

Obras públicas monumentais, ficção e o regime militar no Brasil (1964-1985)

Sophia Beal

(tradução de Antonio Herculano Lopes)

Em 1971, Caetano Veloso, que estava autoexilado em Londres por causa de suas canções politicamente polêmicas, recebeu permissão para viajar ao Brasil para comparecer à festa de 40 anos de casados de seus pais. Ao chegar no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, foi detido pela polícia, que tentou forçá-lo a escrever uma canção celebrando a rodovia Transamazônica, uma obra pública gigantesca iniciada pela ditadura militar em 1970.¹ Caetano, que se opusera publicamente ao regime, foi pressionado a cantar loas a um de seus principais projetos de desenvolvimento. Ele recusou. Poucas horas depois, foi solto.

Era um tempo marcado pelo contraste entre o acelerado crescimento econômico do Brasil – o chamado “milagre” (1969-1973) – e a repressão draconiana à oposição política promovida pelo regime militar. A prosperidade econômica permitia obras públicas extremamente ambiciosas, que o regime militar usava, com resultados variados, como símbolo de seu sucesso modernizador. Três iniciativas gigantescas, com frequência chamadas sugestivamente de “obras faraônicas”, começaram durante a presidência de Emílio Garrastazu Médici (1969-1974): a rodovia Transamazônica, a usina de Itaipu (em parceria com o Paraguai) e a ponte Rio-Niterói. A Transamazônica deveria prolongar para oeste rodovias nordestinas, cruzando um vasto trecho da floresta amazônica previamente inatingível por veículos a motor, ligando a fronteira peruana com o Atlântico. Itaipu² foi a maior usina hidrelétrica do mundo até o término da

¹ DUNN, Christopher. *Brutality garden: Tropicália and the emergence of a Brazilian counterculture*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2001. p. 164.

² Esses projetos capturaram a imaginação de artistas brasileiros e do exterior. Em 1979, Henri Pitauud escreveu *Las siete caídas del río Paraná*, romance originalmente escrito em francês, mas publicado somente em espanhol. Dedicado ao ditador paraguaio Alfredo Stroessner e explicitamente anticomunista, o romance lamenta o fato de a represa de Itaipu ter encoberto os saltos do Guayrá (no Brasil, Sete Quedas). O escritor e médico carioca Jorge Martins de Oliveira escreveu o romance

construção em 2008 da represa das Três Gargantas, na China. A Rio–Niterói era, na época de sua construção, a mais longa ponte no mundo em vigas caixão (ponte reta, sem torres).

A ditadura militar brasileira, que patrioticamente descrevia o país sob seu comando como “Brasil grande”, buscou mais do que eficiência e expansão com seu programa intenso de obras públicas. Como o nome “Brasil grande” sugere, tamanho é documento. Um dos discursos de Médici, transmitido por rádio e televisão em honra do sétimo aniversário da Revolução de 1964 – denominação oficial do golpe que pôs os militares no poder –, defendia que, para superar suas dificuldades, o Brasil precisava “promover o desenvolvimento em dimensões mundiais”.³ Em outro discurso de 1971, referindo-se mais especificamente à natureza superlativa das iniciativas desenvolvimentistas do regime, Médici descreveu a usina de Itaipu como sendo construída por uma companhia binacional “que não terá paralelo, no mundo, por sua natureza e magnitude”.⁴ Um livro patrocinado pelo governo sobre a rodovia Transamazônica descreveu-a como “a mais gigantesca via terrestre pioneira em construção no mundo”.⁵

Como é de praxe em qualquer tipo de governo, o regime militar apresentou suas iniciativas de obras públicas como uma forma de direcionar o país no caminho do progresso. Mas o que chama a atenção no caso brasileiro é sua preocupação em se legitimar e o uso das obras gigantescas para fazê-lo. Por terem tomado o poder inconstitucionalmente, ainda que fossem obcecados pela obediência à lei, os oficiais fizeram grande esforço para “legitimar o ilegítimo”, como disse o historiador Thomas Skidmore.⁶ Carlos Fico reflete sobre a afirmação sucinta de

Atentado em Itaipu em 1983, no qual imagina o colapso da represa de Itaipu e suas consequências. Uma visita às cachoeiras do Iguaçu e à usina de Itaipu em 1988 inspirou Philip Glass a compor a cantata sinfônica *Itaipu*, cujo terceiro movimento se intitula “A represa”.

³ MÉDICI, Emílio Garrastazu. *Tarefa de todos nós*. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, Secretaria de Imprensa da Presidência da República, 1971. p. 82.

⁴ MÉDICI, Emílio Garrastazu. *O povo não está só*. 2. ed. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, Secretaria de Imprensa da Presidência da República, 1972. p. 36.

⁵ *Transamazônica: uma experiência rodoviária nos trópicos*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, 1972. p. 1.

⁶ SKIDMORE, Thomas. *Uma história do Brasil*. Trad. Raul Fiker. 3. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. p. 225.

Skidmore, observando que o regime militar, “embora autoritário, ditatorial, não pretendia ser identificado desse modo. [...] [O]s militares buscaram o rodízio dos presidentes” e “tentaram construir um arcabouço legal com atos institucionais que ‘ocultassem’ sua ilegitimidade”.⁷ Ao demonstrar sucesso numa área específica do progresso nacional, a modernização simbolizada pelas obras públicas monumentais do regime serviu para legitimar a ditadura tanto internamente quanto no exterior. Junto com a vitória do Brasil na Copa de 1970 e o chamado “milagre econômico”, o regime usou tais obras para promover sua imagem.

