a cidade teve até então, predominantemente a zona residencial mais ao sul, enquanto a indústria e o comércio atacadista ao norte. Devido a isto, e também à concepção de que “em torno do transporte que gira toda a vida de uma cidade”²⁸⁹, aponta como melhor alternativa de traçado aquele que tangencie a cidade pela norte, bem como o contexto rodoviário brasileiro que se desenhava:

²⁸⁶ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 193-194.

²⁸⁷ Ibidem, p. 196..

²⁸⁸ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 196-197.

²⁸⁹ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 193.

Assim, se levarmos em consideração a nova localização do transporte - que tenderá a acentuar ainda mais essa situação - assim como a características de nossas estradas, nas quais predomina nitidamente o caminhão, chega-se à conclusão de que - dentro deste aspecto - a melhor solução das que aqui são discutidas, é aquele que tangencia a cidade pelo norte.²⁹⁰

Em síntese, as preocupações do engenheiro Edyrceu Fontoura giravam em torno de três aspectos principais. O primeiro, diz respeito à organização do transporte na cidade. Assim, seria necessário estabelecer o traçado da travessia de acordo com a região da cidade que estivesse voltada à indústria, como a zona norte, não causando desta forma o ingresso de tráfego intenso em zonas residenciais, aproximando-se aqui à visão do urbanismo sobre o fenômeno da “suburbanização”, que consiste na implantação das indústrias nos arrabaldes do centro urbano, bem como o deslocamento das classes médias e operárias para estas regiões.²⁹¹ O segundo ponto se relacionava às obras complementares da travessia. Se realizada na zona sul (zona onde era feita a travessia por barcas) ou na Ponta da Cadeia a necessidade de obras especiais seria muito maior. Por fim, como terceiro item, a solução pela série de pontes seria, segundo Fontoura a mais racional do ponto de vista urbanístico, devendo ser entregue então à seara do urbanismo, por ser aquela que contemplava um aspecto principal que era evitar “os gravíssimos inconvenientes que decorrem da excessiva centralização de uma cidade”²⁹².

Encerrando sua exposição o engenheiro afirma que “a escolha está em nossas mãos” e conclama a sociedade a observar os distintos caminhos que poderiam ser seguidos, buscando planejar seu futuro:

Assim, de posse dos elementos apresentados, nos cabe advertir que existem dois caminhos diante de nós: Porto Alegre poderá seguir a mesma trilha de outras cidades, sendo que desde já poderemos antever seu futuro, ou então, tomar uma medida de desassombro, capaz de lhe trazer tranquilidade, higiene, conforto e segurança, decorrentes de sua nova organização.²⁹³

2.3.2 O segundo trabalho: “Considerações apresentadas na Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul por ocasião da palestra efetuada em 17/08/1953”, de Eng. Darcy G. Teixeira

Darcy Teixeira inicia sua fala evocando a história dos primórdios do Daer, que àquela altura já contava com 15 anos de atividades. Considera que o Rio Grande do Sul vivia a

²⁹⁰ Ibidem, p. 197.

²⁹¹ CHOY, Françoise, Op. Cit., p. 4.

²⁹² Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 198.

²⁹³ Ibidem, p. 199..

“implantação efetiva do rodoviarismo”²⁹⁴ naquele momento, portanto destacava o papel da fundação do Daer como fator relevante para que isto ocorresse. Lembra a atuação do engenheiro e deputado Alexandre Martins da Rosa com sua luta política pela concretização do Departamento. Recorda Clóvis Pestana, membro do primeiro Conselho Rodoviário e, por fim, destaca o papel de José Baptista Pereira, como exemplo perfeito da luta contra a burocracia e representante dos valores da técnica, fundamentais para um órgão como o Daer. Embora Baptista seja o adversário agora, ao defender tese diversa da travessia, é tratado com grande admiração e respeito pelo engenheiro Darcy Teixeira, sendo considerado um líder e um mestre por este.

Ao entrar propriamente na discussão da localização da obra, a qual se vê obrigado a discordar dos “antigos e ilustres mestres rodoviários, José Baptista Pereira e Clovis Pestana”²⁹⁵, deixa transparecer que existem aspectos políticos, ao menos em sua visão, que se escondem ao fundo do problema: “preocupa-nos, sempre, a função intrínseca das obras, não a partidária, ao examinar as necessidades desta ou daquela região”²⁹⁶.

Uma explicação possível para este posicionamento de Teixeira reside no fato de que ele, assim como Haetinger e Fontoura, eram homens eminentemente técnicos, enquanto Clóvis Pestana e Baptista Pereira, além de engenheiros, eram políticos. Pestana, além de ter sido um dos fundadores do PSD no Rio Grande do Sul, foi Ministro da Viação de Eurico Gaspar Dutra e deputado federal²⁹⁷. José Baptista Pereira pertenceu aos quadros do PL e da UDN (suplente de deputado federal em 1945 e suplente de deputado estadual em 1950), sendo Secretário de Obras Públicas do governador Walter Jobim (PSD) entre 1948 e 1952 e diretor do DNER durante a gestão de Pestana à frente do Ministério da Viação²⁹⁸. Portanto, Pereira e Pestana eram engenheiros que escapavam dos limites do campo técnico, possuindo trajetórias sociais com grande circularidade entre os campos, indo além do Daer e tendo relações de proximidade com o campo político e com o governo²⁹⁹. De acordo com VIANNA:

²⁹⁴ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 203.

²⁹⁵ Idem.

²⁹⁶ Idem.

²⁹⁷ ABREU Alzira Alves de. et al (coords.). Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – Pós-1930. Rio de Janeiro: CPDOC, 2010. In: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/pestana-clovis>> Acesso em: 26/07/2016.

²⁹⁸ ALVARENGA, Octávio Mello. Grandes vultos da engenharia brasileira: José Baptista Pereira. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1975.

²⁹⁹ Essa “indistinção” advinda de uma interposição dos campos técnico e político pode ser explicada “pelo próprio papel que o Estado detinha na economia no pós-30, numa perspectiva intervencionista, que não só empregava os engenheiros (o que fazia desde sempre), mas os incorporava através de suas falas e saberes para ações de planejamento e execução cada vez mais elaboradas.” VIANNA, Marcelo. Op. Cit., p. 652.

O Daer poderia ser assim um formidável espaço de prestígio dos engenheiros, que por sua vez, poderiam aspirar conversões para áreas além de seu campo – três casos são ilustrativos: José Baptista Pereira (PL/UDN), Clóvis Pestana (PSD), Daniel Ribeiro (PTB), ex-diretores do DAER.³⁰⁰

Devido a estes aspectos, implícitos na fala de Teixeira, o engenheiro afirma que sua palestra tratará dos aspectos técnicos que embasaram a decisão do Daer pela solução da avenida Sertório.

A explanação inicia delimitando algumas questões referentes a adoção de soluções rodoviárias de outros países que simplesmente não podem ser transpostas para uma realidade econômica e social diferente, em uma aproximação ao pensamento cepalino que fazia a “crítica da cópia”. Ilustra com o caso dos EUA, que já possuíam 50 milhões de veículos, enquanto no Brasil existiam 600 mil. Após esta advertência, Teixeira menciona, como Fontoura, o estudo norte-americano que recomendava a travessia rodoviária das cidades mais importantes, não importando os custos da obra. Bem como a conclusão oposta do Congresso ocorrido em Lisboa, a qual o engenheiro considera como a mais adequada para o Brasil. Segundo Teixeira “a localização da ponte, na Rua Sertório, está de pleno acordo com as respectivas determinações e conclusões”³⁰¹ do Congresso Internacional de Estradas de Rodagem. A exemplo da palestra anterior, apresenta as mesmas conclusões, embora de forma mais resumida, em relação às causas do congestionamento das cidades, sobretudo em Porto Alegre, com a verticalização da área central.

Sobre o processo de verticalização ocorrido em Porto Alegre, lembra que, já na década de 1940, edifícios de até 17 andares estavam sendo construídos, vindo a se consolidar este processo durante os anos de 1950 com as construções chegando aos 20 pavimentos. Nesse sentido, é importante destacarmos que,

A área central permaneceu como o espaço preferencial dos investimentos imobiliários das mais altas estruturas edilícias que acompanharam a transformação do espaço público empreendido no início da década de 1940. A grande obra de preparação da base infraestrutural empreendida pelo governo do prefeito José Loureiro da Silva (1937-1943), associada ao desenvolvimento econômico e ao surgimento de novas avenidas, abriu caminho para a consolidação da cidade vertical.³⁰²

³⁰⁰ VIANNA, Marcelo. Engenheiros, Estado, política e profissão - Diálogos e conflitos na construção do Rio Grande do Sul Moderno (1937-1964). In: XI Encontro Estadual de História - Universidade Federal do Rio Grande - Rio Grande - RS- Brasil. Disponível em: <http://www.eeh2012.anpuh-rs.org.br/resources/anais/18/1346365586_ARQUIVO_ComunicacaoANPUH2012final-formatado-MarceloVianna.pdf> Acesso: 26/07/2016.

³⁰¹ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 215.

³⁰² MENDONÇA, Eneida Maria Souza; ALMEIDA, Maria Soares. Origem da verticalização no processo de modernização das cidades de Porto Alegre e Vitória. In: FREITAS, José Francisco Bernardino (org.). Diálogos: urbanismobr. Vitória: EDUFES, 2010, p. 111.

No entanto, no início dos anos 50 essa tendência de verticalização já era vista como um grande problema, principalmente pelo grande adensamento de pessoas e veículos em uma região relativamente diminuta da cidade que é a área central. Embora o ritmo de construção de grandes edifícios houvesse desacelerado entre os anos 1940 e 1950

A cidade crescia e já havia ultrapassado os 390 mil habitantes. Com o *boom* construtivo da década de 1940, voltou-se a atenção para as desvantagens já evidentes de uma excessiva densificação da área central, o que justificou o encaminhamento de uma nova lei que viesse a disciplinar esse crescimento.³⁰³

Com o aumento populacional, o aumento do número de veículos em circulação e a verticalização do centro de Porto Alegre, os problemas a serem enfrentados no que concerne a qual melhor solução para a travessia do Guaíba se tornavam mais complexos.

A respeito da estrutura do tráfego, o engenheiro traz alguns dados que não constam na exposição anterior, inclusive da travessia a partir da Vila Assunção. Em 1952, no Brasil, os dados eram os seguintes em relação ao uso de veículos motorizados: os automóveis contavam 55%, já os caminhões somavam 45%. Na Vila Assunção, o movimento era realizado por 52,3% de automóveis e 47,7% de caminhões. E ainda, sobre a distribuição do tráfego de acordo com seu destino, os dados revelavam que, para a área central afluíam 57,5%, para a cidade 87,7%, para bairros e arrabaldes 30,2%. O estudo fora realizado da seguinte forma:

(...) determinamos o centro de gravidade da origem e dos destinos de 6.609 dos veículos que cruzaram o Guaíba, no período de 23 de fevereiro a 5 de março deste ano. Os centros de gravidade dos bairros foram escolhidos em função da área edificada e da intensidade do tráfego. No caso especial da área central, o seu centro de gravidade foi arbitrado no cruzamento da avenida Borges de Medeiros com a avenida Salgado Filho.³⁰⁴

Um aspecto importante destacado por Teixeira aborda a questão das previsões do aumento do tráfego rodoviário. Contudo, o engenheiro reforça o entendimento de que a obra em questão tem suas especificidades que devem ser levadas em conta: “no caso especial das obras que estamos tratando, a evolução do tráfego se processará por duas circunstâncias, a saber: função rodoviária e função urbana da obra”³⁰⁵. A projeção era de que em 1957 a frequência de veículos estaria acima dos 1000 por dia, sofrendo um acréscimo de 200 veículos por ano. A expectativa era de que aglomerados urbanos surgisse em torno das obras. No caso

³⁰³ Ibidem, p. 112.

³⁰⁴ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 209.

³⁰⁵ Ibidem, p. 212.

da solução pela Ponta da Cadeia, o engenheiro argumenta que este crescimento urbano que viria a reboque das obras estaria diretamente ligado às atividades do centro da cidade “intensificando ainda mais o congestionamento que hoje se verifica”³⁰⁶. Em defesa da travessia pela rua Sertório, Teixeira vislumbra que estes núcleos urbanos estariam ligados ao distrito fabril, que caracteriza como a “expressão máxima do progresso industrial da Capital”³⁰⁷. Portanto, a visão do engenheiro é expressa claramente: a solução pela Ponta da Cadeia traria problemas para Porto Alegre, a travessia pela rua Sertório, por sua vez, está ligada ao progresso da capital. Como visto no trabalho do engenheiro Edyrceu Fontoura, a questão da parceria entre os municípios, Estado e União para a travessia de cidades por rodovias também é abordada, de passagem, por Teixeira. Este deixa transparecer não esperar nenhum tipo de cooperação do governo federal, cujo o presidente era Vargas, para solucionar este problema. Para o engenheiro, não havia “planejamento nacional”, sendo os governos municipais, estaduais e nacional, um “arquipélago administrativo”³⁰⁸, onde a descontinuidade era a grande marca. Este posicionamento é diverso do engenheiro Walter Haetinger que acreditava em uma “cooperação entre os órgãos públicos federais, estaduais e municipais”³⁰⁹, já que a solução pela rua Sertório serviria tanto a rodovias federais, quanto à ligação rodoviária dentro do Estado, evitando, por sua vez, problemas de tráfego urbano para a cidade de Porto Alegre.

Por fim, o engenheiro trata sobre quatro soluções para a travessia do Guaíba: Ponta da Cadeia, rua Sertório, Vila Assunção e Barcas.

Na primeira alternativa, o engenheiro concorda que o local apresenta vantagens, principalmente no que diz respeito à distância, da mesma forma que considera a solução mais “elegante” a travessia por túnel, porém não o previsto no projeto existente.

Porque, apesar de seu custo elevado, ele não atenderia o almejado, por duas circunstâncias; primeira, o tipo de ventilação adotado; segunda, o impedimento de certos veículos, como carros tanques de combustíveis e caminhões, limitados pelo gabarito das Normas Federais.³¹⁰

Teixeira afirma que para manter a solução por túnel algumas adaptações deveriam ser realizadas, embora houvesse acréscimo de custo, e haveria a necessidade de um serviço de barcas complementar, que custaria em torno de 2 milhões de cruzeiros por ano, especialmente

³⁰⁶ Idem.

³⁰⁷ Idem.

³⁰⁸ Ibidem, p. 215.

³⁰⁹ Ibidem, p. 241.

³¹⁰ Ibidem, p. 212.

quando, segundo as projeções para dez anos, o tráfego chegaria a 3 mil veículos diários. Menciona ainda o problema que os aterros necessários para esta solução poderiam causar ao delta, como seu desequilíbrio durante as enchentes.

Sobre a travessia partindo da Vila Assunção, o engenheiro tece breves considerações. O traçado permitiria um ganho de 2,4 km em relação ao traçado da rua Sertório. Contudo, o percurso dentro da cidade seria de 12 km, enquanto à outra solução o correspondente de percurso urbano seria de apenas 5,4 km, o que tornava esta solução a mais adequada. Ainda havia o fato de que os custos da travessia por ponte diretamente da zona sul seriam muito maiores, pois exigiria trabalho de fundações subaquáticas para toda a extensão da ponte, algo que não ocorre no traçado pelas ilhas.

Sobre a travessia por barcas, ou seja, a realização de melhoramentos do serviço, descartando a construção da travessia a seco, o engenheiro apresenta alguns cálculos que desaconselhavam esta alternativa:

Nas condições atuais, o custo é de Cr\$ 46,20 por veículo,. Daqui a dez anos, a totalidade dos veículos, que terão circulado pela ponte da rua Sertório, será de 7 milhões e 665 mil veículos. Levando em conta o tempo médio, despendido por veículo, 74 minutos e o acréscimo do percurso de 1,8 km, verifica-se que tudo isso atingirá, pelas barcas, a Cr\$ 736.691.680,00 em quanto que a ponte na rua Sertório, custo, operação e imobilização do capital em 10 anos a 10%, atingirá a Cr\$ 627.900.000,00. O saldo a favor da solução rua Sertório é, pois de Cr\$ 108.791.680,00.³¹¹

Finalmente, o engenheiro trata da travessia a partir da rua Sertório. A questão central colocada por ele gira em torno do suposto aumento dos custos dos transportes rodoviários, devido ao acréscimo do percurso. Para isso, realizou estudo sobre os custos de uma viagem de ida e volta a Caxias. Concluiu o seguinte, já projetando a necessidade de duplicação da obra em alguns anos:

Admitindo-se que a intensidade do tráfego seja regida pela lei linear, a que já nos referimos, esta obra deixaria de ser econômica, em relação ao túnel, a partir, aproximadamente, do seu décimo sétimo ano de utilização. Mas, nesta ocasião, o trânsito rodoviário, já com cerca de 4.400 veículos por dia, estará a exigir a duplicação da obra.³¹²

O custo da duplicação da solução Ponta da Cadeia, segundo Teixeira, seria de 954 milhões de cruzeiros. A duplicação da solução rua Sertório ficaria na casa dos 498 milhões de

³¹¹ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 214.

³¹² Ibidem, p. 213.

cruzeiros. Portanto, a diferença, em favor das pontes sobre as ilhas, seria de 456 milhões de cruzeiros. Desta maneira, a solução da Ponte seria econômica ainda durante muitos anos. Era de seu entendimento que países como o Brasil não deveriam inverter grandes somas para solução de problemas locais, sendo necessário este tipo de investimento somente em obras que abrangessem grandes áreas e grandes contingentes populacionais. Aparentemente, o engenheiro considerava a travessia do Guaíba uma obra estritamente local. Devido a isto, afirmava que “as diferenças de custos das obras, de operação, de imobilização do capital constituem parcelas importantes, em face dos recursos brasileiros”.³¹³ O engenheiro ainda lembra da vantagem oferecida pela solução da rua Sertório, que não está presente neste cálculo, em não sobrecarregar ainda mais o centro de gravidade da Capital. E por último, argumenta que Porto Alegre se expandia acentuadamente para o norte naquele momento, sendo esta alternativa, portanto, a que contemplava melhor este movimento. Além, é claro, do ponto de vista urbanístico, como já demonstrara Edyrceu Fontoura em seu estudo.

Concluindo, o engenheiro afirma ter a “inabalável certeza de que a localização, honestamente defendida pelo Daer, é a que mais convém aos interesses da coletividade”.³¹⁴ Contudo, não deixa de mencionar novamente os aspectos políticos, que aparentemente o incomodavam, ao crer que estavam interferindo no debate. Agradece aos ensinamentos dos adversários de projeto:

José Baptista Pereira me ensinou que não nos é lícito negar colaboração às atividades honradas dos governos, embora sejam eles estruturados segundo concepções políticas divergentes das nossas. E isso, porque, nós técnicos, não devemos servir a governos que são, pela própria essência da democracia, de transitória duração, mas sim, e tão somente, à Pátria que é imortal.³¹⁵

É notória a divergência política entre Pereira e os outros engenheiros. No trabalho de Teixeira esta divergência é trazida à tona, embora de maneira sutil. Pelo visto, o engenheiro Darcy Teixeira percebia alguma interferência do campo político no campo técnico, daí finalizar sua apresentação com este clamor, no sentido de que a decisão coubesse somente aos técnicos. Esta questão pode estar ligada a uma tentativa de se manter o debate exclusivamente no campo técnico. Como lembra VIANNA:

(...) a concepção, organização e atuação inicial do Daer seguiram os moldes de uma instância típica do insulamento burocrático analisado por Edson Nunes (1997), cujo

³¹³ Ibidem, p. 215.

³¹⁴ Idem.

³¹⁵ Ibidem, p. 216.

perfil tecnocrático é claramente ressaltado pela atuação nos postos-chaves por engenheiros e com restrição do debate público (ou seu controle) para dar voz à “fala autorizada” dos técnicos na resolução do problema rodoviário.³¹⁶

Ao utilizar expressões como “nós técnicos” (reforçando o seu campo) e “transitória duração” (enfraquecendo o campo político), Teixeira cria uma oposição e busca demonstrar que somente ao campo técnico cabia a decisão.

2.3.3 “Aspectos da Travessia, a seco, do Caudal líquido que margeia Porto Alegre”, de Walter Haetinger

Como nos dois trabalhos anteriores, a palestra do engenheiro Walter Haetinger tem como ponto central a questão envolvendo a travessia de cidades por rodovias, a partir das duas hipóteses para esses casos: a travessia por dentro da cidade ou, então, o seu tangenciamento. Além de todas as questões que envolvem o problema, tais como o adensamento do tráfego urbano, o incremento à centralização urbana, havia ainda a preocupação em não se reduzir excessivamente a chamada “velocidade diretriz”, isto é, a velocidade máxima que os veículos podem atingir em rodovias.

Mas no caso de Porto Alegre, a questão se tornava um pouco mais complexa, devido à cidade funcionar como uma espécie de tronco rodoviário, um ponto de ligação entre rodovias que estavam sendo construídas no norte e no sul. O Guaíba se apresentava como um obstáculo a ser vencido, a fim de não proporcionar a descontinuidade do tráfego. Sobre a necessidade de continuidade rodoviária entre a zona norte a zona sul do Estado, ele lembra que o serviço de barcas já não atendia de maneira satisfatória esta demanda:

(...) por onde transitam, em média, diariamente, cerca de 600 veículos e 1000 passageiros, serviço esse porém, incapaz de dar a segurança, regularidade e um escoamento satisfatório do tráfego, devido a seu crescimento extraordinário, à medida que avança a construção das estradas federais para Pelotas e para Uruguaiana.³¹⁷

Com as estradas vindo do Norte do país e do Sul do Estado em direção à Porto Alegre, a travessia do Guaíba tendencialmente veria seu tráfego aumentar cada vez mais, tornando-se, portanto, o serviço de barcas obsoleto, sem condições de fazer a ligação entre os dois pontos. Para isso, a travessia a seco, como chama o engenheiro, impunha-se como a solução para este problema que se agravava a cada dia. Porto Alegre situava-se no centro desta ligação norte-

³¹⁶ VIANNA, Op. Cit., p. 657.

³¹⁷ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 219.

sul, sendo esta, segundo o engenheiro “um problema de travessia de cidade, por rodovias tronco do Plano Rodoviário Nacional”³¹⁸

Como seus colegas, Haetinger traz as duas concepções conflitantes a respeito da travessia de cidades. Os europeus, favoráveis ao tangenciamento destas e os norte-americanos defensores da travessia dos núcleos urbanos. Para encerrar a questão, de acordo com seu ponto de vista, o engenheiro lança mão de uma analogia. Para Haetinger é recomendável que “toda vez que um problema técnico suscita dúvidas, se procure ensinamentos, por analogia, com a natureza”³¹⁹. O engenheiro então compara o corpo humano a um país, ou estado, sendo os órgãos as cidades, estabelecendo assim a analogia entre o sistema circulatório do corpo e o sistema de circulação rodoviária. Diz o engenheiro:

(...) observaremos que, no organismo humano, a artéria e veia principais - que, no caso, representariam a estrada tronco, com uma via para um sentido de tráfego (artéria) e outras para o sentido contrário (veia) - não atravessam nenhum dos órgãos do corpo humano e sim, emitem ramais. Este princípio foi recomendado, com absoluta identidade, pelo último Congresso de Estradas de Rodagem, no tocante à travessia de estradas tronco, pelos órgãos citadinos.³²⁰

O argumento em forma de metáfora biológica de Haetinger remete também ao pensamento de alguns autores que imaginaram

(...) a cidade do futuro como um gigantesco organismo mecânico que “respira” através dos grandes parques, comparáveis a pulmões verdes, e que sobrevive graças à circulação sanguínea das artérias principais e das vias de tráfego mais capilares, que conectam o coração direcional aos circuitos periféricos.³²¹

Esta concepção está diretamente ligada à questão do zoneamento da cidade, que era preconizado pelo urbanista Arnaldo Gladosch em seu trabalho no Plano Diretor da capital, buscando a organização racional dos espaços das diversas atividades econômicas. Mas segundo Haetinger, a analogia com o corpo humano, a “obra mais perfeita da Criação”³²², bastaria para comprovar ser melhor a tese que defendia a travessia tangencial das cidades, utilizando a rodovia ramais para penetração nestas.

No início do século 20 o arquiteto mais importante a pensar as questões dos espaços de circulação nas cidades foi Eugène-Alfred Hénard (1849-1923), defendendo o planejamento

³¹⁸ Idem.

³¹⁹ Ibidem, p. 223.

³²⁰ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 225.

³²¹ CALABI, Op. Cit., p. 64.

³²² Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 225.

urbano baseado na reelaboração da rede viária. Seus maiores esforços foram no sentido de adaptar as cidades aquilo que chamava de "movimento moderno", isto é, o transporte através de veículos automotores. Estas ideias podem ser verificadas no trabalho do engenheiro Walter Haetinger, que, à semelhança de Hénard, possuía uma visão biológica das metrópoles, seguindo a ideia de um "perímetro de irradiação que regule o sistema viário".³²³ Assim, o tráfego veloz e pesado das rodovias deveria ser evitado no interior da cidade.

Além disso, o engenheiro usa como exemplos a forma de distribuição da energia elétrica, de abastecimento de água, e os próprios transportadores rodoviários, que, na zona urbana distribuem as mercadorias em veículos menores, reservando os grandes caminhões para os percursos longos.

Enquanto os outros dois engenheiros defendiam a travessia pela solução da rua Sertório dando ênfase na questão do tráfego urbano, Haetinger está mais preocupado com o problema da diminuição da velocidade diretriz. Na defesa do tangenciamento da cidade, o engenheiro afirma que “apesar do alongamento de percurso das travessias tangenciais à cidade, estas são as mais adotadas e recomendáveis porque possibilitam a manutenção de mais econômicas velocidades de deslocamento”³²⁴. Desta maneira, e lembrando que o problema da travessia do Guaíba, segundo sua perspectiva não é um problema urbano, mas sim rodoviário, o engenheiro defende a obra como fator de progresso para o estado do Rio Grande do Sul “pois visa ligar zonas de cuja ocorrência decorrerá um benéfico e incalculável desenvolvimento para o Estado, pelo intercâmbio do Norte com o Sul, cujas produções se completam (indústrias e pecuária e agricultura)”³²⁵

Esse é o argumento principal contra aqueles que criticavam a suntuosidade da obra, não condizente com o estado de precariedade das estradas rio-grandenses. O próprio engenheiro traz essa questão e informa alguns dados que davam margem a esse tipo de crítica, que, como veremos no capítulo seguinte, ocorria na Assembleia Legislativa. Segundo os dados de 1951, informados por Haetinger, o Daer administrava 6.845 km de estradas. Destas, 3.473 km eram de estradas em terreno natural; 2.776 km de terrenos ensaibrados e empedrados; 408 km de macadame hidráulico; 21 km de calçamento e pedra irregular e paralelepípedos; e somente 167 km de estradas com asfalto e concreto. Estes dados ensejavam aos críticos que a obra não se justificaria economicamente, pois eram levados a pensar que a prioridade seria a reformulação das estradas, de forma a possuírem outro nível de qualidade

³²³ CALABI, Op. Cit., p. 64-67.

³²⁴ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 226.

³²⁵ Ibidem, p. 227.

diferente do que se apresentava até então, não servindo a travessia do Guaíba em nada para contribuir com isto. A opinião de Haetinger, como visto, era oposta. O engenheiro acreditava que a obra em si poderia trazer desenvolvimento para as estradas do Rio Grande do Sul.

Desta forma, o engenheiro concluía que o tangenciamento da travessia era a melhor alternativa para Porto Alegre e que a obra deveria ser construída o quanto antes por ser de interesse fundamental da “economia do Rio Grande do Sul e, por consequência, do Brasil”³²⁶

Quanto às alternativas de travessia, o engenheiro apresenta três. A primeira ao sul de Porto Alegre, com ponte de 50 metros de altura e vão de 100 metros no canal de navegação, totalizando 5.540 metros. Este traçado, segundo os cálculos de Haetinger, ficaria distante 14 km da zona norte da cidade “onde se situa a saída natural das rodovias federais, percurso este que teria que ser feito pela travessia da cidade, na sua zona mais congestionada ou pelo contorno, percorrendo-se o terreno de topografia acidentada existente a leste de Porto Alegre”³²⁷

Já a solução da Ponta da Cadeia obrigatoriamente lançaria todo o tráfego rodoviário pesado na área central da cidade. A solução teria que ser em ponte alta, ponte levadiça ou túnel, até a Ilha da Pintada (1200 metros) e após, viadutos sobre o Saco da Alemoa (3600 metros). No entanto, a única hipótese cogitada pelo engenheiro para utilização deste traçado seria a construção de avenidas expressas para a travessia da cidade, que em sua visão tinham o custo proibitivo.

Por fim, a alternativa de traçado defendida pelo engenheiro: a solução da rua Sertório, dentre outras razões, por se situar na “zona industrial e de negócios do município, com fácil acesso, pelas Avenidas Dique e Farrapos, à zona comercial”³²⁸, remetendo mais uma vez à concepção de uma cidade zoneada, conforme referido anteriormente. Em primeiro lugar, este traçado seria o “prolongamento natural das rodovias tronco federais BR-2, BR-37 e BR-59, em pontes e viadutos sobre o rio Guaíba (665,80 metros), Canal Furado Grande (320 metros), Saco da Alemoa (780 metros) e rio Jacuí (2960 metros)”³²⁹. Após descartar as duas alternativas anteriores, Haetinger defendia este traçado como “a única solução conveniente, sob o ponto de vista de escoamento do tráfego rodoviário e a sua correlação com o urbano, é a das pontes e viadutos entre as ilhas, no alinhamento da rua Sertório”³³⁰

³²⁶ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 229.

³²⁷ Ibidem, p. 230.

³²⁸ Ibidem, p. 237.

³²⁹ Ibidem, p. 229.

³³⁰ Ibidem, p. 230.

Em seguida, são abordadas as estimativas de custos, as quais não entraremos em detalhes aqui, por considerar que não estão no centro de nossa discussão. No entanto, cumpre assinalar alguns aspectos principais. De acordo com o engenheiro Walter Haetinger, a solução das pontes através das ilhas, além das vantagens expostas acima, apresentava ainda mais uma: o menor custo. E isso se dava em função da própria utilização do espaço geográfico, que proporcionava então menor porte às obras de arte. No caso da solução por túnel, por exemplo, defendida por José Baptista Pereira, além de demandar técnicas especiais de construção, ainda haveria a necessidade de uma despesa anual estimada em 5 milhões de cruzeiros para sua correta manutenção³³¹. Ou seja, a solução por túnel não somente era cara em sua execução, quanto também era cara em sua manutenção. Além disso, no afã de defender as pontes e condenar o túnel, o engenheiro apela até para questões da psicologia. De acordo com Haetinger transitar pelo túnel causaria uma “péssima impressão psicológica”³³², sobretudo se fossem necessárias obras de manutenção ou de duplicação, que possivelmente seriam inevitáveis em alguns anos. Nesse sentido, a solução por pontes adquiria mais uma vantagem.

O engenheiro defende ainda a solução por pontes como a mais adequada em termos de segurança nacional, por ser a mais lógica, no alinhamento da rua Sertório, para a circulação e escoamento de tropas.

Outro aspecto considerado relevante para o engenheiro diz respeito sobre o impacto que os traçados rodoviários têm sobre as regiões pelas quais passam.

É de fundamental importância que, concomitantemente ao exame dos percursos a serem vencidos em cada um dos traçados, se pondere sobre o interesse social e econômico do passado, presente e futuro da zona a ser atravessada, pois, se examinarmos o crescimento das cidades, observaremos que, de um modo geral, os contornos indicam que o seu progresso verificou-se, principalmente, em função e ao longo das vias de comunicação para as outras cidades.³³³

É a partir desta concepção que se torna ainda mais importante o traçado a partir da rua Sertório, localizada no 4º Distrito, pólo industrial da cidade naquela época. O desenvolvimento econômico industrial da cidade havia se dado na direção norte, sendo então a travessia defendida pelo engenheiro Haetinger a que melhor se ajustava a essa tendência de desenvolvimento da cidade, embora este traçado fosse mais longo que o da Ponta da Cadeia.

³³¹ Referente ao “consumo de energia elétrica para os exaustores e iluminação; depreciação do equipamento; usina e casa das baterias; serviço de carros-socorro e bombeiros; serviço de vigilância permanente, etc.” Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 234.

³³² Idem.

³³³ Ibidem, p. 236.

Por fim, lembra da maquete em construção em Grenoble, na França, servindo para os necessários estudos hidrológicos,³³⁴ bem como dos recursos para a obra, que estavam a cargo do Daer, por delegação do DNER. As obras da travessia estavam inclusas nas obras da BR-2 e BR-37, consideradas obras prioritárias do Plano Rodoviário Nacional, pelo decreto-lei nº 8.463, de 27/12/1945. O engenheiro lembra ainda que o traçado defendido pelo Daer teve aprovação unânime do Conselho Rodoviário do Departamento, composto pelas mais importantes associações de classe. A obra era esperada, naquele momento, ter seu início ainda em 1954.

2.3.4 O contraponto de José Baptista Pereira: “O problema da travessia do Guaíba”

José Baptista Pereira, embora um técnico, inicia sua palestra defendendo que os grandes temas de interesse do progresso do país - como o caso da travessia do Guaíba - sejam debatidos por outros setores da sociedade, não ficando restritos ao debate entre os engenheiros. Mesmo reconhecendo a importância destes em fornecer os elementos essenciais para a discussão, Pereira defende que “todos estão habilitados a raciocinar sobre os problemas e a trazer o concurso de suas luzes para uma acertada solução”³³⁵. Seguindo nesta linha, antes de entrar na defesa propriamente dita de sua tese acerca do melhor traçado para a travessia, Pereira faz algumas importantes considerações sobre o Daer, revelando os motivos de seu entendimento sobre a necessidade do debate se tornar mais amplo. Afirma que possui conceito elevado em relação aos técnicos do Departamento que ajudara a criar, no entanto, considera que o órgão não possui o “dom da infalibilidade”³³⁶. Ironicamente, diz que esse dom é restrito aos Deuses, e mesmo na mitologia grega cabia apenas à Minerva, já que até os outros deuses, vez que outra, cometiam enganos. Dessa forma, Pereira demonstra preocupação com as decisões dos engenheiros do Daer sobre o traçado da rua Sertório, considerando-se no papel de alertá-los, e talvez fazê-los mudar de ideia a partir do debate público:

Quando vemos que um amigo vai cometer um erro o nosso dever é adverti-lo, embora ele possa, no momento, não compreender bem os nossos intuitos. Como tenho dito

³³⁴ O investimento nestes estudos foi alvo de polêmica, devido os altos custos envolvidos. No entanto, a imprensa divulgou posteriormente que, em função deles, a obra obteve uma economia de mais de 10% no seu valor total. “Reduzidos em Cr\$ 70 milhões o custo das obras da travessia do grande delta do rio Jacuí”. Diário de Notícias, 10 de janeiro de 1958, p. 14.

³³⁵ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 245.

³³⁶ Ibidem, p. 246.

muitas vezes, considero que a discordância é também colaboração e, por vezes, uma colaboração indispensável. Quando fui obrigado a uma discordância com a orientação do Daer, bem deveria supor que isto poderia desgostar a alguns amigos. Mas tinha a convicção de que passado o primeiro momento, eles compreenderiam qual a minha intenção, que era conseguir que o importante assunto que nos ocupa voltasse a ser debatido amplamente, como agora acontece.³³⁷

Aliás, a divergência parecia ser um valor importante para José Baptista Pereira. Na atual sede do Departamento, no prédio que leva seu nome na avenida Borges de Medeiros, em Porto Alegre, há um monumento com uma placa tendo os seguintes dizeres: “Cooperar é muitas vezes discordar e não concordar sistematicamente com os chefes”, escritas pelo engenheiro na primeira ordem geral do Departamento em 23 de fevereiro 1938.

As divergências do criador do Daer com os engenheiros que capitaneavam o processo de construção da travessia do Guaíba eram basicamente três. A maior e a primeira delas, já solucionada, dizia respeito justamente à necessidade de realização do debate que agora ocorria. A segunda questão, considerada muito importante por Pereira, centrava-se na localização da obra, se deveria ser central ou periférica em relação à cidade. Por último, uma questão secundária, segundo o engenheiro, se o tipo de travessia seria por ponte ou túnel.

O engenheiro parte da premissa de que a experiência é mais importante que a teoria. Obviamente, ele não menospreza por completo os aspectos teóricos, sempre necessários aos estudos técnicos. Porém, procura apoiar suas conclusões na experiência, mais do que na teoria. Para isso, cita inclusive Einstein, no livro “Geometria e Experiência”, no qual o famoso físico alemão teria afirmado que a única demonstração possível dos postulados de Euclides, que embasam a geometria atual, seria através de sua verificação empírica. O objetivo do engenheiro com isto é trazer e justificar a “incomparável experiência americana”, já que, para ele, o empirismo seria a mãe do conhecimento, portanto, devendo-se observar o exemplo dos EUA, onde, segundo Pereira, existiria a maior experiência em “matéria de transporte rodoviário e tráfego automóvel”³³⁸. O argumento é de que, nos EUA, possuidores de dois terços dos automóveis existentes no mundo, o tráfego seria extremamente bem organizado, apresentando raros congestionamentos.

Em seguida, chega à inevitável comparação entre as diferentes orientações nos EUA e na Europa. A visão de Pereira a respeito do tema é peculiar. Embora afirme não querer criticar o modelo europeu, estabelece uma diferenciação que poderia ser resumida em dois aspectos: a

³³⁷ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 246.

³³⁸ Ibidem, p. 247.

América (o continente americano como um todo) busca o desenvolvimento ao passo que a Europa, por ser muito antiga, encontra-se em um estágio de quase estagnação:

De um modo geral, os países da Europa chegaram à maturidade; não estão mais aumentando de população nem de produção. As cidades europeias atingiram, em geral, o seu limite de crescimento. Na América tudo é diferente. Todos os países estão em rápido desenvolvimento, todas as cidades em expansão. As metrópoles europeias são as mais das vezes, verdadeiros monumentos históricos e arquitetônicos, o que não ocorre na América. Assim a preocupação dominante na Europa é conservar e preservar as relíquias do passado, ao passo que na América é desenvolver, dar meios à natural expansão.³³⁹

Considerando então que a orientação europeia de evitar a travessia de cidades por rodovias se assenta nesse espírito de preservação das cidades, que na opinião de José Baptista Pereira não seria necessário aqui, é que o engenheiro recomenda que o Brasil siga o modelo norte-americano. No entanto, o modelo não deveria ser simplesmente copiado e implantado no país, havendo a necessidade de adaptações para a realidade brasileira. De qualquer maneira, é lícito afirmar que Pereira se alinhava ao modelo progressista, existente já desde pré-urbanismo de meados do século 19, defendendo cidades funcionais e temendo o perigo da cidade-museu, como preocupava-se Pierre-Joseph Proudhon. Para este pensador, pioneiro dos problemas urbanos, o urbanismo progressista se assentava sobre três ideias principais, que parecem encontrar eco na defesa que Pereira faz da travessia das cidades por rodovias: “necessidade de uma luta contra a nostalgia do passado para promover uma forma global de existência moderna; necessidade de uma racionalização do meio de comportamento; papel da indústria na nova cidade”.³⁴⁰

O engenheiro então parte para a defesa do tráfego de penetração, em vez do tráfego de contorno, com base em estudo que teria comprovado ser de 93% o percentual dos motoristas que deseja penetrar nas cidades entre 300 mil e 500 mil habitantes, caso de Porto Alegre. Segundo Pereira “de um modo geral, percentagens semelhantes a estas têm sido constatadas em toda a parte do mundo, não se conhecendo caso algum de cidade importante em que não se constate grande predominância do tráfego de penetração sobre o de contorno”³⁴¹. Cita o exemplo de Zurique, que apresentaria números idênticos aos verificados nos EUA. A partir destas constatações é que os engenheiros rodoviários norte-americanos teriam mudado seus conceitos sobre o tema, que era voltado ao contorno das cidades até a década de 1930: “Aos poucos, foi ganhando terreno, no grande país do norte, a corrente que preconizava a extensão

³³⁹ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 248.