A realização de algumas das maiores obras do mundo tornava-se um símbolo da suposta grandeza e natureza moderna do regime, numa tentativa de legitimar uma das mais recentes ditaduras latino-americanas, o que era particularmente importante para a sua reputação internacional. Enquanto símbolos úteis, aquelas três obras buscavam o desenvolvimento econômico e, ao mesmo tempo, serviam como monumento ao regime. A narrativa de progresso por meio de obras públicas – expressão que passarei a usar daqui por diante – é a forma com a qual o governo apresentou suas obras faraônicas como prova de seu sucesso modernizador, algo essencial para legitimar seu poder. Para tanto, buscou apoio de artistas, tanto famosos como amadores.

Caetano foi um dos muitos artistas a quem se pediu uma louvação às grandes obras públicas, tática que acompanhou a estratégia de propaganda empreendida pelo regime, que, de acordo com o historiador Carlos Fico, buscou inspirar patriotismo sem referências diretas a qualquer partido político ou ditador.⁸ Em julho de 1969, o ministro dos Transportes, Mário Andreazza, instituiu a primeira Semana Nacional dos Transportes, que incluía concursos de melhores pinturas, gravuras e esculturas relacionadas ao tema, assim como a organização da antologia *Livro dos transportes*, editado por Dinah Silveira de Queiroz.⁹ A extensa antologia inclui textos completos e excertos de ficção e não-ficção, indo de uma passagem da famosa *Carta de Pero Vaz de Caminha a el-rei d. Manuel*,

⁷ FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 1997. p. 95.

⁸ *Ibid.*, p. 146.

⁹ QUEIROZ, Dinah Silveira de (Org.). *Livro dos transportes*. 2. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes, 1970. p. 432.

escrita em 1500, a poemas modernistas de Mário de Andrade, além de um recente artigo de jornal escrito por Mário Andreazza. Por meio de concursos, publicações e propaganda, o regime procurou gerar nas pessoas um sentimento de participação e de aprovação do desenvolvimento do país.¹⁰ Essa preocupação tanto com as obras quanto com a sua aprovação pública continuou nos anos subsequentes: de 1971 a 1973, a Assessoria Especial de Relações Públicas (Aerp) do regime militar lançou três campanhas de propaganda voltadas para a construção civil: *Em tempo de construir, Você constrói o Brasil* e *O país que se transforma e se constrói*.¹¹

Apesar da resistência de Caetano à Transamazônica, muitos brasileiros estavam dispostos a escrever poemas em sua honra. Em 1971, o Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes promoveu um concurso de melhor poema sobre a estrada e recebeu um total de 803 inscrições, das quais 20 foram publicadas na antologia *Tempo de estrada*, em novembro de 1972, pelo mesmo Serviço de Documentação.¹²

Ao selecionar as 20 descrições mais fulgurantes da estrada, o governo deixava que o próprio povo brasileiro promovesse a obra. Além disso, o livro foi distribuído gratuitamente,¹³ o que facilitou a sua difusão. Os poemas se referem diretamente às razões governamentais para construir a estrada. Muitos listam matérias primas que poderiam ser encontradas ao longo do trajeto da estrada, em especial ouro e diamante. Alguns poemas falam sobre as preocupações com a proteção da porção brasileira da Amazônia em face da “cobiça estrangeira”.¹⁴ Vários outros se referem ao esforço humanitário de oferecer terra agricultável ao longo da Transamazônica a pobres nordestinos, como demonstra este exemplo, anunciando que a estrada marcará o

¹⁰ FICO, Carlos. *Reinventando o otimismo*, p. 130.

¹¹ *Ibid.*, p. 121.

¹² DUARTE, Walter (Org.). *Tempo de estrada: 20 poemas da Transamazônica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes: Instituto Nacional do Livro, 1972. p. 7.

¹³ *Ibid.*, contracapa.

¹⁴ SETTI, Arnaldo. Estrada da redenção. In: DUARTE, Walter (Org.). *Tempo de estrada*, p. 41.

Fim das andanças
de todos os nordestinos,
que, por séculos,
foram da desgraça peregrinos,
fugindo das secas,
sem destino.¹⁵

Além disso, os poemas demonstram o desejo de facilitar a locomoção e melhor integrar a floresta amazônica à rede rodoviária:

E o norte-sul, leste-oeste,
não mais Brasil bipartido
e sim partilha-verdade,
hão de encontrar o seu pleno
sentido de liberdade!¹⁶

Os poemas, previsíveis e sem nuances, funcionam como uma narrativa do progresso pela qual a Transamazônica – e por extensão o governo que a construiu – estaria conduzindo a passo seguro o país para a modernização. Eles se referem à estrada como a “via-progresso”,¹⁷ representando a “marcha do progresso” do Brasil,¹⁸ construída pelos “pioneiros do progresso”,¹⁹ usando caminhões cujas rodas poderosas “marcarão todo progresso” no “seio do progresso” amazônico.²⁰

Reforçando a narrativa progressista, a maioria dos poemas adota um “nós” que demonstra que o projeto beneficia toda a nação. A estrada era controversa porque expunha uma vasta área da floresta a práticas prejudiciais ao meio

¹⁵ DUTRA, José Soares. Estrada da redenção. In: DUARTE, Walter (Org.). *Tempo de estrada*, p. 135.

¹⁶ PRADO, Maria Dinorah Luz do. Canto novo. In: DUARTE, Walter (Org.). *Tempo de estrada*, p. 148.

¹⁷ OTTO, Alexandre Alberto Dias. Via-Látex. In: DUARTE, Walter (Org.). *Tempo de estrada*, p. 36.

¹⁸ SETTI, Arnaldo. Estrada da redenção, p. 41.