³⁴⁰ CHOY, Françoise, Op. Cit., p. 95.

³⁴¹ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 250.

das obras rodoviárias até ao coração das cidades e a inclusão de verbas, para tal fim, nos orçamentos rodoviários federais e estaduais.”³⁴²

A partir dessa crença, Pereira combate o pensamento dos técnicos do Daer de que esse modelo não deveria ser aplicado em Porto Alegre. De acordo com Pereira, os técnicos interpretaram erroneamente um tópico existente em trabalho do engenheiro Régis Bittencourt, sobre os percentuais do transporte de carga e passageiros no Brasil. De acordo com a interpretação que Pereira dá ao trabalho de Bittencourt, o transporte de cargas superaria o de passageiros somente no “hinterland” brasileiro, tendo a proporção inversa nas grandes cidades: “nas entradas das capitais do Brasil, dominam sempre os veículos de passageiros e, no caso de Porto Alegre, a estatística levantada há anos nos barcos do Guaíba, mostra que existe 65% de veículos de passageiros contra 35% de carga”³⁴³. Discordando também do “baricentro” da capital, o engenheiro defende que este se localiza “no quarteirão fronteiro ao Instituto de Educação”³⁴⁴

Pereira diverge das projeções de tráfego para os anos seguintes à inauguração da obra. Enquanto seus colegas engenheiros do Daer previam 2 mil veículos diários no 5º ano e 3 mil para dez anos, Pereira fazia projeções de 5 mil e 8 a 10 mil respectivamente, justamente por acreditar na tese de que havendo “uma modificação fundamental nas condições do serviço oferecido ao público, há também um brusco aumento no volume de tráfego”³⁴⁵

Para Pereira, o principal argumento dos engenheiros do Daer para a localização da obra girava em torno da questão de evitar o congestionamento da cidade. No entanto, o engenheiro afirma que, embora procurando evitar este problema com a solução que apresentaram, ocorreria justamente o contrário. Para isso, Pereira se utiliza do cálculo de percurso médio de cada veículo. Segundo os cálculos do engenheiro, levando em consideração o centro de gravidade do tráfego definido pelo Daer, os percursos a partir da rua Sertório e da Ponta da Cadeia seriam respectivamente 4,6 km e 2,2 km.

Tendo isto em mente, o engenheiro calcula que, se pela Ponta da Cadeia a totalidade dos veículos ingressaria na cidade, portanto, cada um deles percorreria os 2,2 km no mínimo. Já pela rua Sertório, com o cálculo de que 87,5% dos veículos penetraria na cidade, percorrendo também cada um minimamente 4,6 km. Na hipótese de 1000 veículos diários, o percurso urbano total na solução da Ponta da Cadeia seria de 2.200 veículos-quilômetros,

³⁴² Idem.

³⁴³ Ibidem, p. 251.

³⁴⁴ Idem.

³⁴⁵ Ibidem, p. 254.

enquanto pela Sertório ficaria em torno de 4 mil veículos-quilômetros. Ou seja, de acordo com os cálculos de Pereira, a solução da rua Sertório aumentaria o tráfego dentro da cidade em 80%, argumentando que "os brilhantes técnicos esqueceram que o congestionamento do tráfego é proporcional, não só ao número de veículos, mas como ao percurso que cada um deles faz no interior da cidade"³⁴⁶

Contudo, o cálculo serve para o congestionamento geral da cidade, enquanto a preocupação dos outros três engenheiros tinha como foco o congestionamento da zona central. Esta questão era minimizada pelo engenheiro José Baptista Pereira. Contestando seus colegas que argumentavam favoravelmente à descentralização das cidades, de forma a evitar o círculo vicioso descrito nos trabalhos anteriores, Pereira argumentava novamente de que na América as coisas deviam funcionar de outra maneira, havendo "a conciliação de um tráfego razoável e expansão de seus centros comerciais"³⁴⁷. Para o engenheiro, o desenvolvimento vertical das cidades apresentava mais vantagens do que desvantagens, ao melhorar a eficiência dos centros urbanos e reduzir as despesas com os serviços públicos, embora não apresente dados que comprovem as afirmações. De qualquer forma, o engenheiro dedica algumas linhas para tentar demonstrar que a solução da Ponta da Cadeia não iria congestionar o centro de Porto Alegre. Informa que durante meses coletou dados sobre o tráfego na cidade, abordando portanto o problema "praticamente, pelo processo experimental, já que a experiência é a fonte máxima de ensinamentos"³⁴⁸. Contudo, o engenheiro apenas diz que verificou por "um simples golpe de vista" os pontos críticos do tráfego no centro e que estes não estavam superpostos aos pontos pelos quais naturalmente passariam os veículos vindos da Ponta da Cadeia que tentassem atingir o centro ou outros pontos da cidade.

Finalmente, o engenheiro entra na discussão da solução por ponte ou por túnel, que quase não é abordada nos outros trabalhos, por ser específica da solução Ponta da Cadeia, defendida somente por Pereira. Embora não considerasse central a discussão sobre qual obra de arte seria escolhida, sendo mais importante a definição da localização da obra, o engenheiro defendia que a solução por túnel devia ser a utilizada. A solução por túnel, na visão do engenheiro, resolvia dois problemas advindos da construção da travessia na Ponta da Cadeia, situada no trajeto dos navios que chegavam ao porto da cidade. A primeira, era evitar uma ponte muito alta, "da ordem de 50 metros, ou seja a das torres da Igreja N. S. das

³⁴⁶ Ibidem, p. 256.

³⁴⁷ Ibidem, p. 259.

³⁴⁸ Idem.

Dores”³⁴⁹, que demandaria longos viadutos de acesso. O segundo problema a ser resolvido pelo túnel seria o de evitar uma ponte levadiça, solução muito criticada por Pereira, e que, por fim, viria a ser utilizada na alternativa da rua Sertório: “Uma ponte com um vão levadiço apresentaria a grave desvantagem de exigir frequentes interrupções do tráfego, para dar lugar à passagem dos navios, o que resultaria em perda de tempo apreciável, além de outros inconvenientes”.³⁵⁰

Nesse ponto, o engenheiro estava com razão, pois nas décadas que se seguiram, a solução da ponte com vão móvel se mostrou bastante problemática, devido às constantes interrupções. Mesmo assim, em caso de utilização da ponte levadiça na Ponta da Cadeia, a argumentação é favorável a esta solução em relação a das pontes iniciadas pela rua Sertório, por considerá-la de execução mais econômica.

Outra questão discutida diz respeito à segurança. Para exemplificar que o túnel não teria problemas de ventilação, que eram aqueles que mais assombravam as pessoas, o engenheiro traz o caso do túnel sob o rio Hudson, em Nova York, construído em 1920, pelo engenheiro Clifford M. Holland, que resolvera este problema com seus estudos pioneiros sobre os percentuais toleráveis de dióxido de carbono. Com base nesses estudos, é que a empresa Cia. Estacas Franki havia elaborado o projeto do túnel de Porto Alegre. Assim, de acordo com Pereira, era possível “ter a certeza que nenhum inconveniente existiria para os condutores de veículos que atravessassem o nosso túnel, pois o ar, no interior dele, seria mais puro do que em algumas de nossas ruas nas horas de mais intenso tráfego”.³⁵¹

Em suas conclusões, o engenheiro afirma que a travessia por túnel, na Ponta da Cadeia, seria “a solução mais perfeita, a única solução final e definitiva para o problema da travessia do Guaíba”³⁵². Embora reconheça que é uma solução mais dispendiosa que a por ponte, o engenheiro sugere então que seja feita em duas etapas. Na primeira, a construção dos viadutos e aterros necessários, com a paralela transferência do serviço de barcas para o local e numa etapa posterior a construção do túnel, considerando a construção por etapas a “mais aconselhável, pois conciliando os interesses econômicos da coletividade com as disponibilidades financeiras dos nossos órgãos rodoviários, permite atender satisfatoriamente ao presente sem sacrificar o futuro”.³⁵³

³⁴⁹ Boletim do Daer, n. 62-63, março-junho de 1954, p. 264.

³⁵⁰ Idem.

³⁵¹ Ibidem, p. 265.

³⁵² Ibidem, p. 269.

³⁵³ Idem.

Assim, podemos concluir que o processo de decisão em torno do melhor traçado e tipo de obra para a travessia a seco do Guaíba ocorreu dentro do campo técnico, não sem uma disputa aguerrida, a partir dos posicionamentos conflitantes entre os técnicos do Daer, de um lado, e o engenheiro José Baptista Pereira, de outro. A busca pela superação do atraso que o serviço de barcas representava, passava pela discussão do impacto rodoviário e urbanístico que a obra teria sobre Porto Alegre e região. Portanto, a questão se apresentava complexa e central na disputa no interior do campo técnico, entendida a sua repercussão no futuro do Rio Grande do Sul como um dos principais fatores a serem levados em consideração. Desta forma, se deu a escolha da solução pela Avenida Sertório, apesar da oposição de Pereira. De acordo com o Daer, este traçado seria aquele com menor impacto no tráfego urbano e também o mais econômico em sua execução, favorecendo a ligação entre a capital e a metade sul do Estado. No próximo capítulo, trataremos sobre a visão do campo político a respeito das relações entre a substituição dos serviços de barcas por pontes em todo o Estado e o desenvolvimento do mesmo, e, especialmente, quais as percepções dos agentes acerca da necessidade de construção da Travessia Régis Bittencourt e de sua importância para o início daquilo que se avaliava como uma nova era de progresso.

3. OS DEBATES NO CAMPO POLÍTICO: A TRAVESSIA DO GUAÍBA NA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA

Neste último capítulo, abordaremos como a construção da Ponte do Guaíba foi debatida na Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul (Alergs).

No ano de 1945 o Estado Novo se encontrava enfraquecido, com a sociedade brasileira pressionando o governo pela democratização do país. Com isto, o presidente Getúlio Vargas outorgou a Lei Constitucional nº 9 de 28 de fevereiro daquele ano, pela qual se criavam as condições para o funcionamento dos órgãos representativos que eram previstos na Constituição. Assim, foram criados grandes partidos políticos, visando, sobretudo, as eleições que se realizariam em 2 de dezembro.³⁵⁴

Dentre os novos partidos, especialmente destacam-se três, por sua envergadura nacional: o Partido Social Democrático (PSD), a União Democrática Nacional (UDN) e o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), sendo este último o “que mais se expandiu no período de 1945 a 1964, pois tanto PSD como a UDN já tinham uma estrutura formada em 45, enquanto o PTB partiu de uma estruturação e organização precárias”.³⁵⁵

No Rio Grande do Sul, durante o período analisado (quatro legislaturas, entre 1947 e 1958), embora tenha havido a alternância entre PSD e PTB no Executivo, na Assembleia Legislativa foram os trabalhistas que exerceram supremacia, obtendo em média 23 cadeiras das 55 disponíveis, contra apenas 15, também em média, dos pessedistas e 3 da UDN. No Estado, até mesmo o Partido Libertador, com 6 cadeiras em média nessas quatro legislaturas, era mais forte nas urnas que a UDN.³⁵⁶ Esta composição pode ser percebida nos debates que analisamos neste capítulo, com a forte atuação da bancada petebista, seguida pela bancada do PSD.

³⁵⁴ Cf. COSTA, Maria Amélia Soares Dias. Reorganização partidária e prática democrática no Rio Grande do Sul de 1945 a 1950. Pelotas: Editora Universitária, 1997; RUAS, Miriam Diehl. A doutrina trabalhista no Brasil (1945-1964). Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1986.

³⁵⁵ RUAS, Miriam. Op. Cit., p. 16.

³⁵⁶ CÁNEPA, Mercedes Maria Loguercio. Partidos e representação política: a articulação estadual e nacional no Rio Grande do Sul (1945-1965). Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

3.1 “Velhas barcas de madeira, objetos de museu”: debates na década de 1940

Em 1947, com o término do Estado Novo³⁵⁷, a Assembleia Legislativa retomou seus trabalhos, em fase constituinte. Sob a presidência de Edgar Luiz Schneider (PL) e em meio aos debates sobre a cassação do Partido Comunista e sobre a elaboração de uma Constituição estadual, temas como transporte coletivo, desenvolvimento econômico e pontes e rodovias também foram abordados. O governador era o pessedista Walter Jobim³⁵⁸, o presidente da República o General Eurico Gaspar Dutra, igualmente do PSD.

Como visto no primeiro capítulo, a construção da ponte sobre o Rio das Antas foi repleta de problemas. Assim, diversos pedidos de informações por parte de deputados e das bancadas eram remetidos ao governo, na tentativa de esclarecer o que de fato acontecia nas obras que estavam atrasadas.

Em agosto de 1947, o deputado da oposição Leonel Brizola (PTB) travou debate com o deputado Jacinto Rosa (PSD) acerca do problema. Brizola criticava duramente o Departamento, por este ter optado por obra grandiosa, em vez de estrutura mais modesta, e que, segundo o deputado, esta seria a razão pelos desastres ocorridos durante a construção da ponte: “Seria o caso de levantarmos até uma acusação do Daer, que teve a leviandade de contratar uma obra de tamanha envergadura, sem fazer as necessárias e imprescindíveis verificações de cálculo”³⁵⁹ O deputado Jacinto Rosa lembra ao seu colega parlamentar que na verdade o acidente havia ocorrido com uma sustentação de madeira e não com a estrutura propriamente dita da ponte, ao que é rebatido por Brizola: “V. Excia deve convir, também, que o próprio arcabouço deve ser construído à base de cálculo”. Leonel Brizola, aproveitava-se de sua formação como engenheiro para criticar, a partir de sua fala como político, questões específicas do campo dos engenheiros, no caso representado pelo Daer.

Meses antes o jornal Folha da Tarde já havia publicado um editorial, lido por Brizola no plenário, onde demonstrava preocupação com o atraso da obra, considerando que este tinha

³⁵⁷ Getúlio Vargas foi deposto pelos militares em 29 de outubro de 1945. Na sequência de sua queda, o Gen. Eurico Gaspar Dutra (PSD), ex-Ministro da Guerra, foi eleito presidente e uma nova Constituição foi promulgada em setembro de 1946. SKIDMORE, Thomas. Brasil: de Getúlio a Castelo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979, p. 78-90.

³⁵⁸ Jobim, eleito em 1947, portanto sendo o primeiro governador pós-redemocratização, venceu o ideólogo do trabalhismo Alberto Pasqualini por uma pequena diferença de apenas 20 mil votos. CÂNEPA, Mercedes Maria Loguercio. Partidos e representação política: a articulação estadual e nacional no Rio Grande do Sul (1945-1965). Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005, p. 113.

³⁵⁹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume VIII, 25ª Sessão, 14 de agosto de 1947, p. 336.

consequências graves na economia da região, ao dificultar o transporte dos produtos coloniais e do arroz, provocando escassez destes no mercado e a alta dos preços³⁶⁰.

O deputado Jacinto Rosa, em junho do mesmo ano, destacava os problemas oriundos das travessias por rios no Estado e fazia um discurso duro contra as barcas e em favor das pontes:

Quem viaja, sr. Presidente e srs. deputados, pelo interior do Estado do Rio Grande do Sul, sente de perto, e às vezes na própria carne os tropeços que nos nossos rios, nossas velhas barcas destinadas à sua passagem opõem à circulação econômica e social no Rio Grande do Sul. (...) Por mais bem assistidas (...) que sejam as velhas barcas de madeira destinadas à passagem nos nossos rios, elas hoje representam, nada mais, nada menos, do que velharia, retendo, no setor de transporte, o nosso desenvolvimento. Se estas velhas barcas, sr. Presidente, srs. deputados, já prestaram os seus relevantes serviços ao Rio Grande, à circulação econômica, política e social do nosso Estado, hoje elas devem ir desaparecendo gradativamente, tragadas na voragem da nossa grande evolução.³⁶¹

Fica evidente a relação que o deputado faz com o que seria o atraso representado pelas barcas e o progresso que seria trazido pelas pontes, incluindo até mesmo a melhoria na integração e na formação de uma identidade nacional:

Hoje elas agravam o nosso precário sistema de transporte, entorpecendo também a circulação econômica e social, tão necessárias à formação do espírito nacional da alma brasileira entre os nossos dignos e valorosos patrícios de ascendências raciais heterogêneas. As margens dos nossos rios (...) devem ser ligadas hoje entre si, não mais pelas velhas barcas de madeira que devem ser consideradas objetos de museu, mas por pontes de cimento e ferro, marcando na solidez da sua estrutura uma época que se caracteriza pela evolução gigantesca do Rio Grande do Sul em todos os ramos da sua atividade produtiva, na demanda alvissareira da nossa grandiosa finalidade sociológica, no conceito das demais unidades da federação brasileira.³⁶²

Evidentemente, o tom do discurso apresenta-se bastante inflamado, mas podemos pontuar diversos aspectos relevantes nesta fala: a visão de que as barcas eram velharias, destinadas a se tornarem peça de museu, portanto incompatíveis com os caminhos desejáveis para o desenvolvimento da sociedade gaúcha, e, sobretudo, a emergência das pontes, como símbolo de uma nova era de modernidade. E para capitanear este processo de substituição das velhas barcas por pontes o deputado não vê outro órgão mais adequado que o Daer.

Em 1949, o deputado Celeste Gobbato (PTB) narra sua incursão durante um final de semana à praia de Torres, e os problemas enfrentados devido à deficiência do serviço de barcas no Mampituba. Segundo o deputado, a barca havia afundado e desta forma a ligação

³⁶⁰ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume II, 22ª Sessão, 14 de abril de 1947, p. 185.

³⁶¹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume VI, 62ª Sessão, 24 de junho de 1947, p. 286-287.

³⁶² Idem.

entre as duas margens fora interrompida. De acordo com Gobbato, o Daer já havia tomado conhecimento da insuficiência de tamanho da barca para o tráfego que ora se apresentava, havendo como agravante o fato de muitos caminhoneiros não declararem corretamente o peso de seus veículos, causando com isso frequentes afundamentos da embarcação. O deputado conclui destacando que apenas a melhoria do serviço não seria suficiente para a travessia:

O remédio radical, evidentemente, não consiste em melhorar esse meio e ligação entre os dois Estados, que seria temporário, mas o de construir a estrada que, saindo de Torres, torne possível a comunicação dessa cidade, nas imediações do Mampituba, com a rodovia Osório-Torres, em construção. O ponto de encontro dessas duas estradas é o Passo José Inácio onde será construída uma ponte, já projetada, sobre o rio citado, que permitirá o prolongamento da Osório-Torres.³⁶³

O deputado rogava pela intensificação dos trabalhos do Daer na região, para "evitar-se os inconvenientes dos repetidos afundamentos da barca em debate". Portanto, o parlamentar transmitia a mensagem de que somente a substituição do serviço de barcas por uma ponte poderia solucionar o problema que se tornava cada vez mais grave para a região, produzindo assim um requerimento endereçado à direção do Daer para que esta tomasse as providências solicitadas.