¹⁹ LIMA, Vasco de Castro. O caminho das pedras verdes. In: DUARTE, Walter (Org.). *Tempo de estrada*, p. 186.

²⁰ CHAMMA, Foed Castro. Canto a *Transamazônica*. In: DUARTE, Walter (Org.). *Tempo de estrada*, p. 82-83.

ambiente, incluindo o desmatamento, a criação de pastos, a mineração e a agricultura.²¹ No entanto, muitos poemas ligavam o desflorestamento ao progresso, apoiando o sentimento bastante difundido de que o Brasil tinha o direito, senão o dever, de colher os benefícios econômicos de sua terra. Partes de dois poemas revelam essa posição:

Corta, corta, Meninão,
 Em todas as direções,
 Não permitas que a lâmina repouse
 Um segundo.
 E olha com respeito a dádiva divina,
 A Pátria luminosa que te coube.²²

Árvores anosas
 de tronco gigante
 serão derrubadas
 para que em sua marcha
 triunfal
 passe o progresso.²³

Tais narrativas de progresso ajudariam a justificar os recursos público empregados para financiar o projeto federal. Além disso, as celebrações em torno das obras públicas do regime desviavam a atenção da censura, restrições e violência governamentais.

A antologia poética e a recusa de Caetano em elogiar a Transamazônica como símbolo do progresso nacional ilustram as formas como as obras públicas podem se tornar parte ativa na competição pelas representações sobre o Brasil. Os poemas de propaganda demonstram os sentimentos contra os quais Domingos Pellegrini escreve seu conto “A maior ponte do mundo”— foco deste texto. Con-

²¹ SMITH, Nigel J. H. Colonization lessons from a tropical forest. *Science*, Washington DC, v. 214, n. 4.522, p. 755-761, 13 nov. 1981.

²² WHATELY, Menandro Thomaz. *Transamazônica*. In: DUARTE, Walter (Org.), *Tempo de estrada*, p. 162.

²³ SIQUEIRA, Maria Vera. A rodovia da integração. In: DUARTE, Walter (Org.), *Tempo de estrada*, p. 155.

forme ironicamente sugerido em seu título, o conto questiona a lógica pela qual as obras monumentais se tornam sinônimo da forma mais legítima de progresso. Ao criticar essa narrativa do regime, Pellegrini defende a lealdade, não à pátria, mas numa escala menor e mais pessoal, e também a aceitação do caráter ambíguo do simbolismo das grandes obras. O conto integra o livro *O homem vermelho*, de 1977, tendo o autor introduzido pequenas modificações em edições subsequentes. Ao longo do tempo, foi incluído em diversas antologias, inclusive na prestigiosa publicação de Italo Moriconi dos 100 melhores contos brasileiros do século XX.²⁴

Aparentemente, o narrador de Pellegrini, um eletricitista, põe-se a contar a história de um alicate perdido. Assim começa o conto:

Eu tinha um alicate que só vendo, encabado de plástico amarelo, na escuridão fosforescia [sic]; de aço alemão legítimo; usei oito anos quase todo dia, foi meu companheiro em Ibitinga, Acaraí, Salto Osório, Ilha Solteira e Salto Capivara. Se juntasse um metro de cada fio que cortei naquele alicate, tinha cobre pro resto da vida. Daí, quando você perde uma ferramenta que já usou muito, é o mesmo que perder um dedo.²⁵

O narrador viajou pelo Brasil, trabalhando nas instalações elétricas de usinas construídas pelo regime militar, e portanto contribuindo para prover energia para a indústria nacional. Ele se orgulha de seu trabalho, mas esse sentimento é temperado pela perda de seu alicate, o que ele associa misteriosamente à violência física, preparando o terreno para o desenvolvimento no conto de uma perda mais drástica. O eletricitista perde seu alicate enquanto está colocando a fiação da ponte Rio–Niterói. Isso é significativo porque, apesar da pressão oficial para que se admire a construção fantástica, o narrador opta por investir na lealdade a um objeto muito menor e mais pessoal (um alicate). Para contar a história da perda,

²⁴ PELLEGRINI, Domingos Jr. A maior ponte do mundo. In: _____. *O homem vermelho*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977; ou: In: Moriconi, Italo (Org.). *Os cem melhores contos brasileiros do século*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000. p. 364-373. Todas as citações do conto de Pellegrini vêm desta última edição.

²⁵ *Ibid.*, p. 364.

o narrador foca em outro tópico, também menor e mais pessoal que a ponte: sua experiência de fazer a instalação elétrica em parceria com o amigo e companheiro eletricitista 50 Volts, apelido adequado. Ao enfocar tais elementos pequenos e pessoais no processo de construção, e revelar como a extensão extraordinária da ponte era usada para mascarar coerção, o conto expõe as ambiguidades necessariamente omitidas da narrativa de progresso do regime, baseada nas obras públicas. O conto oferece a possibilidade de lealdades a objetos pequenos e pessoais, em contraste com os argumentos avassaladores e insuperáveis do regime.