Já o deputado Tarso Dutra (PSD), preocupado com a travessia do Arroio do Mel, próximo ao Rio Uruguai, na cidade de Iraí, enviava requerimento ao Daer solicitando a construção de uma ponte no local. Segundo Dutra, o pleito se justificava devido a importância da região para a economia do Estado "sem falar-se na comodidade que ela representaria, substituindo a atual barca, por onde passam dezenas de veículos diariamente". Em sua fala, o deputado salienta que "o número sempre elevado de unidades transportadoras, já nos dias de bom tempo, causa os maiores embaraços à sua transposição" e que a partir do uso da ponte "anular-se-ia parte dos obstáculos até aqui oferecidos no transporte de mercadorias naquela importante região geo-econômica".³⁶⁴

Visando possibilitar o "rápido escoamento da produção agrícola do Vale do Taquari"³⁶⁵, o deputado Humberto Gobbi (PTB) apresentou em 10 de maio de 1949 um requerimento à direção do Daer para que este órgão procedesse a conclusão das obras da ponte sobre o rio Jacarezinho, no município de Encantado, que se encontravam paradas há

³⁶³ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume II, 15ª Sessão, 14 de janeiro de 1949, p. 104.

³⁶⁴ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume II, 44ª Sessão, 8 de março de 1949, p. 380-381.

³⁶⁵ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume XXIII, 13ª Sessão, 10 de maio de 1949, p. 447-448.

dois anos. Contudo, houve um debate envolvendo os deputados Leonel Brizola (PTB) e Astério de Melo (PSD), que pediram apartes. Melo, lembrou que tanto ele quanto Brizola estavam constantemente pedindo a construção de "uma ponte inegavelmente de maior importância", precisamente aquela sobre o Rio das Antas, já discutida anteriormente.

Dois meses depois, o deputado Helmuth Closs (PRP), em meio à discussão para que fosse incluído no orçamento de 1950 a verba para a construção da ponte sobre o Rio Taquari, pediu a palavra para lembrar, de acordo com sua opinião, que o meio mais econômico e natural de transporte seria através da navegação fluvial. Porém, o deputado reconhece que a população do Alto Taquari, após décadas transportando as mercadorias que produziam em pequenas embarcações, precisava agora de uma "ponte sobre o Rio Taquari". Em defesa desta solução de transporte, Closs afirmou:

Nós todos e aqueles que já tiveram a oportunidade de atravessar o rio Taquari, nas barcas, como tão bem frisou o nobre deputado Bruno Born, há dias, aqui, numa extensão de dez quilômetros, vimos que encontram-se três barcas que não têm capacidade para dar vazão à produção tão rica daquela região. Entretanto, há outro fato a acrescentar: nas cheias periódicas daquele rio, as barcas não podem transportar, e ficam paralisadas. Assim, toda produção, às vezes não durante dias, mas durante semanas, fica estagnada. Somente há uma salvação para isso: a ponte.³⁶⁶

Assim, o deputado retoma questões de infraestrutura rodoviária debatidas entre as décadas de 1940 e 1950 no Estado. A primeira delas diz respeito aos períodos de chuva que inviabilizavam não somente o transporte pelas estradas precárias, mas também o serviço de barcas; o segundo ponto, relaciona-se à construção de pontes como a solução final para os problemas de escoamento da produção das diversas regiões do Estado; e, finalmente, a percepção de que as barcas, de fato, haviam se tornado um modelo de transporte completamente obsoleto. Estas visões também seriam incorporadas posteriormente ao problema da travessia do Guaíba, ao se considerar a ponte uma "obra magnífica, de grande significação econômica para o Rio Grande do Sul".³⁶⁷

Na primeira sessão extraordinária de 1950, em 9 de janeiro, o deputado Odílio Martins de Araújo (PTB) foi um dos primeiros parlamentares a se manifestar, justamente sobre os problemas da travessia pelo serviço de barcas entre a Vila Assunção na capital e o município de Guaíba. De acordo com o discurso do deputado, poucos dias antes havia acontecido um acidente no embarcadouro da Vila Assunção, no qual um caminhoneiro que tentava embarcar

³⁶⁶ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume XXV, 57ª Sessão, 14 de julho de 1949, p. 346.

³⁶⁷ "Iniciadas as obras da travessia do Guaíba". Diário de Notícias, 31 de março de 1955, p. 12.

havia morrido devido o rompimento de um cabo que fez o caminhão precipitar-se ao fundo do Guaíba. Assim, o deputado clamava ao governo do Estado por providências que evitassem novos acidentes. No mesmo discurso, o deputado também pedia informações ao governador sobre os motivos que, segundo Martins, faziam com que as barcas de guerra compradas pelo Daer, que vimos nos capítulos anteriores, não estivessem em funcionamento naquele momento. Certamente, estas eram reivindicações legítimas por parte do parlamentar, no entanto chama atenção o fato deste não mencionar em nenhum momento a solução por ponte.³⁶⁸

Dias depois, em 17 de janeiro, o deputado Rodrigo Magalhães (PTB) subiu à tribuna para elogiar o Daer pelas diversas pontes que construía e continuava construindo no Estado. No entanto, aproveita a oportunidade para criticar as instalações de venda de passagens na Vila Assunção, em suas palavras "um pardieirozinho de tábuas, mal construído" e pergunta se não seria possível "poupar aos habitantes de Porto Alegre e Guaíba esse sacrifício de sofrer as inclemências do frio, do sol ou da chuva quando precisam embarcar para o vizinho município". Ataca apenas essa questão, sem entrar no mérito da qualidade das barcas ou da substituição da travessia por uma ponte, porém, revelando o tormento em que a travessia se tornara. No aparte pedido pelo deputado Lino Braun (PTB), surge a questão do túnel: "Penso que, muito antes disso, ainda, estará pronto o túnel que ligará Porto Alegre a Guaíba". O deputado Magalhães apenas responde, em simplificação grosseira da questão, que o problema estaria a cargo do presidente General Gaspar Dutra.³⁶⁹

3.2 Os debates específicos sobre a travessia do Guaíba na década de 1950

No ano de 1950, o Estado do Rio Grande do Sul elege o seu primeiro governador do PTB, Ernesto Dornelles, que vence a eleição com 45,85% dos votos frente aos 39,47% do candidato Cylon Rosa do PSD.³⁷⁰ É durante o governo de Dornelles que ocorrem os debates entre os engenheiros para definição da obra e também a publicação do edital para sua execução, sob o comando do também engenheiro Leonel Brizola à frente da Secretaria de

³⁶⁸ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume XXXIX, 1ª Sessão, 9 de janeiro de 1950, p. 3.

³⁶⁹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume XXXIX, 9ª Sessão, 17 de janeiro de 1950, p. 372-373.

³⁷⁰ CÁNEPA, Op. Cit., p. 152.

Obras Públicas. Getúlio Vargas foi eleito presidente nesta mesma eleição, porém, sem completar seu mandato, ao suicidar-se em agosto de 1954.

O deputado Artur Bachini (UDN) se manifesta a respeito das "deficiências" do transporte entre Porto Alegre e Guaíba. Em sua visão, estas ocorreriam justamente por conta do "progresso" que o Estado percebia naquele momento, ou seja, o deputado atribui ao desenvolvimento e o conseqüente aumento de tráfego de veículos o congestionamento do serviço de barcas do Guaíba. Em aparte do deputado Cândido Norberto (PSB), novamente a indicação de que muitos coetâneos já consideravam a travessia por túnel apenas uma questão de tempo. O deputado afirma que as barcas estariam "substituindo, por enquanto, o túnel General Dutra". Ao se batizar o túnel com o nome de Dutra, vamos novamente ao encontro da ideia, muito comum à época, de se atribuir o projeto da travessia a seco ao agora ex-presidente.

No entanto, Bachini parecia não compartilhar do mesmo otimismo de seu colega, e, embora reconhecendo a "precariedade dos serviços da travessia do Guaíba", apontou como solução somente medidas paliativas, com o objetivo de promover melhorias na infraestrutura, tais como reforma dos trapiches e construção de rampas de cimento.³⁷¹

No início da década de 1950, ao menos entre os deputados, a visão de que o "túnel do rio Guaíba" seria a solução mais adequada era corrente. Em discurso, o deputado Teobaldo Neumann (PTB), demonstrando possuir conhecimento a respeito das outras soluções que já eram discutidas pelo Daer, faz a defesa da solução por túnel como a mais eficaz para a travessia do Guaíba, que se apresentava, segundo o deputado, como "um poderoso obstáculo à expansão de nosso progresso e da nossa civilização".

O objetivo da fala de Neumann é buscar uma convergência entre os municípios da região, o governo do Estado e "o próprio povo" para que se dirija ao governo federal um pedido de ajuda em prol da realização da travessia a seco do Guaíba. Desta forma, o deputado encaminha o requerimento 107/51, solicitando que o Orçamento da União de 1952 "consigne as verbas destinadas ao início da construção do túnel do Rio Guaíba, destinado a fazer a junção das rodovias federais Guaíba-Jaguarão e Guaíba-Uruguaiana com a capital do Estado".

Em aparte, o deputado Hélio Carlomagno (PSD) informa estar preparando sua contribuição sobre o problema, tendo já iniciado coleta de dados, e conclui que, em virtude das dificuldades do erário, seria o "túnel sob o Guaíba" a "obra mais própria para aplicação do pedágio". O mesmo entendimento possuía o deputado Derly Chaves (PSP), que

³⁷¹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LI, 41ª Sessão, 10 de abril de 1951, p. 287-289 e 304-305.

“interpretando as necessidades do povo rio-grandense” afirmava ter chegado a hora de “constranger o Executivo”, no sentido de que este construísse mais pontes pelo Estado, e, desde que as obras fossem realizadas, se cobrasse pedágio para isso, especialmente o “túnel do Guaíba, uma necessidade urgentíssima”, segundo o deputado.

Mais tarde, já durante as obras, os deputados novamente encaminhariam um apelo à Câmara Federal, para que esta aumentasse a dotação orçamentária para a construção da travessia do Guaíba dos 50 milhões de cruzeiros previstos, para 100 milhões. De acordo com o telegrama enviado pelos deputados gaúchos, a travessia se tratava de "obra fundamental para os interesses econômicos do Rio Grande", voltando os parlamentares à questão do pedágio³⁷², que, no entanto, nunca foi implementado, apesar do apoio de setores influentes da economia, como a Associação Comercial de Porto Alegre.³⁷³ A nova dotação foi aprovada pelo Senado em novembro de 1956.³⁷⁴

Na visão de Neumann, não havia sentido na construção destas rodovias, que seriam "virtualmente reduzidas ao mínimo de suas possibilidades, como veias ressequidas num corpo cheio de vitalidade", caso seu curso permanecesse interceptado pelo Guaíba e caso continuasse em uso as "precaríssimas e obsoletas barcas da Vila Assunção". Contudo, o que se destaca são as projeções que o deputado Neumann faz a respeito da conurbação entre Porto Alegre e Guaíba, a se realizar a partir da ligação por túnel entre as duas cidades:

A incorporação urbanística do lado oposto do Rio Guaíba à nossa capital proporcionará a solução de inúmeros problemas, inclusive o de que, dentro de dois ou três decênios se erguerá, no município fronteiro a segunda cidade do Estado, como consequência natural do transbordamento da 4ª cidade do Brasil, cujo progresso a faz prever, num futuro próximo, como um dos maiores centros sulamericanos.³⁷⁵

E, segue, mencionando o projeto do aeroporto de Guaíba: "os técnicos já decidiram sobre a necessidade da construção do aeroporto internacional no vizinho município e outras obras da importância desta, terão que ser localizadas ali".

Em resumo, o deputado acreditava que a construção do túnel provocaria um "surto de progresso", justificando desta forma o aporte financeiro por parte da União, objeto de seu requerimento. Assim, até mesmo os deputados da oposição, como Perachi Barcelos (PSD),

³⁷² "Cem milhões para a travessia do Guaíba". Diário de Notícias, 29 de setembro de 1956, p. 12.

³⁷³ "Pedágio na travessia do Guaíba: apoio do comércio á medida". Diário de Notícias, 14 de setembro de 1957, p. 14.

³⁷⁴ "Cem milhões para a travessia do Guaíba". Diário de Notícias, 27 de novembro de 1956, p. 16.

³⁷⁵ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LIII, 81ª Sessão, 6 de junho de 1951, p. 133.

concordavam com o pleito, afirmando que “a bancada do Partido Social Democrático está obrigada a apoiar integralmente a solução que V. Excia. está pleiteando (...) porque reconhecemos ser de imprescindível e absoluta necessidade esta ligação Porto Alegre-Guaíba através do túnel”.³⁷⁶ Portanto, se torna evidente que, naquele momento, os deputados encaravam o problema da travessia do Guaíba como algo urgente a ser resolvido, em nome do progresso do Estado e, por outro lado, convergiam em torno da solução por túnel. A opção por esta solução também tinha muito a ver com um certo ufanismo, já que a obra seria, de acordo com os deputados, “o primeiro túnel sub-fluvial da América do Sul”.

O deputado Artur Bachini (UDN) inicia um debate criticando a situação da travessia por barcas, que estaria "deixando a desejar", recebendo logo um pedido de aparte de Hélio Carlomagno (PSD) que pontua questões importantes:

Para satisfazer a verdadeira necessidade, só o governo se empenhando em levar ao fim o projeto corajoso da administração passada, de fazer uma travessia qualquer no Guaíba, ou sub-aquática, como o túnel, ou uma ponte, como quer, agora, o ilustre engenheiro Daniel Ribeiro. É uma questão de técnica e cumpre aos técnicos decidir o que será melhor, túnel ou ponte, mas alguma coisa que não seja apenas "cabeçalho" de jornal.³⁷⁷

O deputado introduz a nova discussão, que agora leva mais fortemente em consideração a solução por ponte para a travessia. E alinha-se ao pensamento dos engenheiros do Daer de que a decisão deveria ser tomada dentro do campo técnico e não a partir do campo político. E, obviamente, aproveita para criticar a atual administração, do petebista Ernesto Dornelles, sugerindo que seu antecessor Walter Jobim havia tido mais empenho na questão. Em novembro de 1952, o deputado Artur Bachini, diferentemente do que pensava apenas dois anos antes, agora insistia na importância da construção da ponte sobre o Guaíba, alegando que a zona sul do Estava estava "praticamente desligada da Capital".³⁷⁸

No ano seguinte, o deputado Henrique Fonseca de Araújo (PL), ao tratar do tema da travessia do Guaíba, menciona conferência de José Baptista Pereira ocorrida no Instituto dos Advogados, onde o engenheiro expôs sua argumentação contrária à localização da obra pretendida pelo Daer. Segundo o deputado, Pereira tentava durante cinco meses realizar palestra sobre o tema na Sociedade de Engenharia, ouvindo a negativa até então pois lhe

³⁷⁶ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LIII, 81ª Sessão, 6 de junho de 1951, p. 135.

³⁷⁷ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXI, 27ª Sessão, 30 de maio de 1952, p. 850.

³⁷⁸ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXVII, 134ª Sessão, 3 de novembro 1952, p. 18.

pediam que "aguardasse previamente o trabalho que ali faria um técnico do Daer". Além disso, o deputado Araújo cita uma nota do Daer na qual o Departamento afirmava não ter "motivos ou razões que justifiquem qualquer reexame da solução adotada". A confiarmos nas informações prestadas pelo deputado, podemos considerar que o Departamento, em julho de 1953, se mostrava bastante refratário à ideia de confrontar a solução que já encarava como definitiva com aquela defendida por José Baptista Pereira. Todavia, o debate, tema do capítulo anterior, ocorreria no mês seguinte.

Araújo, com base no argumento de que Pereira era uma grande autoridade no assunto, em suas palavras "um dos maiores conhecedores do problema rodoviário do Rio Grande do Sul", alinha-se à tese defendida pelo engenheiro e coloca sob suspeição o fato, segundo seu entendimento, do Daer até então não haver explicado sua preferência pela ponte ao túnel e pela escolha da solução da rua Sertório. Em aparte, os deputados Hélio Carlomagno (PSD) e Adail Moraes (PSD) corroboram a fala de Araújo, destacando a "autoridade" de Baptista Pereira no assunto. Já o deputado Ruy Noronha (PTB) questiona seus colegas a respeito dos dados apresentados por José Baptista Pereira e demonstra apoiar a solução escolhida pelo Daer. Por fim, o deputado Fonseca Araújo, embora reconheça que a obra já se torna uma realidade, lamenta a escolha pela ponte em vez do túnel: "A obra deve sair. Ninguém está contra a obra. A obra está programada desde o governo passado e o túnel já foi até batizado. Agora, não sai mais o túnel, o que mostra que é um erro batizar a criança antes de nascer."³⁷⁹

Na edição de 8 de agosto de 1953 do jornal Diário de Notícias, o clima da disputa entre os engenheiros foi sintetizado da seguinte forma em artigo assinado por Serafim Machado: "os engenheiros imitam os bacharéis". O autor afirmava que se costumava dizer "(...) com certa dose de calculada maledicência, que os profissionais do direito têm o mau 'cacoete' de complicar as coisas mais sem importância, tornando-as confusas e indecifráveis", sendo agora a vez dos engenheiros assumirem esta postura diante do problema da travessia do Guaíba. Embora considerando ser "de toda conveniência mesmo, dado o vulto da grande obra, que o assunto seja amplamente debatido", Machado rogava para que em breve os "discípulos de Euclides" acabassem se "entendendo", para o prosseguimento normal da obra.³⁸⁰

Na mesma data, só que no jornal Correio do Povo, o engenheiro Rosauro Zambrano, pioneiro dos estudos para a travessia, publicava no espaço dedicado aos leitores suas considerações a respeito do projeto de travessia pelas Ilhas, defendido pelo Daer. Zambrano

³⁷⁹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXII, 63ª Sessão, 24 de julho de 1953, p. 576.

³⁸⁰ Diário de Notícias, 8 de agosto de 1953, p. 12.

manifesta seu apoio a esta solução, afirmando que, devido aos argumentos apresentados pelos engenheiros do Departamento, o projeto "satisfaz completamente as necessidades atuais, e, também às futuras, com os nossos recursos de país que deve bem empregar o seu dinheiro, porquanto ele não é abundante e, mesmo, deve ainda solucionar outros vários e importantes problemas nacionais."³⁸¹ Portanto, o engenheiro defendia a solução que considerava mais econômica e ainda aquela que traria, em sua visão, mais desenvolvimento à cidade: "É uma travessia que paga dividendos, pois a zona industrial e portuária que dará a Porto Alegre será de inestimável valor".

Alguns dias antes, em 5 de agosto, já havia sido publicada a reportagem "Encurtamento efetivo de 50 quilômetros nas vias de acesso à região do Vale do Taquari", onde se noticiava que o engenheiro Walter Haetinger "aplaudia" o também engenheiro Amadeu Laydner "pela maneira clara e feliz com que dera ao conhecimento público os estudos da ligação da Ilha das Flores-Morretes-Vale do Taquari, como complemento às obras da Travessia do Guaíba, na altura da rua Sertório".

O entusiasmo de Haetinger se devia ao fato de que este "encurtamento efetivo" se daria somente caso fosse aprovado o trajeto o qual defendia em oposição à Travessia pela Ponta da Cadeia, defendida por José Baptista Pereira, pois, no caso desta solução, segundo Haetinger, "seríamos forçados a atravessar o Jacuí propriamente dito, em local de navegação de mastros altos e com obras cujo custo ascenderia a cerca de 150 milhões de cruzeiros, com o agravante de injetar todo o tráfego rodoviário do Sul e do Norte do Estado na zona central da cidade". Assim, o debate entre os engenheiros chegava também à imprensa.

José Baptista Pereira manifestou-se a respeito do tema no Correio do Povo de 7 de agosto de 1953, sob o título "A travessia do Guaíba e a ligação rodoviária ao vale do Taquari"³⁸². No texto, o engenheiro afirma que o suposto encurtamento de 50 quilômetros não tem relação com a solução a ser adotada para a travessia do Guaíba, sendo ideia antiga, não tendo sido executada por falta de verbas, e que os custos seriam os mesmo tanto se a opção fosse pela rua Sertório ou pela Ponta da Cadeia.

Nesse meio tempo, o Diário de Notícias se colocava "à disposição dos engenheiros e estudiosos do magno assunto, para discuti-lo, esclarecendo o público."³⁸³ O jornal não toma partido naquilo que considera uma questão estritamente técnica e afirma que seu objetivo é "levar também ao povo, em termos claros, precisos e simples, os termos desse problema, cuja

³⁸¹ Correio do Povo, 6 de agosto de 1953, p. 10.

³⁸² Correio do Povo, 7 de agosto de 1953, p. 8.

³⁸³ Diário de Notícias, 6 de agosto de 1953, p. 12.

controvérsia central, em verdade, não está mais em 'Ponte ou Túnel', mas em localização: Ponta da Cadeia ou rua Sertório-Ilhas". O jornal lembra que da discussão ganharia o povo gaúcho, sendo "normalíssima" a mesma - tanto no campo erudito quanto popular - e que sempre ocorre em todos os países do mundo quando se precede a construção de tamanha obra. Conclui o editorial: "Essa tem sido a história das maiores pontes, dos maiores canais, das grandes rodovias e suas terminais, no mundo inteiro."

À mesma época, portanto no período em que o Edital para a obra é publicado, ao mesmo tempo em que os engenheiros do Daer debatem com José Baptista Pereira na Sociedade de Engenharia, o deputado Lima Beck (PL) vem ao plenário manifestar sua veemente oposição à obra. Inicia sua fala criticando a morosidade do processo, sobretudo devido à falta de entendimento entre os técnicos:

A divergência dos técnicos, quanto à ligação de Porto Alegre à rodovia Guaíba-Uruguaiana e rodovia Guaíba-Jaguarão, têm acendido crepitantes discussões em torno do assunto. Uns querem imergir e emergir do Guaíba, através de túnel gigantesco. Outros querem transpô-lo, através de arcos triunfais de pontes sucessivas, e a discussão se arrasta há quase dois anos.³⁸⁴

O deputado considerava a obra, que segundo os dados que apresentava custaria 500 milhões de cruzeiros, "aparatosa, suntuária, ilógica e injustificável", embasando sua argumentação em observações que realizara em serviço de barcas no Rio de Janeiro, concluindo a partir disto que bastaria o aprimoramento do serviço de barcas do Guaíba para resolver o problema:

Sou contra no momento, o túnel ou ponte, porque entendo que obras de túnel ou de pontes, constituem aparto desnecessário, visto que o serviço de barcas, melhorado em condições modernas, com as que existem hoje, satisfaria razoavelmente as necessidades de desafogo dos meios de transporte.³⁸⁵

A opinião do deputado causa alvoroço entre seus colegas, que manifestam discordância em relação ao parlamentar. Tanto deputados do PTB, quanto do PSD, em seus apartes, defendem que a obra era fundamental para o desenvolvimento do Estado.

De acordo com o deputado Hélio Carlomagno (PSD):

³⁸⁴ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXIII, 73ª Sessão, 7 de agosto de 1953, p. 131.

³⁸⁵ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXIII, 73ª Sessão, 7 de agosto de 1953, p. 131.

A travessia do Guaíba, na minha opinião, constitui, no momento obra fundamental para o desenvolvimento de toda a zona sul e fronteira oeste do Rio Grande. Veja V. Excia., que a travessia de toda a zona Guaíba seria como se abrísssemos as comportas do desenvolvimento e, então, desapareceriam essas estradas poeirentas, toda a economia de escassez que infelicita essa opulenta região do estado; e, então, teríamos o movimento e a vitória sobre este obstáculo natural. Precisamos transpôr o Guaíba de qualquer maneira e, neste ponto, é que entendo que V. Excia. não tem razão, querendo procrastinar a realização desta obra.³⁸⁶

A visão do deputado, que se diz “alarmado” com a opinião de Lima Beck, como fica evidente neste trecho, é de que a obra por si só provocaria grande desenvolvimento, encarando, igualmente, o Guaíba como um entrave para isto. Por outro lado, Lima Beck encara a travessia do ponto de vista urbanístico, não considerando-a uma obra rodoviária, e por isso, a caracteriza como “suntuária”, comparando-a a uma “calça de veludo, que se vai vestir a cidade de Porto Alegre, para continuar de pés no chão”. Nesse ponto, o deputado Hélio Carlomagno, que havia levantado apenas a discordância em relação ao posicionamento de Lima Beck, passa ao protesto, defendendo a construção imediata da travessia. Lima Beck não se dá por vencido e argumenta ainda que o investimento dos recursos destinados à travessia do Guaíba deveriam ser utilizados no asfaltamento das estradas gaúchas. Os deputados Flores Soares (UDN) e Guido Mondin (PRP), neste momento, apresentam-se solidários a Lima Beck, concordando com sua proposta, revelando a tendência dos partidos menores e conservadores à oposição sistemática, e neste caso específico, à refutação da obra. Soares afirma que tudo é uma questão de prioridades, e que existiam obras mais importantes a serem realizadas antes da travessia a seco do Guaíba, sem especificá-las. Lima Beck contesta diretamente o entendimento de Hélio Carlomagno sobre a obra em si resolver os problemas de desenvolvimento: “obras desta natureza não vão aumentar a produção, não vão resolver problemas essenciais do nosso transporte”, pois segundo sua visão havia demasiada valorização das rodovias, quando deveria haver investimentos nas ferrovias e nos rios navegáveis. O deputado chega a fazer uma hierarquia entre as três, sendo a mais importante a hidrovia, em segundo lugar a ferrovia, e somente em último lugar a rodovia, ao que o deputado Guido Mondin afirma ser um argumento “merecedor de aplausos”.³⁸⁷

O fato que se torna evidente é, que a esta altura, a bancada situacionista apoia a realização da obra - e a opção pela ponte, ao invés do túnel. Por sua vez, a oposição pessedista – sem em nenhum momento refutar a obra – contesta esta escolha e exige que o engenheiro José Baptista Pereira tenha espaço para expor sua tese. Da mesma forma, é possível perceber

³⁸⁶ Ibidem, p. 132.

³⁸⁷ Ibidem, p. 134.

que, no seio da oposição mais reacionária, algumas vezes se levantam contrárias à concretização da obra, fosse por túnel, fosse por ponte.

Na sessão do dia 30 de novembro de 1953, o deputado Zacarias de Azevedo (PTB) dirigiu-se aos colegas para tratar de assunto de "transcendental importância": a abertura, naquela data, das propostas relativas à concorrência pública para a construção da travessia entre Porto Alegre e Guaíba. De acordo com o deputado, não importando a firma que vencesse, o fato por si só representava um "novo marco" para o desenvolvimento de Porto Alegre. Azevedo, por ter sido eleito com os votos da cidade de Porto Alegre, como menciona durante sua fala, acaba destacando o impacto local da obra, frisando que a ponte traria progresso para a região do 4º distrito. Em aparte, o deputado oposicionista Hélio Carlomagno (PSD), aproveita a oportunidade para criticar o Daer e lançar suspeição sobre o processo, do ponto de vista técnico. Para Carlomagno, embora o mesmo considerasse a notícia que seu colega trazia ao plenário "sumamente auspiciosa, de modo especial para os que já se decidiram em favor da travessia por ponte", o Daer agia com açodamento, por não ter dados completos a respeito dos terrenos onde a obra seria construída. Os deputados da bancada do PTB ironizaram a manifestação de Carlomagno, chamando-o de "técnico", e, de acordo com o deputado Croacy de Oliveira (PTB) nenhum dos deputados ali presentes estava em condições de discutir a matéria: "Não somos técnicos no assunto. A matéria é de alçada dos técnicos, dos engenheiros, que serão encarregados do estudo e execução das obras". Ou seja, em defesa do Daer, que estava sob controle dos petebistas, o deputado usa como argumento o fato de que a discussão a respeito da obra não deveria ser realizada no campo político, mas sim no campo técnico.³⁸⁸

A próxima manifestação em plenário a respeito da travessia do Guaíba só ocorrerá em maio de 1954, quando o deputado Vieira da Cunha (PSD) utilizará a palavra para enviar uma reclamação ao governo do Estado sobre a precariedade das barcas disponíveis para a mesma. Segundo o deputado, embora o número de barcas tenha sido ampliado pelo Daer, estas se encontravam em estado calamitoso, funcionando com "motor velho e sem segurança". Um verdadeiro drama, caracterizaria a imprensa anos mais tarde.³⁸⁹ Em aparte, o deputado Wilson Vargas (PTB) lembra que "o aumento da circulação, do transporte pelo Guaíba é que tem onerado de tal maneira o serviço de barcas que foi grandemente aumentado

³⁸⁸ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXVI, 158ª Sessão, 30 de novembro de 1953, p. 673.

³⁸⁹ "Em menos de um ano terá fim o drama das barcas". Diário de Notícias, 10 de novembro de 1957, p. 13.

e melhorado, neste últimos anos, mas ainda assim, é ele hoje insuficiente".³⁹⁰ Evidentemente, uma defesa da atuação do governo e do Daer, embora, revele o entendimento quase consensual de que o serviço de barcas não oferecia mais condições de utilização devido o grande aumento de tráfego dos anos anteriores. Contudo, o que chama atenção nesse debate é a ausência de menções à construção da travessia a seco que já se encontrava encaminhada.

A disputa em torno do Daer durante este período estava bastante exacerbada. O deputado Othon Blessmann (PL) manifestou-se no sentido de que o Departamento estava praticando "política partidária".³⁹¹ De acordo com Blessman, o Daer vinha privilegiando prefeituras alinhadas ao governo estadual e negando auxílio aos municípios administrados pela oposição. Cita como exemplo as cidades de Nova Prata e Veranópolis, que tiveram demandas negadas pelo Departamento, enquanto outro município, que o parlamentar não quis nominar, além de receber maquinário, havia sido contemplado com o adiantamento da quota rodoviária a qual o Daer fornecia aos municípios do interior.

As críticas ao uso da estrutura do Daer para favorecimento de candidatos do PTB veio à tona no discurso do deputado Perachi Barcelos (PSD)³⁹², que denunciou o fato do diretor do Daer, Daniel Ribeiro, então candidato à uma vaga na Assembleia, utilizar as oficinas das barcas para confeccionar faixas de sua campanha, valendo-se do serviço de 25 funcionários do Estado para tal. Aproveitando o ensejo, o deputado Hélio Carlomagno afirmou que as barcas já não possuíam a menor segurança, relatando o caso de uma barca que precisou retornar no meio da travessia pois "estava fazendo água", querendo dizer com isto que o Departamento, enquanto era usado para a política, deixava a desejar em seus serviços. O deputado Wilson Vargas veio informar que já havia pedido ao governador que licenciasse todos os candidatos do partido que ocupassem cargo na administração, ao que Barcelos respondeu: "V. Excia está propondo exatamente o que eu iria agora pedir que fizesse o Governo, determinando que o sr. Daniel Ribeiro deixe a direção do Daer e venha para o campo raso, como todos nós, nesta campanha política em que estamos empenhados".³⁹³ Em meio a esse debate sobre o diretor do Daer, o mesmo havia, alguns dias antes, ido ao Rio de Janeiro, então capital federal, para assinar o convênio entre o Daer e o DNER, no qual este último se responsabilizaria pela "indenização de despesas decorrentes da construção da

³⁹⁰ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXIX, 25ª Sessão, 26 de maio de 1954, p. 445.

³⁹¹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXXI, 64ª Sessão, 23 de julho de 1954, p. 398.

³⁹² Futuro candidato ao governo do Estado na eleição de 1958, a qual perderia para Leonel Brizola (PTB).

³⁹³ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXXII, 75ª Sessão, 9 de agosto de 1954, p. 117.

travessia Porto Alegre-Guaíba”. Isto significa que, a partir de então, o DNER tornava-se o financiador da obra, que seria realizada pela empreiteira Azevedo, Bastian e Castilhos, sob supervisão do Daer.³⁹⁴ No entanto, a obra seria homologada pelo Conselho Rodoviário Nacional apenas no ano seguinte.³⁹⁵

O deputado Artur Bachini (UDN) sobe à tribuna para denunciar a situação precária da travessia do Guaíba. Segundo o deputado, em visita ao atracadouro na Vila Assunção, mais de 200 caminhões aguardavam na fila para o embarque, estando somente duas das oito barcas em funcionamento. Eram 18h30 no horário da diligência do deputado e a previsão para a travessia estavam calculadas para 23 horas. Para o deputado Ariosto Jaeger (PSD) a culpa era exclusivamente do governo de Ernesto Dornelles: "tudo o que possa acontecer não tira em nada a responsabilidade do atual governo que reduziu o Daer, que era um orgulho para o Rio Grande, a essa 'coisa' que conhecemos, e que não merece classificação".³⁹⁶ Artur Bachini então traz o tema da ponte:

Enquanto nós estamos em planos mirabolantes se vamos fazer a ponte ou túnel. Estamos, então num contraste com esta obra gigantesca dado aquele precaríssimo serviço de barcas, barcas deficientes, que estão até oferecendo perigo aos que por elas trafegam.³⁹⁷

É corrigido então pelo deputado Sigfried Heuser (PTB), que lembra ao colega que a construção da ponte já era assunto resolvido e que deveria a obra ser entregue em 700 dias³⁹⁸. Bachini faz então a relação do progresso com o aumento do tráfego que congestionava o serviço de barcas: "o que se verifica é que à medida que o progresso tem se feito sentir com o aumento dos meios de transporte, caminhões, automóveis etc., tem piorado os serviços de barcas"³⁹⁹

O serviço de barcas se tornava o centro da luta entre a oposição e o governo. O deputado Hélio Carlomagno (PSD), sempre crítico ao Daer e ao serviço de barcas do Guaíba, agora denunciava a perseguição política que funcionários deste serviço sofriam por parte da direção do Departamento. Segundo Carlomagno, o senhor Rui Oliveira Gomes, que era um

³⁹⁴ "Assinado convênio com o Dner para a construção da travessia do Guaíba". Diário de Notícias, 17 de julho de 1954, p. 12.

³⁹⁵ "Homologada a concorrência do Guaíba". Diário de Notícias, 28 de maio de 1955, p. 12.

³⁹⁶ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXXIV, 124ª Sessão, 22 de outubro de 1954, p. 158.

³⁹⁷ Ibidem, p. 159.

³⁹⁸ 900 dias, segundo a imprensa. "Conclusão dentro de 900 dias", Diário de Notícias, 21 de outubro de 1955, p. 20.

³⁹⁹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXXIV, 124ª Sessão, 22 de outubro de 1954, p. 165.

dos pilotos das barcas, havia recebido uma suspensão por ter sido orador em uma manifestação favorável a Ildo Meneghetti "quando pronunciou uma saudação a esse eminente e ilustre homem público eleito governador do Rio Grande do Sul". Portanto, o deputado considerava que ao término do governo Ernesto Dornelles, todos aqueles funcionários que tivessem contribuído para a vitória de Ildo Meneghetti na campanha ao Governo do Estado, sofriam agora represálias. Como outros exemplos, cita os casos de José Oliveira e Darcy Alves, também funcionários do serviço de barcas, que teriam sido suspensos por 15 dias "pelo crime de terem comparecido a uma reunião onde se festejava a vitória do engenheiro Ildo Meneghetti".⁴⁰⁰

Carlomagno voltaria ainda nos dias seguintes a criticar duramente o Daer, em primeiro lugar pelos gastos com a impressão do Boletim do Daer em "vistosas cores e papel acetinado", mas, sobretudo, retornando à denúncia de utilização de seu aparato administrativo na campanha de seu diretor: "quando foram mobilizados todos os recursos do povo, do governo, para a eleição do sr. Daniel Ribeiro", segundo o deputado.⁴⁰¹

O ex-diretor do Daer durante o governo Ernesto Dornelles, agora deputado Daniel Ribeiro (PTB), sobe à tribuna para falar sobre as realizações sob sua gestão à frente do Departamento. De acordo com a fala de Ribeiro, durante os quatro anos em que dirigiu a autarquia, manteve-se o foco na construção de pontes, questão diretamente relacionada ao aumento do tráfego na visão do ex-diretor:

O aumento crescente do número de veículos automotores, para transporte de passageiros e carga, foi a principal razão para que nos preocupássemos com o aproveitamento imediato dos trechos construídos, com a supressão do maior número de barcas (...)⁴⁰²

Finalmente, em outubro de 1955, já no governo de Ildo Meneghetti (PSD), começavam as obras, devidamente registradas pela imprensa de Porto Alegre.⁴⁰³ O Diário de Notícias informou sobre o evento considerado como o ponto inicial da construção da Travessia Régis Bittencourt: o estaqueamento da ponte do Jacuí, realizado pela empresa

⁴⁰⁰ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXXV, 132ª Sessão, 4 de novembro de 1954, p. 23.

⁴⁰¹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume LXXXVI, 154ª Sessão, 7 de dezembro de 1954, p. 135.

⁴⁰² Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume XC, 62ª Sessão, 6 de maio de 1955, p. 47.

⁴⁰³ "Será cravada hoje a primeira estaca da ponte sobre o Guaíba". Diário de Notícias, 21 de outubro de 1955, p. 14.

Estacas Franki Ltda.⁴⁰⁴ No entanto, registrou incorretamente o fato, como tendo acontecido na "ponte do Guaíba". De acordo com as outras fontes, já citadas ao longo desta dissertação, o estaqueamento inicial se deu na ponte do Jacuí. A nota informava ainda que a previsão de conclusão das obras estava em 900 dias, afirmando ser obra do Plano Rodoviário Nacional e especulando sobre a grande repercussão que teria na vida econômica do Estado, que era o entendimento comum a respeito da travessia. Por exemplo, em abril de 1956, por ocasião da vinda de deputados federais com objetivo de visitar as obras da travessia do Guaíba, a convite do governador Ildo Meneghetti, a imprensa registrou que tanto os engenheiros do Daer, quanto o governador,

fizeram ampla explanação sobre a importante obra, mostrando aos visitantes o quanto significará para o progresso do Rio Grande do Sul e até mesmo do sul do país, a ligação das duas margens do Guaíba, permitindo o descongestionamento das rodovias que ligam as zonas produtoras do Estado à sua Capital e principal porto de embarque para os mercados de consumo do centro e norte do país.⁴⁰⁵

Mais uma vez, a estreita ligação, de acordo com a visão de técnicos, políticos e imprensa, entre a conclusão das obras e o desenvolvimento econômico da região.

De maneira inusitada, não encontramos nos Anais da Assembleia, no período inicial da obra, qualquer manifestação em plenário a respeito do tema, que voltaria ao centro dos debates somente com a proximidade do término da construção.