Enquanto a Transamazônica é um dos projetos mais controversos e malogrados do regime, a ponte Rio-Niterói é um dos mais bem-sucedidos. Com 13 quilômetros de extensão, sua construção representa um feito tecnológico empreendido por um time de 150 engenheiros e empregando, no pico da obra, 10 mil trabalhadores.²⁶ Oferece uma via de transporte para todas as classes sociais de Niterói e do Rio, cidade esta cujos morros, lagos, costa e densidade populacional fazem com que a construção de estradas e as soluções de tráfego sejam especialmente desafiadoras. A construção da ponte não causou maiores deslocamentos de pessoas, nem destruição de prédios. Ao mostrar os sentimentos conflitantes do narrador de admiração e desgosto pela ponte, o conto revela as ambiguidades inerentes às conotações da ponte. Ela é, por um lado, um feito de engenharia e fonte de bem comum e, por outro, um projeto envolvendo condições de trabalho desumanas e que tirou a vida de um número desconhecido de operários. Os militares nunca revelaram as estatísticas de morte na construção da ponte, sob o pretexto de ser matéria de segurança nacional.²⁷

Como a obra começou e terminou durante a ditadura militar, a ponte Rio-Niterói se tornou uma joia na coroa do regime, ainda que o *boom* econômico já tivesse se esgotado ao final de sua construção. Na inauguração, em 1974, Mário Andreazza, o ministro dos Transportes (1967–1974), falou para um público de cerca de 10 mil pessoas sobre o simbolismo da ponte, a que chamou de “novo símbolo de um País novo” e um “símbolo de nossa determinação”, referindo-se a

²⁶ MAIOR ponte do Brasil faz aniversário em março. *Folha de Niterói Online*, 7 mar. 2009. Disponível em: <<http://www.folhanit.com.br/703/cidade.htm>>. Acesso em: 8 nov. 2009.

²⁷ ÚLTIMO símbolo do Brasil Grande, ponte Rio-Niterói completa 34 anos. *Correio do Brasil*, 4 mar. 2008. Disponível em: <<http://www.correiodobrasil.com.br/noticia.asp?c=135022>>. Acesso em: 8 nov. 2009.

todos os brasileiros.²⁸ Em outro ponto de sua fala, explicitou mais o simbolismo, descrevendo a ponte como um “monumento à Revolução de 1964”, que simboliza ainda em sua majestade:

- a decisão do povo brasileiro de vencer todos os obstáculos ao nosso pleno desenvolvimento econômico e social;
- a capacidade da engenharia brasileira de projetar e executar projetos da maior complexidade;
- a dedicação e o exemplo do operário brasileiro, cujo ânimo, até nas horas dramáticas desta obra, jamais arrefeceu, tendo, ao contrário, saído fortalecido dos eventuais reveses próprios de empreendimento de tamanha envergadura;
- o constante apoio da opinião pública aos órgãos do governo federal incumbidos de desenvolver o singular projeto.²⁹

Enquanto para muitos a ponte de fato carrega esse simbolismo, o conto de Pellegrini questiona tal representação grandiosa da nação. Em 1967, Artur da Costa e Silva tornara-se o segundo militar presidente, eleito indiretamente pelo Congresso, e a ponte, inaugurada depois de sua morte, ganhou o nome oficial de Ponte Presidente Costa e Silva. Durante o mandato deste, foi decretado o AI-5, que marcou os “anos de chumbo”, fase esta que se estendeu até o final da administração de Médici, em março de 1974. Ao longo desses anos, o governo adotou medidas drásticas para consolidar seu poder e suprimir a oposição política. Entre outras medidas severas, o AI-5 suspendeu o *habeas corpus*, fechou o Congresso Nacional por quase um ano e introduziu a censura às artes e à imprensa, tida como politicamente subversiva. Não é surpresa que os brasileiros tenham optado por chamar a ponte de Rio–Niterói – nome neutro, descritivo, que já existia antes do oficial³⁰ e que indicava os seus pontos extremos. Além de ser convenientemen-

²⁸ MANO, Lucyanne. 1974: a saga da ponte Rio–Niterói. *Jornal do Brasil Online*, 4 mar. 2008. Disponível em: <<http://www.jblog.com.br/hojenahistoria.php?itemid=7353>>. Acesso em: 8 nov. 2009.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *A ponte Rio–Niterói é o título de um estudo em forma de livro, de 1966, sobre se se deveria construir um túnel ou uma ponte para unir as duas capitais.*

te mais curto, o nome popular opta por identificadores geográficos, em vez de referência histórica, uma escolha comum num país em cujas cédulas de dinheiro aparecem animais no lugar de heróis nacionais e em que um presidente recente (Lula da Silva) censurava a falta de reconhecimento pela população de seus heróis. Caminhando contra essa tendência apolítica, Pellegrini recupera um legado controverso da ponte: a pouca proteção dispensada aos operários de obra.

As várias personalidades do autor, enquanto escritor de ficção, jornalista e militante político, se fundem em “A maior ponte”. Em 1975, Pellegrini trabalhou como repórter especial e editor assistente do já extinto jornal *Panorama*, baseado em Londrina, Paraná. Para a primeira edição, escreveu um longo artigo sobre trabalhadores em e nas imediações de Porecatu, Paraná, no qual fala de baixos salários, trabalho infantil, mortes de trabalhadores em barragens, prostituição, estupro e horas extras forçadas, elementos comuns em sua ficção. A inspiração de Pellegrini para o conto foi o relato do ex-eletricista Angelino Vaccarelli, que nesse artigo conta como foi forçado a trabalhar em turnos de 24 horas na ponte Rio–Niterói:

– Foi meu pior serviço, fui prá lá emprestado pela Companhia, disseram que era emergência, caso nacional. Faltava um mês pra inauguração e a parte elétrica estava crua, não tinha nada. Então foi uma guerra. Teve muitos dias de trabalhar 24 horas, até cair. No [sic] ultimos [sic] dias o negócio era molhar a cabeça e continuar. Do Carnaval só vi o barulho, não podia sair – e se saísse erá [sic] só pra cair numa cama. Mesmo assim só deu pra preparar uma iluminação de emergência.