Faltando apenas alguns meses para a conclusão das obras da travessia Régis Bittencourt, o deputado Domingos Spolidoro (PTB) leva ao plenário mais um problema referente às barcas: o transporte de caminhões-tanques de gasolina. Segundo Spolidoro, o Daer estava permitindo o transporte destes veículos juntamente a passageiros e outros veículos, havendo ocorrido dias antes um incidente, onde um dos caminhões-tanques apresentou um vazamento de gasolina, encharcando o piso da barca. Portanto, o deputado denunciava a "deficiência e falta de orientação" do serviço de barcas, no sentido de que se evitasse um acidente de "gravíssimas consequências"⁴⁰⁶.

3.3 O acidente na Ponte do Jacuí e seu uso político-eleitoral

⁴⁰⁴ Informação veiculada no anúncio de duas páginas "Estacas Franki Ltda. Especialistas em fundações". Diário de Notícias, 25 de março de 1956, p. 4.

⁴⁰⁵ "Autoridades federais visitam as obras da travessia do Guaíba". Diário de Notícias, 18 de abril de 1956, p. 14.

⁴⁰⁶ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXVIII, 34ª Sessão, 10 de junho de 1958, p. 124.

Em setembro de 1958, durante a campanha eleitoral para o governo do Estado e nos últimos meses de construção da Travessia Régis Bittencourt, houve um episódio que foi utilizado eleitoralmente pelas duas forças políticas que disputavam aquele pleito (PTB e PSD): a queda de um dos vãos da ponte sobre o rio Jacuí⁴⁰⁷. Uma grande polêmica ganhou a imprensa, sobretudo após manifestação do então governador Ildo Meneghetti no sentido de acusar os petebistas de praticar sabotagens contra a obra, com o objetivo de atrasá-la e assim prejudicar o candidato da situação, favorecendo, na mesma medida o candidato opositor Leonel Brizola. O ponto alto da polêmica ocorreu quando o governador Ildo Meneghetti, em clara atitude eleitoreira, realizou discurso durante a inauguração da Ponte da Reversa acusando os petebistas de sabotarem as obras da travessia com o intuito de prejudicar sua administração.⁴⁰⁸

Na Assembleia os debates foram incendiados, com diversos deputados manifestando-se em plenário a respeito do assunto e relacionando o acidente à disputa eleitoral. O primeiro a falar foi o deputado Alcides Costa (PTB), que aproveitou a oportunidade para criticar o então diretor do Daer, Luiz Parga Torres, "engenheiro moralmente responsável pela obra"⁴⁰⁹, segundo o parlamentar. De acordo com Costa, o diretor não dava explicações plausíveis a respeito do ocorrido.

No dia 11 de setembro de 1958, o Correio do Povo publica as respostas do diretor Parga Torres a requerimento da Assembleia a respeito do caso. No entanto, o diretor não dá uma explicação conclusiva, afirmando que os técnicos continuavam a investigar. Por outro lado, Parga Torres contribui com o acirramento dos ânimos, ao trazer em sua resposta informações referentes a fatos, que, segundo ele, indicavam possíveis sabotagens: areia colocada em máquinas, inutilização de betoneiras, greves, aliciamento de pessoal, dentre outras.⁴¹⁰

A partir daí, a luta entre situação e oposição se torna bastante agressiva, com o deputado Braga Gastal (PL) trazendo ao plenário um "A pedido" publicado no jornal Diário

⁴⁰⁷ O vão tinha 43 metros de extensão e pesava 500 toneladas. Não houve vítimas, e em um primeiro momento, segundo a reportagem, os técnicos atribuíam o desabamento ao choque de uma embarcação. "Ruiu o vão central da Ponte do Jacuí", Correio do Povo, 2 de setembro de 1958, p. 27 e "Técnicos do Daer e da firma ABC investigam as causas do acidente", Correio do Povo, 3 de setembro de 1958, p. 13.

⁴⁰⁸ "A pedido" mandado publicar pela coligação PTB-PRB. "Leviandade do governador". Correio do Povo, 26 de setembro de 1958, p. 10. Íntegra do discurso de Meneghetti: "Sabotagem na ponte do Guaíba". Correio do Povo, 26 de setembro de 1958, p. 20. "A pedido" que insinua ter sido o próprio Leonel Brizola responsável pela "sabotagem" na ponte do Jacuí: "Sabotagens". Correio do Povo, 28 de setembro de 1958, p. 35.

⁴⁰⁹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXI, 90ª Sessão, 2 de setembro de 1958, p. 3.

⁴¹⁰ "Técnicos do Daer e da firma ABC investigam as causas do acidente", Correio do Povo, 3 de setembro de 1958, p. 13.

de Notícias, assinado por Joffre Jr, que segundo Gastal se tratava de um "pseudônimo em que se demonstra toda a alegria que vai pelos facciosos arraiais do PTB". De acordo com o deputado, o fato que deveria ser encarado por todos como uma tragédia, teria sido recebido pelos petebistas com "galas e hosanas", já que poderia prejudicar o governo de Ildo Meneghetti (PSD) e a candidatura de Perachi Barcelos (PSD) ao executivo estadual. Braga Gastal lê então o texto, intitulado "Os azares do coronel-candidato...", que dentre outras coisas, ironizava o fato de Meneghetti ter sido diretor da firma Dahne e Conceição, que enfrentou diversos problemas durante a construção da ponte sobre o rio das Antas:

Ocorre que ele, candidato da Frente Democrática-Partido Socialista, nunca imaginou tanto azar. Mas essa da ponte ele deveria prever: o ínclito governador do Estado é que dá azar. No tempo em que foi diretor da firma Dahne e Conceição, construtora da ponte sobre o rio das Antas, essa obra de arte veio água abaixo algumas vezes. E tradição é tradição. A magnífica travessia do delta do Guaíba não fugiu à regra: ruiu em homenagem, talvez ao governador gaúcho, talvez em respeito às milhares de vidas que por lá deverão passar e que não podem estar sujeitas ao delírio da pressa de candidatos do oficialismo estadual. Foi preferível que isso acontecesse agora, antes da inauguração, do que depois da obra entregue ao tráfego. É azar do coronel (que não poderá ser filmado no dia da inauguração) mas sorte do povo gaúcho. Males de uns, bem para outros...⁴¹¹

Apesar da ironia, o texto tinha razão em um ponto: a pressa que Meneghetti tinha em inaugurar a Travessia - que de fato foi inaugurada sem estar completamente pronta, como atesta a imprensa - dali a alguns meses, em 28 de dezembro de 1958, portanto ainda durante seu governo.⁴¹² Braga Gastal encerra sua fala defendendo ardorosamente o governador e o candidato do PSD, ao mesmo tempo em que critica duramente o candidato Leonel Brizola, evidenciando a intersecção entre os campos político e técnico:

Ainda, Sr. Presidente, convém que se diga que a referência que se faz a S. Exa., o Sr. Governador Ildo Meneghetti, é de todo improcedente, é por tudo improcedente. Não há quem deixe de saber, só aqueles que desejam realmente não o saber é que não o sabem, que o engenheiro Ildo Meneghetti é um dos mais ilustres profissionais do Rio Grande do Sul. Se, alguma vez terá de fato acontecido em obra sob a sua imediata direção isso a que alude essa nota, é muito natural que tal acontecesse. Esse fato só não pode acontecer, Sr. Presidente, com engenheiros que nunca tiveram obras, com engenheiros que viveram sempre da política. Com esses não há perigo. Nenhuma ponte feita, por exemplo, pelo Sr. Leonel Brizola, ruirá, pela simples razão que o sr. Leonel Brizola de pontes só conhece o leito, nada mais, Sr. Presidente.⁴¹³

⁴¹¹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXI, 90ª Sessão, 2 de setembro de 1958, p. 4.

⁴¹² "Inaugurada a travessia a seco do Rio Guaíba". Diário de Notícias, 30 de dezembro de 1958, p. 12.

⁴¹³ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXI, 90ª Sessão, 2 de setembro de 1958, p. 4.

Por fim, o deputado levanta a hipótese de que algum “peitudo” pudesse ter sabotado a obra, pedindo que se aguardem os estudos técnicos que, de acordo com o deputado, estavam sendo realizados para apurar a verdadeira causa do desabamento.

Theobaldo Neumann (PTB) utilizou a tribuna para salientar o que entendia como pressão por parte do governo, com objetivos eleitorais, em terminar a obra, atribuindo a isto a causa do acidente.

Estamos todos nós, os rio-grandenses, assistindo a uma atividade extraordinariamente demagógica do governo, porque uma obra dessa natureza, que deve servir ao Rio Grande e ao Brasil, com o volume extraordinário de capital que está exigindo, não deveria ser sacrificada na parte técnica, na sua construção, apenas pelos interesses político-eleitorais.⁴¹⁴

Em discurso posterior, o mesmo deputado levanta a hipótese de que o acidente poderia ter sido provocado pela pressão do governo em inaugurar a obra antes da eleição, considerando inaceitável que “a magnitude desse empreendimento, comporte qualquer exploração política, qualquer exploração eleitoral, tanto da parte do Governo como da parte da Oposição”.⁴¹⁵ Fica evidente a visão do deputado em relação à obra, considerando-a de suma importância e ao mesmo tempo, embora pertencente aos quadros do PTB, conclamando situação e oposição para que se unissem em prol desse bem maior, evitando o uso da obra como matéria para a disputa eleitoral.

Em aparte do deputado Darcy Berbigier (PSD), é trazido à baila o nome do engenheiro Walter Haetinger - “insuspeitíssimo” em relação às paixões partidárias, de acordo com o parlamentar - que já havia respondido no plenário sobre um acidente anterior, onde um barco havia abalroado as pilastras da ponte sobre o Jacuí, no sentido de que este incidente não havia danificado a estrutura da ponte, fato que poderia ter levado ao desabamento posterior.⁴¹⁶ Dias mais tarde, porém, o engenheiro Haetinger manda publicar um texto no Correio do Povo, com o objetivo de esclarecer que os atrasos na conclusão da obra se deviam ao incidente na Ponte do Jacuí. Aproveita para atacar o candidato Leonel Brizola, faltando menos de uma semana para as eleições:

Infelizmente, porém, o Engenheiro Leonel Brizola, semeou o ridículo para uma classe a que ele próprio pertence, quando mandou espalhar em todo o Rio Grande o seu repúdio aos comunistas, cujo texto termina com estas palavras: “E, afinal... não é

⁴¹⁴ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXI, 90ª Sessão, 2 de setembro de 1958, p. 5.

⁴¹⁵ Ibidem, p. 18.

⁴¹⁶ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXI, 90ª Sessão, 2 de setembro de 1958, p. 18-19.

nenhuma ponte mal construída para se deixar abalar pela simples batida de uma embarcação sem rumos e sem destinos".⁴¹⁷

Haetinger se refere ao apoio que Luiz Carlos Prestes havia dado ao candidato do PTB naquele pleito, apoio este que foi rechaçado por Brizola.⁴¹⁸ Interessante notar que o engenheiro destaca o fato de Brizola pertencer ao campo técnico.

O deputado Domingos Spolidoro (PTB), reiterando a visão corrente de que a obra se constituía como "um dos fatores básicos à economia rio-grandense"⁴¹⁹, aborda registro fotográfico, publicado pelo Correio do Povo naquela data, mostrando os pilares da ponte do Jacuí. O deputado levanta a hipótese de erro de cálculo por parte dos engenheiros. A fotografia, feita por um fotógrafo amador que passeava de barco próximo à ponte do Jacuí alguns instantes antes do desabamento, revela que as estruturas que apoiavam o vão que ruiu estavam tortas.⁴²⁰

Em se tratando de obra grandiosa, tanto em sua forma como na significação econômica e social para o estado do RS, a Ponte do Guaíba foi uma criança com muitos "pais". Desde Getúlio Vargas, passando por Brizola a Meneghetti - para ficarmos somente no campo político -, a obra foi sendo apropriada por seguidores de determinadas correntes políticas, seguidores de grandes vultos, como no caso de Getúlio, ou de partidários mais interessados em questões imediatas como as eleições de 1958. Essa questão fica bastante evidente em dois "A pedidos" publicados pelo Correio do Povo em setembro de 1958.

No primeiro, redigido por Francisco Talaia O'Donnell (advogado, jornalista e socialista, biógrafo de Oswaldo Aranha), publicado em 4 de setembro de 1958, sob o título "Dentro do ovo nada de novo", o autor critica a instalação, ao custo de 6 milhões de cruzeiros, de um pavilhão para a prestação de contas do governo da Frente Democrática.⁴²¹ O autor aproveita o fato da queda do vão da ponte para criticar o que chama de "ocaso melancólico" daquela administração. Defende que Leonel Brizola na prefeitura de Porto Alegre realizou muitas obras a mais que o governo do Estado, inclusive as verbas federais para a construção de Ponte do Guaíba e da Reversa, quando secretário de Dornelles.

⁴¹⁷ "A travessia do Guaíba". Correio do Povo, 28 de setembro de 1958, p. 16.

⁴¹⁸ CÁNEPA, Mercedes, Op. Cit., p. 224-230.

⁴¹⁹ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXI, 91ª Sessão, 3 de setembro de 1958, p. 25.

⁴²⁰ "Uma foto de rara oportunidade - A estrutura prestes a desabar". Correio do Povo, 3 de setembro de 1958, p. 16.

⁴²¹ Pavilhão construído na avenida Borges de Medeiros, apelidado pelo povo de "Mata-borrão" e chamado por O'Donnell de, "pavilhão-boate que exalta o benemérito governo do estado". "Dentro do ovo nada de novo", Correio do Povo, 04/09/1958, p. 11 e 24.

Uma semana depois, em 11 de setembro de 1958, vem a resposta do diretor do Daer, Luiz Parga Torres, rebatendo as afirmações de F. Talaia sobre as verbas para a construção da Ponte do Guaíba. Segundo Torres, as verbas não são em sua totalidade federais, conforme afirmado pelo jornalista, e sim oriundas do Orçamento da União e da Taxa de Transportes. Parga Torres diz que está contando a verdadeira história da Ponte do Guaíba, sem "deturpações políticas" e rebate O'Donnel quando este diz que a ideia da ponte foi de Leonel Brizola, lembrando que a ponte era aspiração anterior ao século 20.

3.4 A inauguração da Travessia Régis Bittencourt

Em outubro de 1958, dois meses antes da obra ser inaugurada, o Correio do Povo refletia a respeito das transformações da paisagem que a Travessia Régis Bittencourt provocaria, projetando sua inauguração dentro de 30 dias e descrevendo para seus leitores a forma que a obra tomava.⁴²²

Já o Diário de Notícias, após a inauguração, demonstrava grande orgulho pela nova travessia do Guaíba, informando que esta era "a mais extraordinária obra de arte da moderna engenharia brasileira", além de salientar a sua importância como eixo de ligação entre as BR-2, BR-37 e BR-59. O jornal considerava estas rodovias "como artérias de suma importância para o sistema de transportes e escoamento da produção gaúcha para o centro e norte do país". Corroborava assim o entendimento dos outros campos da grande significação econômica da obra para o Rio Grande do Sul.⁴²³

Na mesma semana, o jornal publicaria ainda outro artigo laudatório em relação à obra, e também ao povo gaúcho. Segundo o jornal "vem a Ponte do Guaíba quebrar um velho conceito, já arraigado entre nós, qual seja, o que é nosso não é bom". Assinado por Remy Gorga Filho, o texto ainda afirma que as obras haviam sido concluídas em tempo recorde, o que não é verdade, pois a previsão original dava conta de 900 dias para a conclusão, sendo que no total as obras duraram 1165 dias.⁴²⁴

O surgimento de "uma nova cidade", era a projeção feita pelo Diário de Notícias, menos de três semanas após a inauguração da travessia. Em artigo assinado por Paulo Tollens, o jornal trazia novamente a concepção de "cidade linear", debatida desde a década de 1940 pelos engenheiros do Daer.

⁴²² "A paisagem que a ponte do Guaíba modificará", Correio do Povo, 29 de outubro de 1958, p. 14.

⁴²³ "Ponte: a vedeta da cidade", Diário de Notícias, 4 de janeiro de 1959, p. 1.

⁴²⁴ "Ponte do Guaíba: façanha técnica rio-grandense", Diário de Notícias, 6 de janeiro de 1959, p. 10.

Será uma nova Porto Alegre insular que terminará por absorver a vizinha cidade de Guaíba. Na previsão do futuro, esses dois arquitetos [Demétrio Ribeiro e Enilda Ribeiro], projetaram uma cidade industrial linear Jacuí-Guaíba, concluindo que em tais condições a cidade linear projetada tomará a si parte das funções industriais que de outra maneira, devido à conveniência das estradas e, por conseguinte, dos transportes, iriam congestionar irremediavelmente Porto Alegre.⁴²⁵

Por fim, Tollens concluía que “profundas transformações” estavam por vir, nas quais a região seria convertida em “grande cidade, econômica e culturalmente”. Lamentava somente o fato da obra ter sido nomeada em homenagem a uma personalidade ainda viva.

Aliás, o nome da travessia não causou polêmica somente entre os jornalistas e os políticos, como veremos adiante. Os leitores do jornal também expressaram suas opiniões. Um deles sugeriu que a ponte deveria se chamar "Bento Gonçalves da Silva": "nome que, encarnando as qualidades mais estimadas do gaúcho, seja a representação da bravura, do heroísmo, da abnegação, da lealdade, da honra e do amor à liberdade".⁴²⁶ O nome de Bento Gonçalves também agradava a outro leitor que se manifestou na edição de 18 de janeiro de 1959.⁴²⁷ Contudo, quem parecia estar com a razão de fato, foi Paulo Tollens, no artigo referido acima, onde vaticinou com correção que a obra seria conhecida popularmente como Ponte do Guaíba...⁴²⁸

Faltando pouco mais de um mês para a inauguração das obras, já era possível o deslocamento entre a Ilha do Pavão e o município de Guaíba através das três pontes que se encontravam prontas. Apenas a continuidade entre a citada Ilha e a Avenida Sertório estava por ser terminada. De acordo com o Correio do Povo, os trabalhos se encontravam em sua fase final e a previsão é de que dentro de 10 dias a ponte do Guaíba estaria aberta ao tráfego.⁴²⁹

No entanto, um fator de atraso nessa reta final da obra estava precisamente naquela que era a peça fundamental do complexo de pontes: o vão móvel da ponte do Guaíba. Durante os testes preliminares no início do mês de dezembro, os mancais originais (peças semelhantes a rolamentos, utilizadas no mecanismo de suspensão do vão móvel) não resistiram e foram danificados, inviabilizando seu içamento. Com isso, novas peças foram trazidas de São Paulo

⁴²⁵ “Expressão social e econômica da Ponte do Guaíba”, Diário de Notícias, 18 de janeiro de 1959, p. 10.

⁴²⁶ “O nome da ponte do Guaíba”, Correio do Povo, 9 de janeiro de 1959, p. 4.

⁴²⁷ “A ponte do Guaíba”, Correio do Povo, 18 de janeiro de 1959, p. 4.

⁴²⁸ Da mesma forma pensava o leitor Luiz de Magalhães, de acordo com carta recebida pelo Correio do Povo. “Ponte do Guaíba”, Correio do Povo, 30 de janeiro de 1959, p. 4.

⁴²⁹ “Espera-se que as pontes do Guaíba dêem passagem dentro de dez dias”, Correio do Povo, 9 de janeiro de 1959, p. 14.

possibilitando o êxito nos testes.⁴³⁰ Em meio a expectativa de inauguração da obra, pessoas telefonavam diariamente para as redações dos jornais a fim de obter informações sobre o andamento dos trabalhos.⁴³¹

Na véspera de Natal de 1958, os jornais trouxeram um presente para a população que permanecia na expectativa: a data de inauguração estava marcada e ocorreria em poucos dias, mais precisamente em 28 de dezembro. De acordo com a imprensa, a solenidade de abertura da Ponte do Guaíba contaria com a presença do presidente Juscelino Kubitschek, dentre outras autoridades. Contudo, o presidente não compareceu, alegando compromisso marcado anteriormente.⁴³² Dois dias antes da inauguração, o governador Ildo Meneghetti fiscalizou pessoalmente os preparativos.⁴³³ Mas quem roubou a cena um dia antes da obra ser inaugurada foi Borges de Medeiros⁴³⁴, que, com 95 anos, realizou uma "visita inesperada e altamente expressiva" à Ponte do Guaíba, de acordo com a reportagem do Correio do Povo.⁴³⁵ Recebido pelo Engenheiro Jorge Bastian, da firma ABC, empreiteira da obra, Borges declarou: "eu não esperava ver esse grande empreendimento realizado", possivelmente em referência a sua idade avançada.

A inauguração ocorreu com a presença de milhares de pessoas e com o arcebispo de Porto Alegre, D. Vicente Scherer, abençoando a obra e uma imagem de Nossa Senhora Medianeira que foi entronizada na casa de comando do vão móvel.⁴³⁶ De acordo com a imprensa, citando o Daer, o público teria chegado a 80 mil pessoas, transportadas em 15 mil carros, que, após a solenidade, rumaram até a entrada da cidade de Guaíba, realizando o

⁴³⁰ "Praticamente paralisadas as obras da Ponte do Guaíba", Correio do Povo, 11 de dezembro de 1958, p. 20 e 24. "Novas tentativas para o funcionamento do vão móvel da ponte sobre o Guaíba". Diário de Notícias, 12 de dezembro de 1958, p. 21. "Vão móvel da ponte está sendo levantado várias vezes por dia". Diário de Notícias, 18 de dezembro de 1958, p. 20. "Amplio sucesso na experiência do vão móvel da ponte". Diário de Notícias, 19 de dezembro de 1958, p. 7.

⁴³¹ "Não foi experimentado ontem o vão levadiço da ponte do Guaíba", Correio do Povo, 13 de dezembro de 1958, p. 18.

⁴³² "Inaugura-se no próximo domingo, dia 28, a grande ponte sobre o Guaíba", Correio do Povo, 24 de dezembro de 1958, p. 12. "Será inaugurada domingo a travessia Eng. Régis Bittencourt", Diário de Notícias, 24 de dezembro de 1958, p. 6. "JK não estará presente na inauguração da ponte", Diário de Notícias, 27 de dezembro de 1958, p. 12.

⁴³³ "Ponte do Guaíba recebe os últimos retoques para sua inauguração amanhã", Correio do Povo, 27 de dezembro de 1958, p. 13 e 18.

⁴³⁴ Presidente do Estado do Rio Grande do Sul de 1898 a 1908 e de 1913 a 1928.

⁴³⁵ "Borges de Medeiros visitou de surpresa e sem convite oficial a Ponte do Guaíba", Correio do Povo, 28 de dezembro de 1958, p. 56.

⁴³⁶ "Ponte mística entre o Céu e a Terra", Correio do Povo, 28 de dezembro de 1958, p. 10. Texto de autoria do padre Urbano Rausch, louvando a iniciativa do governador de entronizar uma imagem de Nossa Senhora Medianeira na casa de comando da ponte.

percurso através das quatro pontes da Travessia.⁴³⁷ A ideia de que uma nova etapa de desenvolvimento passava a vigorar a partir desta inauguração continuava presente na imprensa, que encarava a obra como um marco para a economia e para o turismo do Rio Grande do Sul.⁴³⁸

O jornal *Correio do Povo*, referindo-se ao fim do “moroso sistema de barcas”, celebrava o término das dificuldades de transporte entre as duas margens:

Desaparecem, doravante, os inconvenientes, incômodos e não pequenos prejuízos que a travessia por água ocasionava aos viajantes e ao transporte de mercadorias por estradas que vêm ter a esta Capital ou daqui levam aos mais diversos pontos do interior. As longas filas de veículos, que se formavam em Vila Assunção ou na vizinha cidade de Guaíba, por mais esforço que fizessem os responsáveis pelo serviço de barcas, mantidas pelo Daer, constituíam um entrave que se refletia profundamente na vida econômica do Rio Grande do Sul.⁴³⁹

Como se percebe neste trecho, o jornal de fato conclui que a inauguração da Travessia Régis Bittencourt colocava um ponto final em uma era, dando início a outra, aliás, um entendimento que está muito claro nos editoriais “A Era das Barcas” e “A Era das Pontes”, mencionados na introdução desta dissertação. Na sequência, o texto relaciona ainda o que considera uma vitória esperada há muito, a saber, a superação da barreira que era o Guaíba, com o progresso:

É uma antiga aspiração do povo gaúcho que afinal se concretiza. Vencer, com uma obra de tamanho vulto, o obstáculo representado pelo imenso caudal, poderia parecer aos homens do passado empresa irrealizável. Contudo, o destino havia de reservar ao Rio Grande do Sul o júbilo de ver realizada essa grandiosa empresa, que se perpetuará no tempo, a serviço do progresso de nossa terra.

De fato, embora com muitos problemas, a obra permanece, quase 60 anos depois, servindo ao tráfego de veículos entre Porto Alegre e a metade sul do Estado. Contudo, o primeiro problema com o vão móvel ocorreu ainda no mês de janeiro de 1959, quando dois petroleiros que se dirigiam ao rio Gravataí não puderam passar devido uma pane no mecanismo de içamento. Na época, o vão era movimentado duas vezes por dia, às 9 e às 14 horas.⁴⁴⁰

⁴³⁷ A população de Porto Alegre no ano de 1957 era de 532.624 habitantes. OLIVEIRA, Clovis Silveira. Porto Alegre: a cidade e sua formação. Porto Alegre: Editora Norma, 1985, p. 234.

⁴³⁸ "Inaugurada a travessia a seco do rio Guaíba", *Diário de Notícias*, 30 de dezembro de 1958, p. 12 e "15 mil veículos com 80 mil pessoas passaram pelas pontes do Guaíba", *Correio do Povo*, 30 de dezembro de 1958, p. 20.

⁴³⁹ "Uma grandiosa obra de engenharia", *Correio do Povo*, 31 de dezembro de 1958, p. 4.

⁴⁴⁰ "Vão móvel da ponte sobre o Guaíba está funcionando", *Correio do Povo*, 18 de janeiro de 1959, p. 4.

3.5 A luta em torno da denominação oficial da obra

Em 19 de abril de 1959 - dia em que Getúlio Vargas, se estivesse vivo, comemoraria 77 anos -, o recém empossado governador do Rio Grande do Sul Leonel Brizola promoveu uma solenidade, sobre a também recém inaugurada Travessia Régis Bittencourt, a fim de realizar a troca de nome desta. A obra, inaugurada em dezembro de 1958, foi nomeada em homenagem ao então presidente do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), engenheiro Edmundo Régis Bittencourt, significando com isto uma vitória do campo técnico, ao batizar a obra com o nome de um dos seus, em prejuízo do campo político, sobretudo dos trabalhistas.⁴⁴¹ A troca de nome havia sido prometida por Brizola durante a campanha para o governo do Estado, nas eleições de 1958,⁴⁴² revelando dois aspectos principais: 1) a insatisfação do engenheiro Leonel Brizola - agora governador trabalhista - com a vitória do campo dos engenheiros na luta simbólica por representação, que, ao impôr o nome de um dos seus a uma das mais importante obra do período, garantia o prestígio a todo campo, que possuía também relações com o partido opositor a Brizola, o PSD; 2) a necessidade pessoal e política de fazer representar Vargas - seu mentor político - e o trabalhismo em importante símbolo do progresso e do desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

A solenidade, ocorrida em meio a acalorados debates na Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul (Alergs), foi amplamente discutida e esteve no centro de uma luta por representação política.

O primeiro a se manifestar, na sessão de 8 de abril, foi o deputado Getúlio Marcantônio, do Partido Libertador (PL). Marcantônio, ironicamente, afirma que finalmente o governo cumpriria ao menos uma das promessas de campanha - referindo-se à mudança de nome da obra - e criticando Brizola por não haver cumprido outras tais como a constituição de um Executivo técnico e a falta de apoio aos “milhares de desempregados que o foram procurar”. Indignado, o deputado informa que a placa com o novo nome já estava sendo feita. Na primeiro aparte, realizado pelo deputado Hélvio Jobim (PSD), este manifesta seu apoio às

⁴⁴¹ Durante a disputa, o ex-governador Ildo Meneghetti chegou a enviar um telegrama ao Eng. Régis Bittencourt lamentando e solidarizando-se em relação a troca do nome da ponte. "Protesta Meneghetti contra a mudança do nome da travessia a seco do Guaíba", Correio do Povo, 26 de abril de 1959, p. 10.

⁴⁴² O candidato Brizola chegou a afirmar que tão logo tomasse posse iria proceder com a mudança de nome da obra, no entanto, após assumir decidiu que a cerimônia se realizaria na data de 19 de abril de 1959, data de aniversário de Getúlio Vargas, revestindo desta forma o ato de forte simbolismo.

críticas do deputado Marcantônio e defende que o objetivo da troca de nome da Ponte nada mais era do que a procura de “enfeitar o PTB com penas de pavão”, já que a obra seria fruto da administração de Ildo Meneghetti (PSD) e agora os petebistas, na figura de Brizola, tentavam capitalizar sobre a mesma, “dando o nome do inspirador” do partido dos trabalhistas. O deputado Sinval Guazelli (PDC) também faz um aparte e diz que a obra define o sentido das duas administrações, uma que realizou a obra e a outra que “é apenas capaz de dar a denominação à ponte”. Getúlio Marcantônio encerra sua fala criticando o governo que, teria feito uma “operação vingança” contra servidores do Daer e que talvez o precedente de troca de nome da Ponte servisse para a troca no futuro até mesmo do nome do Palácio Piratini.

No mesmo dia desta sessão, portanto em 8 de abril de 1959, o jornal O Estado de São Paulo publica uma notícia a respeito da troca de nome da Travessia. Sob o título "Engenheiros pedem demissão", o jornal informa que os engenheiros Antonio Frois e Walter Haetinger, este último um dos principais engenheiros do Daer na definição do projeto vencedor para a Travessia a seco do Guaíba, haviam pedido demissão "tão logo tiveram conhecimento da determinação do Daer para que fosse retirada a atual placa, que será substituída por outra, já com a denominação Travessia Getúlio Vargas". Ao fim da nota o jornal faz questão de destacar que "a monumental ponte sobre o rio Guaíba" teve seu nome dado em homenagem a Régis Bittencourt "veterano técnico brasileiro, a quem o Estado deve assinalados serviços no campo rodoviário". No dia seguinte, portanto em 9 de abril de 1959, é a vez de O Globo publicar uma notícia sob o título "Homenagem a Vargas provoca demissões" com, praticamente, o mesmo texto publicado pelo O Estado de São Paulo.

Já na sessão do dia 10 de abril, quem se manifesta a respeito do tema é o deputado oposicionista Ariosto Jaeger (PSD). O deputado lamenta que obras importantes para o desenvolvimento do estado sejam envolvidas naquilo que chama de “facciosismo, pela política no seu pior sentido pela paixão”. Ou seja, o deputado atribui a troca de nome da Ponte a uma paixão partidária do governador Leonel Brizola e tenta desqualificar o ato a partir desta premissa. Jaeger, com termos duros, afirma que Brizola prometera durante a campanha efetuar a troca de nome no primeiro dia de seu mandato, mas que lhe teria faltado coragem para realizar sozinho tal “ato de violência”. É rebatido pelo deputado petebista Justino Quintana, que, de maneira um pouco debochada, afirma que Brizola nada mais faz do que cumprir promessas de campanha, as quais são cobradas pela oposição. Ariosto Jaeger parte para os ataques pessoais contra o governador:

nós cobramos as promessas do Governante do Rio Grande do Sul, mas cobramos aquelas que possam beneficiar o povo rio-grandense; desejamos que as cumpra; que cumpra aquelas que não está cumprindo e deixe de cumprir esta promessas que não tem sentido, que não tem fundamento, que não é do interesse do Rio Grande. O cumprimento desta promessa só poderá prejudicá-lo e, acima de tudo, demonstrará falta de equilíbrio, a falta de compostura, a falta de serenidade de um homem que ocupa o Governo.⁴⁴³

Considera o deputado que a troca de nome da Travessia representa prejuízo ao povo do Rio Grande do Sul e que Brizola, a realizar tal ato, demonstra-se como um homem inadequado ao pleno exercício do governo. O termo “ato de violência” aproxima-se de uma matéria veiculada posteriormente pelo jornal O Estado de São Paulo, em 16 de abril de 1959, sob o título “Política de violência”: “uma nova onda de demagogia acompanhada de violências e até de crimes acaba de envolver o País uma vez mais, de norte a sul, como se estivéssemos numa terra sem leis nem tradições, ainda sob o domínio dos antigos coronéis”.⁴⁴⁴ O jornal relata uma série de “incidentes políticos” provocados por “falsos líderes populares”, dentre os quais Leonel Brizola. O Estado de São Paulo ainda aponta quatro casos que “documentam” aquilo que afirma no editorial. Assassinatos políticos em Alagoas e Minas Gerais; corrupção no Pará; e, finalmente, Porto Alegre, onde “a entrada do novo governador tem sido salientada por violentos ataques a todos os partidos e personalidades que não navegam nas águas turvas do sr. Brizola”. O jornal então utiliza como exemplo as “tropas de choque conhecidas por comitês petebistas, cujo objetivo é arrancar as placas da ponte Régis Bittencourt, a fim de substituir o nome do engenheiro construtor da travessia pelo de Getúlio Vargas”. O jornal lamenta o “panorama desolador”, sobretudo quando “num tempo em que o Brasil se diz em marcha aberta para o industrialismo”.

Mas Ariosto Jaeger, após sua veemência contra o governo, traz ainda mais um documento importante. Um ofício apócrifo, atribuído ao PTB, com data de março de 1959. O documento conclama a militância do partido a ajudar na homenagem a ser feita a Getúlio:

Tu, companheiro, que tudo destes, que tanto trabalho desenvolvestes para a vitória do Engº Leonel Brizola, que demonstrastes possuir capacidade de liderança, põe-te em campo para, junto com aqueles outros companheiros valorosos, com o povo, que só o grande morto soube amar, porque pelo povo, morreu para que o povo não fosse mais escravo de ninguém, tu, companheiro, levarás o povo no dia 19 de abril, aniversário do Mártir do Nacionalismo, para arrancar aquela placa colocada pelas forças

⁴⁴³ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXVII, p. 186-187.

⁴⁴⁴ “Política de violência”, O Estado de São Paulo, 16 de abril de 1959, p.

reacionárias e ajudar a colocar outra com os dizeres “Travessia Getúlio Vargas”. Homenagem do povo que não é escravo de ninguém, 19 de abril de 1959.⁴⁴⁵

Este documento apresenta dois aspectos muito relevantes sobre o debate que estava ocorrendo. O primeiro deles diz respeito a forte polarização entre PTB e PSD, considerando os militantes do primeiro que quem não estava com o getulismo estava contra o getulismo. E, segundo ponto, a verdadeira idolatria à figura de Vargas, quase religiosa, da qual Brizola fazia parte também. O documento ainda destacava a importância da mobilização popular no evento: “que a história registre que a mudança do nome da Travessia foi feita pelo povo e não pelo Governo”.

Um dia após a solenidade de troca de nome, portanto na sessão do dia 20 de abril de 1959, o deputado pessedista Ary Delgado abre sua fala recitando a célebre sentença de Ruy Barbosa sobre a vergonha de ser honesto devido ao triunfo da injustiça. O deputado se demonstra muito preocupado com as consequências do ato do governador Brizola sobre as relações entre o governo estadual e federal, apesar de reconhecer que a homenagem a Getúlio Vargas não era indevida: “nós, que estamos em campos opostos, não poderemos deixar de reconhecer com honestidade a expressão política do extinto brasileiro”. Contudo, lamenta a “desomenagem” a um

homem que, pelo que realizou de efetivo e concreto, mereceu a consideração do Governo de então, de todo o Brasil, o Engenheiro Edmundo Régis Bittencourt, que carregou para o Rio Grande do Sul fabulosas somas e que, não fora o interesse extraordinário que demonstrou, talvez essa obra gigantesca, que orgulha não só o Estado, mas ao país inteiro e toda a América do Sul, talvez essa travessia não tivesse sido ultimada no pouco tempo em que foi.⁴⁴⁶

Os termos “desomenagem” e “desomenageador” parecem ter sido largamente utilizados neste caso. No dia 20 de abril 1959, O Globo critica o governador Leonel Brizola pela decisão de trocar o nome da travessia. Sob a nota "Brizzola (sic), o "Desomenageador" o jornal publica "enérgico telegrama" assinado pelo vice-presidente do Sindicato dos Engenheiros do Rio de Janeiro, onde a instituição se diz "chocada com a demagogia da substituição do nome" e lamenta que "um engenheiro, embora desviado pela política, possa praticar tão injustificada "desomenagem".⁴⁴⁷

⁴⁴⁵ Anais da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Volume CXXVII, p. 187.

⁴⁴⁶ Ibidem, p. 355.

⁴⁴⁷ “Brizzola, o desomenageador”, O Globo, 20 de abril de 1959, p.

Igualmente, podemos verificar que o deputado atribui o sucesso da Travessia à iniciativa pessoal de um engenheiro, portanto, membro do campo dos engenheiros. No entanto, parece ser evidente, devido às manifestações anteriores, que a luta se desenrolava entre dois partidos, portanto no campo político, que lutavam pela imposição de uma visão mais legítima do social. Os petebistas buscando a representação simbólica no nome da obra, sendo enfrentados pelos pessedistas que não desejavam que isto acontecesse e defendiam a manutenção do nome do engenheiro.

O deputado Hélio Carlomagno faz um aparte no sentido de lembrar que os petebistas durante a obra a consideraram defeituosa e agora desejavam rebatizá-la. O deputado Ary Delgado então faz menção de que até um “protesto divino se verificou” durante a solenidade, em referência a uma tempestade que acontecera durante a cerimônia, tendo caído um raio sobre um cidadão que se encontrava no local. De acordo com a imprensa: “O ato foi realizado sob forte tempestade, e, segundo informam os vespertinos, no momento em que o governador retirava a antiga placa para colocar a nova, um raio atingiu um cidadão, ferindo-o gravemente”⁴⁴⁸.

É somente na sessão do dia 23 de abril que o deputado Sereno Chaise, vice-líder da bancada do PTB, sai em defesa do governador e de sua atitude.⁴⁴⁹ Após longa fala do deputado Hélio Carlomagno, onde este critica duramente o governador, apelando até para sentimentos a respeito dos princípios do povo rio-grandense, ao afirmar que Brizola “não teve o cavalheirismo inato do gaúcho”, Chaise denuncia as “falsas profecias” das “cassandras oposicionistas”. O deputado alega não ter participado do debate antes pois este não teria ocorrido de maneira civilizada. Faz uma longa exposição a respeito das melhorias que o governo estadual estaria realizando, em seguida lê extenso texto técnico do Daer sobre a questão da necessidade da travessia e vem a concluir afirmando que o governo não menosprezou nenhum dos participantes da obra, justificando a homenagem a Getúlio Vargas como tendo “aprovação ampla e plena da população rio-grandense, num preito de justiça”. Portanto, o deputado petebista alude a uma suposta vontade popular, que referendaria a troca de nome e por isto ela seria plenamente legítima.