Angelino encerra esta história de grandes construções:

– Aí chegou o dia da inauguração. A gente trabalhou a noite inteira, de manhã evacuaram todo mundo. Às 10 horas foi a inauguração, a gente nem viu porque foi dormir um pouco. Meio-dia [sic] a gente voltou pra continuar até terminar o serviço, os carros já estavam passando. Nunca pude ver aquela ponte iluminada de longe, de noite. Vi em fotografia de revista.³¹

³¹ PELLEGRINI, Domingos Jr. *A maior ponte do mundo*, p. 40.

Pellegrini me contou que essa entrevista foi sua fonte sobre as condições de trabalho na ponte, assim como a inspiração para escrever o conto;³² entretanto, “A maior ponte” está longe de replicar o formato de uma entrevista. Ainda que qualquer leitor informado do contexto sociopolítico do conto perceba a crítica ao regime e sua relação com lutas de classe, parte do poder do texto está no pouco interesse que o narrador demonstra por política ou por causas coletivas. Na voz indolente de um homem que conta uma história a um amigo, o narrador descreve como perdeu seu alicate durante um trabalho ruim.

Para contextualizar esta análise, oferecerei um breve resumo da trama do conto. O narrador, que não é nomeado, e 50 Volts têm subitamente seus contratos para instalar a fiação de uma represa cancelados e são requisitados para trabalhar na ponte Rio–Niterói antes de sua inauguração, a poucas semanas dali. Funcionários da ponte percebem que o tempo está perigosamente se esgotando para que o prazo de 4 de março de 1974 seja cumprido. Isso provoca uma ansiedade que remete a uma consciência de que a ideia do país como um lugar de projetos de obras públicas ilimitadas está se esvaindo junto com a economia, principalmente depois da crise do petróleo em 1973. Os funcionários descrevem a ponte como um símbolo do extraordinário progresso do Brasil, de modo a obter a cumplicidade dos operários e mascarar as condições repressivas de trabalho sob uma aura de patriotismo. Eles obrigam os eletricitistas a cumprir turnos extremamente longos; daí que 50 Volts e o narrador – exaustos – tentam sair, mas são forçados a continuar trabalhando. As condições se tornam cada vez piores e o conto acaba quando os operários terminam por fim seu trabalho. Nesse ponto, a maioria celebra, mas o narrador lamenta a perda do seu alicate. As ações na ponte servem como um microcosmo das restrições impostas pelo regime militar ao país, mas de forma tão sutil que o conto passou todo o período da ditadura sem problemas com a censura.³³

Sabendo que as condições de trabalho são brutais, os funcionários da ponte, no conto, oferecem “presentes” aos eletricitistas antes de eles chegarem, para silenciar preventivamente as queixas esperadas. Tais presentes ajudam a manter a narrativa de progresso ligado às obras públicas, sufocando eventual oposição.

³² PELLEGRINI, Domingos Jr. Entrevista à autora. 28 out. 2009.

³³ *Ibid.*

Ainda que pagos por tempo triplo, os eletricitistas serão submetidos a trabalho forçado inconstitucional. Assim, esses presentes e bônus iniciais têm por objetivo compensar informalmente os operários, sem consideração a questões legais. Os incentivos revelam, num sentido althusseriano, os esforços dos funcionários da ponte para pressionar os operários a aceitar livremente a sua sujeição.

Os presentes oferecidos pela companhia aos eletricitistas são tipicamente masculinos – tanto álcool e carne quanto eles puderem ingerir, seguido de uma visita ao bordel, tudo grátis. Para além de comprar a cumplicidade dos eletricitistas, a companhia vende uma versão de masculinidade em que construir a maior ponte do mundo, independentemente das condições, é apresentado como um serviço de homem e de patriota à nação. O emprego é associado a vários estereótipos do comportamento masculino: apetite voraz, fornicação, beber álcool, trabalho manual envolvendo força física, fazer muito dinheiro e ser patriota. Ao oferecer todas essas condições, a expectativa dos funcionários da ponte é de que os operários acreditem que os benefícios superam as condições opressivas. De forma similar ao que Althusser descreve em “Ideologia e aparelhos ideológicos de Estado”,³⁴ no conto, os funcionários da ponte usam presentes e suborno para tentar fazer com que os eletricitistas se submetam livremente ao trabalho forçado. Os presentes levam os operários a manter ilusões sobre suas relações com o trabalho, vendo-se como elementos diferenciados e felizes beneficiários, em vez de vítimas aprisionadas a um sistema laboral repressivo. No entanto, o narrador e 50 Volts não se deixam enganar tão facilmente.

O narrador faz menções frequentes a símbolos do Brasil e do Rio de Janeiro, estabelecendo assim uma tensão entre permitir que a ponte se junte a esse distinto grupo e rejeitar sua adequação como símbolo nacional. Ele menciona o churrasco, a feijoada, a baía de Guanabara, a estátua do Cristo Redentor, a cachaça e a marchinha “Cidade maravilhosa”, sucesso carnavalesco de 1935, de André Filho, cantado pela irmã de Carmen Miranda, Aurora. Enquanto ele trabalha na ponte, os funcionários lembram constantemente os operários de que ela é o “orgulho do Brasil”,³⁵ transformando-a num ícone nacional. O narrador, no entanto, inventa

³⁴ ALTHUSSER, Louis. *Ideology and ideological state apparatuses: notes towards an investigation*. Trad.: Ben Brewster. In: _____. *Lenin and philosophy and other essays*. Nova York: Monthly Review Press, 1971. p. 127-188.

³⁵ PELLEGRINI, Domingos Jr. *A maior ponte do mundo*, p. 371.

uma metáfora para a ponte que, em vez de evocar um glorioso símbolo nacional, aponta para uma vaca fora de controle, produzindo em excesso vários líquidos e criando perigo e caos: “um monte de fio que entrava aqui, saía ali, ninguém entendia por que nem como; uma casa de força com ligação pra todo lado sem controle nenhum, parecia uma vaca com duzentas tetas, uma dando leite, outra dando café, outra café com leite”.³⁶ A metáfora cai no tropo literário dos avanços tecnológicos levando a criatura a se voltar contra o criador, cujo exemplo clássico é o *Frankenstein*, de Mary Shelley. Mas um caso ainda mais relevante é o conto “O homem que procurava a máquina”, de Ignácio de Loyola Brandão,³⁷ em que uma máquina celebrada é fonte de empregos para uma cidade, mas gradualmente destrói sua alma, sua economia diversificada e seus espaços naturais, numa alusão à exploração neocolonial do Brasil. No conto de Pellegrini, a fiação desordenada e potencialmente letal tem diferentes voltagens, inconsistência que provoca choques frequentes nos eletricitistas. Isso leva a que o narrador rejeite os esforços de seus superiores para equiparar a ponte aos ícones nacionais e sugira, ao contrário, que o desejo de progresso do governo criou um monstro. A confusão que se instaura no canteiro de obras ecoa o clima político do tempo.

Impressionado pelo comprimento da ponte e, por outro lado, chocado com as condições de trabalho nela, o narrador mantém uma relação ambígua com a obra. Entretanto, evita dar crédito à reivindicação oficial de que o projeto é o orgulho do Brasil. Depois de rapidamente comentar sobre a escala da ponte, ele logo se volta para o tema da opressão dos operários, como que para evitar romantizar o feito, ainda que reconhecendo o quão impressionante é. Ao descrever como na obra os fios eram medidos por quilômetro, e não por metro, ele em seguida diz que os homens que os estavam instalando passavam “dezoito, vinte, vinte e quatro horas de alicate na mão”.³⁸ Ao subir num poste de luz, conta que vê milhares de operários, mais do que jamais vira numa represa; mas

³⁶ *Ibid.*, p. 368. Pellegrini originalmente publicou essa frase terminando em “dando café”, mas em publicações posteriores acrescentou as quatro palavras finais aqui reproduzidas, versão que ele prefere (Entrevista à autora).

³⁷ BRANDÃO, Ignácio de Loyola. O homem que procurava a máquina. In: _____. *Cadeiras proibidas*. 3. ed. Rio de Janeiro: Codecri, 1981. p. 165-174.

³⁸ PELLEGRINI, Domingos Jr. A maior ponte do mundo, p. 368.

em vez de isso ser uma cena magnífica de esforço coletivo, é uma imagem de trabalhadores irritados, atrapalhando-se mutuamente, e de capatazes com suas insígnias querendo que o serviço seja feito mais rápido.

A imagem que o autor nos traz da ponte lembra o trabalho de outro mestre da perspectiva brasileiro: Sebastião Salgado. O narrador de Pellegrini descreve os milhares de operários vistos de cima como formigas, imagem que evoca o horror e a beleza das fotografias de Salgado, feitas em 1986, da mineração de ouro em Serra Pelada, no Pará. Nestas, cobertos de lama, milhares de garimpeiros carregam sacos pesados, subindo escadas longas e estreitas, pendurados lado a lado. Há tantas pessoas nas escadas que cobrem toda a extensão da parede da mina, criando um efeito visual perturbador. Em termos de perspectiva e de mensagem, a arte de Salgado e de Pellegrini consegue seu impacto por meio da ilustração da dualidade entre condições de trabalho horríveis e a beleza da perspectiva de uma grande angular sobre um canteiro de obras.

Em seu conto, Pellegrini se recusa a deixar que uma estatística seja manipulada como prova do progresso nacional, sem que se considerem também as condições em que os operários trabalharam. O narrador, em diálogo com um visitante da ponte, apesar de se encontrar em posição de inferioridade, contesta a ideia de progresso nacional defendida por seu interlocutor. O visitante, de terno, pergunta se o narrador não se sente orgulhoso de trabalhar na maior ponte do mundo. Fingindo ignorância, o electricista contrapõe-se ao enfoque estatístico: “Respondi olha, nem sabia que é a maior ponte do mundo, pra mim é só uma ponte. Mas ele insistiu. Pois saiba que é a maior ponte do mundo, e trabalhar nela é um privilégio pra todos nós. Aí eu perguntei nós quem? O senhor trabalha no que aqui?”.³⁹ Ao negar intencionalmente o tamanho prestigioso da ponte, o narrador tira a atenção da estatística e redireciona para aqueles que a estão construindo, colocando-a metaforicamente nas mãos dos operários, não nas do regime, com sua narrativa de progresso. Na medida em que o homem de terno simboliza o poder do Estado e da elite, a recusa do electricista de pensar da maneira como está sendo induzido a pensar constitui um desafio à hierarquia social opressiva.