A questão é que a troca de nome nunca foi homologada oficialmente pelo governo federal, responsável pela obra. Como bem disse a imprensa à época, contrariando a visão dos deputados, “a razão está com o povo, que ignora o batismo da travessia, e o próprio nome

⁴⁴⁸ “Brizola mudou o nome da ponte”, O Estado de São Paulo, 22 de abril de 1959, p. 50.

⁴⁴⁹ “Defesa do governo no caso da alteração do nome da travessia a seco do Guaíba”, Correio do Povo, 24 de abril de 1959, p. 14.

travessia, chamando-a simplesmente de Ponte do Guaíba”⁴⁵⁰, como de fato ocorre até os dias de hoje.

⁴⁵⁰ “Brizola mudou o nome da ponte”, O Estado de São Paulo, 22 de abril de 1959, p. 50.

CONCLUSÃO

Ao longo desta dissertação vimos que, desde o final da década de 1930, a busca pelo progresso no estado do Rio Grande Sul, entendida como o esforço pela consolidação do desenvolvimento econômico a partir da remoção dos entraves infraestruturais que o impediam de ocorrer, passava pela tomada de consciência de que somente um órgão especializado poderia realizar as obras rodoviárias necessárias ao crescimento do estado. Neste contexto é que surge o Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), responsável, por delegação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), pela construção da Travessia Régis Bittencourt, obra que será vista como, mais do que um símbolo, agente do progresso.

Naquele período, onde a opção pelo transporte rodoviário já ganhava força no país, as estradas no Rio Grande do Sul se apresentavam completamente inadequadas para o tráfego motorizado. Da mesma forma, as travessias de rios pelo serviço de barcas constituíam um embaraço a mais, funcionando como obstáculo ao desenvolvimento, por dois motivos: 1) devido ao constante aumento do número de veículos ao qual não mais davam conta; 2) as novas rodovias em construção que favoreciam ainda mais o incremento do tráfego automotor.

Foi nesse sentido que o Estado, - atuando como um agente modernizador das estradas e como um patrocinador de serviços produtivos - aliou-se aos setores produtivos tradicionais do Rio Grande do Sul - bem como à nascente burguesia industrial - através do campo técnico dos engenheiros, que conformava um campo à parte e que esteve na dianteira da criação do Daer. Devemos recordar que o contexto, ora abordado, era o de racionalização dos serviços públicos, surgido na Era Vargas, visando atender a demanda pelo progresso.

Assim, tanto na construção de estradas que levassem em consideração as especificidades da economia das diferentes regiões, como na prioridade que deu ao planejamento e construção das chamadas travessias a seco (pontes) com o objetivo de superar um sistema que não mais comportava o aumento do tráfego - e que criava pontos de estrangulamento da economia - o Daer consolidou-se como a liderança modernizante das estradas do Rio Grande do Sul.

Por outro lado, com todos os seus estudos - de escritório e de campo -, o Departamento proporcionou um real avanço técnico na construção de pontes e estradas naquele período, servindo estas obras aos seus engenheiros como uma espécie de formação

empírica, culminando nos aprofundados estudos para a construção da Travessia Régis Bittencourt.

Desta forma, ao chegar na década de 1950, o Daer capitaneou os estudos preliminares para a definição do traçado e do tipo de obra mais adequados à travessia do Guaíba, optando finalmente pela solução da Avenida Sertório, tangenciando a cidade pela Zona Norte da capital.

No entanto, não houve unanimidade dentro do campo técnico, e uma disputa em torno da implementação de outro projeto foi iniciada. O engenheiro José Baptista Pereira, conhecido e reconhecido pelos seus pares como importante agente na modernização da malha rodoviária do Rio Grande do Sul, utilizou-se de seu grande capital simbólico para promover a discussão onde contestava a visão do Departamento em relação a melhor solução a ser adotada para a travessia a seco do Guaíba. Afinal, Pereira tendo sido atuante na fundação do Departamento e seu primeiro diretor-geral, possuía poder suficiente, proporcional ao reconhecimento que recebia do grupo, para que fizesse sua voz ser ouvida no debate.

Nesta luta pela imposição da sua visão antagônica a respeito do problema, Pereira revela percepções diferenciadas, justamente por situar-se - embora também fosse engenheiro - em posição diferente no espaço social, já que ia além do campo técnico, possuindo forte penetração no campo político.

Da mesma forma, é possível concluirmos que o problema da travessia a seco do Guaíba, ultrapassou a questão rodoviária, sendo encarado também pelos engenheiros como um problema urbanístico, no qual se apresentavam três soluções: aprimoramento do precário serviço de barcas; construção de um túnel subfluvial, a partir da região conhecida como Ponta da Cadeia; utilização da geografia das ilhas para a construção de um complexo de pontes. A última, como se sabe, acabou por ser a alternativa vencedora, embora tenha havido espaço para o contraponto do engenheiro José Baptista Pereira.

Nas duas visões conflitantes a respeito do mesmo problema - por um lado uma que buscava fazer com que a obra tangenciasse a cidade, evitando a entrada do tráfego pesado na mesma, por outro o entendimento de que o impacto não seria considerável se a solução escolhida passasse no perímetro urbano mais central - podemos identificar o alinhamento com uma visão urbanística europeia, no caso da primeira, e outro mais afeito às soluções norte-americanas, que preconizavam a travessia das cidades por grandes rodovias no caso da segunda. Contudo, neste mesmo embate, também fica claro que os engenheiros se

aproximavam do pensamento cepalino a respeito do desenvolvimento da América Latina, para quem modelos importados não deveriam ser aplicados sem adaptações regionais.

Por fim, os debates em torno da construção da Travessia Régis Bittencourt também aconteceram dentro do campo político, especialmente na Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, escolhida como recorte nesta dissertação.

Lá, deputados, desde o retorno dos trabalhos legislativos no período de redemocratização pós-Estado Novo, insistiram frequentemente na necessidade de substituição dos chamados “passos de barca” em todo o interior pela construção de pontes.

Este mesmo entendimento, no raiar da década de 1950, foi direcionado ao então problemático sistema de barcas que realizava a travessia do Guaíba, onde os deputados encetaram discussões a respeito da necessidade da obra. Em um primeiro momento ainda considerando a inevitabilidade de construção de um túnel; em seguida, considerando a travessia por ponte a mais exequível. Contudo, mesmo entre os políticos, havia vozes, sobretudo dos partidos mais conservadores, que não concordavam com a obra, por considerá-la um gasto desnecessário de dinheiro público, enquanto as estradas estaduais permaneciam com sérios e graves problemas.

A visão dos deputados, em quase sua totalidade, era a de que a obra por si só traria progresso e desenvolvimento para toda a região. Embora houvesse uma forte polarização política no Rio Grande do Sul naquele período, os dois grandes partidos – PTB e PSD – formavam um consenso em torno da questão, encarando como absolutamente imprescindível uma solução para a travessia do Guaíba, e divergindo apenas em questões pontuais, como o tipo de obra – se ponte ou túnel - e também na necessidade ou não de confrontarem-se as visões diferenciadas de José Baptista Pereira e os engenheiros do Daer acerca do problema. Inclusive, este é um indício eloquente de que o processo decisório cabia, o tempo todo, ao campo técnico, até mesmo na visão dos políticos, que, em suas falas nunca reivindicaram esta prerrogativa. Foi possível perceber também que apenas forças políticas menores e conservadoras, tais como a UDN, o PL e o PRP, se posicionaram contra a execução da obra. De qualquer forma, não faltaram projeções, compartilhadas igualmente pela cobertura jornalística, de que, a partir do advento da travessia a seco do Guaíba, o Rio Grande do Sul entraria em uma nova etapa da sua história. A conurbação com a cidade vizinha de Guaíba era dada como certa, havendo projetos, inclusive, para a construção de um Aeroporto Internacional nesta localidade.

De maneira geral, procuramos evidenciar a visão dos campos técnico, político e jornalístico, de que a construção de estradas e pontes era sinônimo de progresso e, como tal, vinculava-se estreitamente ao desenvolvimento econômico, obstaculizado, no entendimento dos agentes estudados, pelas barcas, que já não mais atendiam satisfatoriamente ao crescente tráfego motorizado. Como visto, o problema da travessia do Guaíba não poderia ser diferente e se encaixava dentro destas percepções e representações, mobilizando grande esforço intelectual em diversos setores da sociedade que desejavam uma obra que atendesse de maneira adequada a demanda pelo transporte entre as duas margens.

Sendo assim, e concluindo, buscamos evidenciar, ao longo deste trabalho, a verdadeira dicotomia que se estabeleceu, onde a oposição entre barcas e pontes equivalia à oposição existente entre atraso e progresso. Portanto, como referido em todo o trabalho, a visão corrente era de que o Rio Grande do Sul, a partir da substituição dos precários serviços de barcas pelas sólidas e modernas pontes, efetuava uma transição de eras, passando de uma era de atraso, representada pelas barcas, para uma era de desenvolvimento, na qual as pontes se tornavam um importante símbolo. Desta forma, esperamos ter dado nossa contribuição para uma melhor compreensão sobre a história do Daer, da travessia do Guaíba e da infraestrutura rodoviária do Rio Grande do Sul no período entre as décadas de 1930 e 1950.

REFERÊNCIAS

ABREU, Alzira Alves de. et al (coords.). **Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro – Pós-1930.** Rio de Janeiro: CPDOC, 2010. In: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/pestana-clovis>> Acesso em: 26/07/2016.

ABREU, Luciano Aronne de. **Um olhar regional sobre o Estado Novo.** Porto Alegre: Edipucrs, 2007.

AITA, Carmen; AXT, Gunter (orgs.). **José Antônio Flores da Cunha: discursos (1909-1930).** Porto Alegre: Assembleia Legislativa, 1998.

ALMEIDA, Maria Soares de. **Porto Alegre e seu urbanismo na primeira metade do século XX - as ideias, as imagens, os personagens.** In: Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR, 1997, p. 567-586. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/1703/1675>> Acesso: 14/06/2016.

ALMEIDA, Michel Willian Zimmermann de. **Indústria automobilística, política e desenvolvimento: os casos FNM e IBAP.** Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Pucrs, 2010.

ALVARENGA, Octávio Mello. **Grandes vultos da engenharia brasileira: José Baptista Pereira.** Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1975.

ARAVANIS, Evangelia. **Os primórdios da indústrias automobilísticas no Brasil: o caso da "General Motors" (1924-1935).** In: IX Encontro Estadual de História - ANPUH-RS, 2008. Disponível em <http://eeh2008.anpuh-rs.org.br/resources/content/anais/1211770922_ARQUIVO_EvangeliaAravanis.pdf> Acesso em 21/03/2016

ASSIS, Kleber Borges de. **O rio que não é rio.** Porto Alegre: Livraria do Globo, 1960.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo.** Rio de Janeiro: Edições 70, 1977.

BOTEGA, Leonardo da Rocha. **A política habitacional no Brasil (1930-1990).** Periódico de Divulgação Científica da FALS, Ano I - Nº 02- Março de 2008.

BOURDIEU, Pierre. **Questões de sociologia.** Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

_____. **O poder simbólico.** Rio de Janeiro: Bertrand, 1989.

_____. **Coisas ditas.** São Paulo: Brasiliense, 2004.

_____. **A economia das trocas simbólicas.** São Paulo: Perspectiva, 2015.

BURKE, Peter. **A Escola dos Annales (1929-1989): a Revolução Francesa da historiografia.** São Paulo: Unesp, 1997.

BIELSHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1988.

CAGGIANI, Ivo. **Flores da Cunha: biografia.** Porto Alegre: Martins Livreiro, 1996.

CALABI, Donatella. **História do urbanismo europeu.** São Paulo: Perspectiva, 2012.

CÁNEPA, Mercedes Maria Loguércio. **Partidos e representação política: a articulação dos níveis estadual e nacional no Rio Grande do Sul (1945 - 1965).** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

CAVALCANTI, Celso de Oliveira Bello. **Impactos da reforma administrativa do governo Collor na modelagem organizacional do DNER.** Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: FGV, 1995.

CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. **A ponte do Guaíba.** São Paulo: M. Carrillo Arquitetos, 2007.

CHOY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidades - uma antologia.** São Paulo: Perspectiva, 1998.

CORTÉS, Carlos. **Política Gaúcha: 1930 - 1964.** Porto Alegre: Edipucrs, 2007.

COSTA, Maria Amélia Soares Dias da. **Reorganização partidária e prática democrática no Rio Grande do Sul de 1945 a 1950.** Pelotas: Editora Universitária, 1997.

COSTA PINTO, L. A. Modernização e desenvolvimento. In: COSTA PINTO, L. A; BAZZANELA, W.(orgs.). **Teoria do desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Zahar, 1967, p. 193. apud OLIVEN, Ruben. **Urbanização e mudança social no Brasil.** Petrópolis: Vozes, 1988.

DALMAZO, Renato Antonio. **Planejamento estadual e acumulação no Rio Grande do Sul, 1940-74.** Porto Alegre: FEE, 1992.

DRAIBE, Sônia. **Rumos e metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil (1930-1960).** Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1985, p. 90.

DINIZ, Eli. **Engenharia institucional e políticas públicas: dos conselhos técnicos às câmaras setoriais.** In: PANDOLFI, Dulce Chaves (org.). **Repensando o Estado Novo.** Rio de Janeiro: FGV, 1999.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** São Paulo: Edusp, 2012.

FLORES, Moacyr. **Governo de Flores da Cunha.** In: NEUBERGER, Lotário (org.) **A era Flores da Cunha.** Porto Alegre: Ediplat, 2011.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Vargas: o capitalismo em construção.** São Paulo: Brasiliense, 1999.

FORTES, Alexandre. **Memória, identidade e comunidade: a enchente de 1941 no Distrito Industrial de Porto Alegre.** In: **História Unisinos**, vol. 6, n. 6, 2002, p. 146.

GATTÁS, Ramiz. **A indústria automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil**. São Paulo: Prelo Ed., 1981.

GERTZ, René. **O Estado Novo no Rio Grande do Sul**. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2005.

HAFFNER, Jacqueline A. H. **A Cepal e a industrialização brasileira (1950-1961)**. Porto Alegre: Edipucrs, 2002.

HEINZ, Flávio M.(org.). **O Parlamento em tempos interessantes: breve perfil da Assembléia Legislativa e de seus deputados – 1947-1982**, Porto Alegre: CORAG, 2005.

IANNI, Octavio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1991.

KIEFER, Flávio. Uma travessia, muitas pontes. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de (coord.). **A ponte do Guaíba**. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2007

KOCH, Adolar. O processo de industrialização na República Nova. In: **Estudos Ibero Americanos**, Porto Alegre, v.7, n.1/2, 1981, p. 123-136.

MARTINS, Luís Carlos dos Passos. **A grande imprensa “liberal” da Capital Federal (RJ) e a política econômica do segundo governo Vargas (1951-1954): conflito entre projetos de desenvolvimento nacional**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS. Porto Alegre, 2010.

_____. Os caminhos do Profeta: a autobiografia de Samuel Wainer em Minha razão de viver. In: **Anos 90**. Porto Alegre, v. 14, n. 26, p. 111-126, 2007.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza; ALMEIDA, Maria Soares. Origem da verticalização no processo de modernização das cidades de Porto Alegre e Vitória. In: FREITAS, José Francisco Bernardino (org.). **Diálogos: urbanismobr**. Vitória: EDUFES, 2010.

MIRANDA, Adriana Eckert. **Planos e projetos de expansão urbana industriais e operários em Porto Alegre (1935-1961)**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, 2013. Disponível em <http://www.ufrgs.br/propur/teses_dissertacoes/Adriana_Eckert.pdf> Acesso: 14/06/2016.

MONIZ BANDEIRA, Luiz Alberto. **Brizola e o trabalhismo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.

MORAES, Roque. Uma tempestade de luz: a compreensão possibilitada pela análise textual discursiva. **Ciência e Educação**, v. 9, n. 2, p. 191-211, 2003.

MÜLLER, Geraldo. A economia política gaúcha dos anos 30 aos 60. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). RS: **Economia e política**. Mercado Aberto: Porto Alegre, 1979.

OLIVEIRA, Clovis Silveira. **Porto Alegre: a cidade e sua formação**. Porto Alegre: Editora Norma, 1985.

- OLIVEN, Ruben George. **Urbanização e mudança social no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1988.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. A burguesia industrial gaúcha na República Nova (1930-1937). In: **Estudos Ibero Americanos**, Porto Alegre, v.7, n.1/2, 1981, p. 137-148.
- PESTANA, Clóvis. **Revista Rodoviária**: 60 anos do DAER. Edição especial, ago/1997. p. 26 apud BOURSCHEID, 2007.
- RODRIGUES, J. A. A sociologia de Durkheim. In: RODRIGUES, J. A.; FERNANDES, Florestan (orgs.). **Durkheim - Sociologia**. São Paulo: Ática, 2000.
- ROEHE, Nara Simone. **A indústria automobilística e a política econômica do governo Geisel: tensão em uma parceria histórica (1974-1978)**. Tese de Doutorado. Porto Alegre: Pucrs, 2011.
- RUAS, Miriam Diehl. **A doutrina trabalhista no Brasil (1945 - 1964)**. Porto Alegre: Fabris, 1986
- SANDRONI, Paulo. **Novíssimo dicionário de economia**. São Paulo: Editora Best Seller, 1999.
- SILVA, Lucas Silva da. **Porto Alegre e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945): impactos no cotidiano da capital gaúcha**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PUCRS, 2009.
- SKIDMORE, Thomas. **Brasil: de Getúlio a Castelo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.
- TILL, Rodrigues. **As pontes na história do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Evangraf, 2005.
- TRINDADE, Héliogio. **Revolução de 30: partidos e imprensa partidária no RS (1928-1937)**. Porto Alegre: LP&M, 1980.
- TRUSZ, Alice Dubina; VIANNA, Rosélia Araújo. Uma travessia entre margens e vidas. In: CARVALHO, Maria Cristina Wolff de. **A ponte do Guaíba**. São Paulo: M. Carrilho Arquitetos, 2007.
- VARGAS, Luís Francisco da Silva. Saneamento e urbanização no Rio Grande do Sul durante os anos de 1916 a 1931: o papel da SOP - Secretaria de Obras Públicas. A cidade de Iraí como referência. In: **1º Colóquio Internacional História Cultural da Cidade Sandra Jatahy Pesavento**. UFRGS, 9 a 11 de março de 2015, p. 547. Disponível em <http://www.ufrgs.br/gthistoriaculturalrs/37CDLuisFranciscodasilvaVargas.pdf> Acesso: 11/03/2016
- VIANNA, Marcelo. Engenheiros, Estado, política e profissão - Diálogos e conflitos na construção do Rio Grande do Sul Moderno (1937-1964). In: **XI Encontro Estadual de História** - Universidade Federal do Rio Grande - Rio Grande - RS- Brasil. Disponível em: <<http://www.eeh2012.anpuh->

rs.org.br/resources/anais/18/1346365586_ARQUIVO_ComunicacaoANPUH2012final-formatado-MarceloVianna.pdf> Acesso: 26/07/2016.

WIRTH, John. **A política do desenvolvimento na era de Vargas**. Rio de Janeiro: FGV, 1973.



Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
Pró-Reitoria Acadêmica
Av. Ipiranga, 6681 - Prédio 1 - 3º. andar
Porto Alegre - RS - Brasil
Fone: (51) 3320-3500 - Fax: (51) 3339-1564
E-mail: proacad@pucrs.br
Site: www.pucrs.br/proacad