As formas de tratamento na ponte reforçam hierarquias de classe e nos oferecem uma percepção mais nuançada sobre como essa questão era relevante no

³⁹ Ibid.

papel da ponte como ícone do progresso nacional. Homens de terno chamam os operários de *peão*, termo também usado pelos trabalhadores entre si, talvez de maneira irônica ou como sinal de identificação profissional, implicando mais propósito comum do que identidade de classe. Ao passo que os operários chamam os homens de terno de *senhor*. A filósofa Marilena Chauí se refere ao uso impreciso de títulos honoríficos no Brasil como sinal de prestígio e de poder. O exemplo mais comum é o uso do termo *doutor* para demonstrar a inferioridade de quem fala em face de com quem ele fala. Chauí se refere a isso como um substitutivo imaginário para os antigos títulos de nobreza do período colonial.⁴⁰ No conto de Pellegrini, os tratamentos de *senhor* e *peão* reproduzem as relações hierárquicas entre proprietários rurais e seus escravos ou trabalhadores agrícolas, revelando o pouco progresso social havido, a despeito do crescimento material representado pelas obras públicas. Essa contradição ainda se torna mais flagrante se considerarmos que os anos de *boom* econômico exacerbaram a desigualdade na distribuição de renda.⁴¹

Uma referência ao uso do termo *senhor* no conto ilustra a natureza opressiva do ambiente de trabalho. Para não caírem adormecidos, os eletricitistas derramam água na cabeça, aumentando o risco e a possível gravidade de choques elétricos, alusão sinistra ao uso que o governo fazia então de choques e privação de sono como forma de tortura. Visitantes perguntavam aos eletricitistas se tudo ia bem e: “A gente só respondia sim-senhor, sim-senhor, sim-senhor, tudo que perguntassem a resposta era sim-senhor, feito bando de fantasmas. Se dissessem que aquela era a menor ponte do mundo a gente ia responder sim-senhor, porque eu pelo menos não ouvia mais nada, a mão trabalhava com a cabeça dormindo”.⁴² A imagem de uma mão trabalhando sozinha, sem comando da mente, sugere que os operários eram tratados como bestas de carga, forçados

⁴⁰ CHAUI, Marilena. Política cultural, cultura política: reflexões sobre uma experiência governamental na cidade de São Paulo, 1989-1992. *Brasil/Brazil*, n. 13, p. 15, 1995.

⁴¹ FAGEN, Patricia Weiss. Repression and state security. In: CORRADI, Juan E.; FAGEN, Patricia Weiss; GARRETÓN MERINO, Manuel Antonio (Ed.). *Fear at the edge: state terror and resistance in Latin America*. Berkeley: University of California Press, 1992. p. 66.

⁴² PELLEGRINI, Domingos Jr. A maior ponte do mundo, p. 371.

a prosseguir sob perigosas condições, porque terminar a ponte no prazo é mais importante do que a segurança dos indivíduos.

Um funcionário fez os eletricitistas trabalharem por dois dias direto sem dormir, alegando que, se não o fizessem, “a ponte ia ficar com uma parte escura, não podia, era uma vergonha; vamos lá, pessoal, essa ponte é o orgulho do Brasil”.⁴³ Essa frase, vindo logo em seguida à descrição feita pelo narrador da morte de um colega e da mutilação de outro, põe em relevo ironicamente o que os funcionários da ponte pretendem encobrir: as vergonhosas condições de trabalho e a hipocrisia de caracterizar a pressa como vital para o orgulho do Brasil. A mensagem é que prazos, dinheiro e projetos recordistas deveriam ser mais valorizados do que liberdades e vidas individuais, uma triste interpretação do sucesso do capitalismo brasileiro, que o acelerado crescimento econômico deveria representar.

Da mesma forma como a tortura empreendida pelo regime militar é aludida, também o é sua capacidade de usar as grandes obras públicas para encobrir algo menos glorioso. Depois de ser forçado a acabar a eletrificação em tempo hábil para a inauguração, o narrador reflete sobre a fragilidade dessa construção, que parece tão sólida: “Então botamos lá uma iluminação de emergência muito bem disfarçada, bonita, quem olhasse achava aquilo uma maravilha, parecia uma árvore de Natal, mas se batesse um vento mais forte ia tudo pro mar”.⁴⁴ Da mesma forma, a publicação de “A maior ponte” durante a vigência do regime mostrou que a narrativa oficial de progresso por meio de obras públicas era bem mais débil do que parecia.

Quando o narrador e 50 Volts tentam largar o trabalho, a companhia responde com a importância do projeto para a nação e usa uma ideia deslocada de dever nacional, que estaria acima dos direitos dos trabalhadores. Um engenheiro comunica formalmente aos dois eletricitistas que eles não podem sair porque não seria honroso e que a empresa jamais esquecerá seus serviços “naquela ponte, um orgulho nacional”.⁴⁵ Ao mesmo tempo, um homem não identificado de terno abre o paletó, apenas o suficiente para mostrar a arma calibre 38 em sua cintura,

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid., p. 370.

alertando que seria melhor os eletricitistas voltarem ao trabalho ou só sairiam da ponte mortos. Fingindo não ver seu colega capanga, o engenheiro continua falando e lembra aos eletricitistas o bônus que os aguarda se se mantiverem na boa companhia da firma. O discurso oficial da honra nacional só encobre superficialmente a violência da situação.

Voltando ao trabalho num estupor provocado pela privação de sono, o narrador desafia a glória estética da ponte, numa inversão curiosa em que luz e água, normalmente elementos agradáveis da vista de uma ponte, são vistas como duras. Tal inversão enfatiza o contraste entre o símbolo glorioso do Brasil que se pretende criar e a imagem não idealizada que o narrador tem da ponte. Homens admiram as estrelas enquanto urinam do lado de fora do bordel; eletricitistas jogam baldes de água sobre suas cabeças para se manterem acordados – detalhe retirado da entrevista concedida pelo autor a *Panorama*. Essas imagens nos levam à cena clímax em que os eletricitistas são forçados a trabalhar por um turno de 24 horas na véspera da inauguração, para iluminar o trecho final da ponte. Essa não é uma visão turística da Cidade Maravilhosa, com a ponte Rio–Niterói cintilando sobre a baía de Guanabara. Ao mesmo tempo que os funcionários falam de orgulho nacional, o narrador, perigosamente privado de sono, se desespera, equilibrando-se num poste de luz dez metros acima da ponte, enquanto o vento bate forte: “dava zonzeira, dava remorso de ser eletricitista e raiva de quem inventou a eletricidade”.⁴⁶ A ponte Rio–Niterói une de forma impressionante dois pontos distantes de terra, porém no conto os contrastes de terra, mar e céu se ligam não à maravilha tecnológica, mas à opressão. Uma ponte iluminada à noite tornou-se há tempos um símbolo de beleza urbana, derivada em parte do contraste entre o peso das construções (que avanços na tecnologia do aço no século XIX permitiram ser muito maiores) e a delicadeza de suas muitas luzes refletidas. No entanto, em “A maior ponte,” a ponte iluminada à noite evoca ressentimento contra as condições de trabalho desumanas.

O fato de o narrador culpar “quem inventou a eletricidade” ilustra a dificuldade de atribuir responsabilidade pelas más condições de trabalho. Várias companhias privadas, os governos estadual e federal e o financiamento por bancos ingleses convergem no projeto, que foi simbolicamente iniciado pela rainha

⁴⁶ Ibid., p. 372.

Elizabeth II em sua visita ao Rio em novembro de 1968.⁴⁷ O término em tempo da construção de uma ponte enorme vale a opressão de trabalhadores e mesmo a morte de alguns deles? Não constando do conto, uma missa foi rezada na noite da inauguração em memória daqueles que morreram na construção,⁴⁸ num reconhecimento que de fato vidas foram perdidas; porém o conto sugere que tais mortes poderiam ter sido evitadas. Em “A maior ponte”, a obra representa um passo adiante no progresso da infraestrutura do país – que acarretou um passo atrás em progresso social, refletindo o mesmo padrão da ditadura militar.

O que pretende ser uma obra do progresso aparece ao narrador como algo indesejado. Depois de terminada a iluminação da ponte, a firma leva os eletricitistas para um banho de mar. Há muito que eles não se banhavam. Enquanto os outros lavam as provas de dias de trabalho infundável, o narrador, ainda sujo, procura por seu alicate perdido, que normalmente fica em seu cinto. Simbolicamente, ele não pode ou não quer lavar a experiência dilacerante com tanta facilidade como os outros operários o fazem. Sua recusa é ainda maior por ele nunca ter estado no mar, mas a novidade de uma primeira nadada em água salgada não o atrai. Ele quer voltar para a ponte e procurar por seu alicate, mas agora que ela está aberta aos carros, isso não é mais seguro. O caráter definitivo da perda é chocante. O alicate toma o lugar da perda de direitos, que vem *pari passu* com a perda de dignidade, segurança, saúde e domínio de si. A opressão – tanto a ocorrida na ponte, como a dos piores anos da ditadura em geral – tirou algo do narrador que ele não pode reaver.

Se, por um lado, o narrador e 50 Volts foram forçados a trabalhar em longos turnos na ponte, por outro, eles têm a possibilidade de escolher a forma como se lembrarão disso, e essa escolha está ligada às suas percepções do progresso nacional. O narrador se ressentido das condições opressivas de trabalho, da privação de sono e das mortes ocorridas. Em contraposição, 50 Volts parece preferir esquecer o trauma e se sente orgulhoso de ter ajudado a construir um símbolo do progresso nacional. Sua escolha se relaciona com a forma como, de acordo com

⁴⁷ RAINHA iniciou simbolicamente as obras da ponte Rio–Niterói. [1968]. In: QUEIROZ, Dinah Silveira de (Org.). *Livro dos transportes*. p. 420-421.

⁴⁸ MANO, Lucyanne. 1974: a saga da ponte Rio-Niterói.

a antropóloga Teresa Caldeira, os brasileiros se orgulharam com frequência do seu crescimento econômico, ainda que não tivessem se beneficiado dele:

Sob os militares, o PNB (produto nacional bruto) cresceu em até 12% por ano no início dos anos 1970. O progresso econômico se fundava no endividamento externo e na intervenção direta do Estado na economia. Tal intervenção era responsável, entre outras coisas, pela criação de uma nova infraestrutura rodoviária e de comunicação por satélite, além da expansão de equipamentos e serviços públicos, como um sistema nacional de saúde e de seguridade social. No entanto, tudo era feito sem a participação política das massas e sem distribuição de renda. [...] [A] pesar da repressão política, a população se orgulhava de seu país “milagrosamente” moderno.⁴⁹

A despeito da desigualdade econômica e das restrições governamentais, alguns escolheram se orgulhar do desenvolvimento material do país, em vez de contestar a repressão política. O próprio conceito de que cidadãos fazem escolhas sobre como dão sentido a obras públicas demonstra a riqueza simbólica dessas construções. O eletricista 50 Volts “diz que um dia vai ao Rio só pra ver a ponte iluminada”.⁵⁰ Em contraposição, o narrador descarta qualquer interesse em ver a ponte pessoalmente, dizendo que já a viu numa revista e que isso bastava. Ao contrário do narrador, 50 Volts parece separar a experiência degradante de sua admiração pela gigantesca construção que ele ajudou a erigir. Ao mesmo tempo que fica indignado com as condições de trabalho em seu país, ele se emociona com o sentido de patriotismo provocado pelo desenvolvimento da

⁴⁹ Caldeira, Teresa P. R. *City of walls: crime, segregation, and citizenship in São Paulo*. Berkeley: University of California Press, 2000. p. 42. Tradução livre. Original: “Under military rule, the GDP (gross domestic product) grew by as much as 12 percent annually in the early 1970s. Economic progress was based on foreign debt and direct state intervention in the economy. This intervention was responsible for, among other things, the creation of a new infrastructure of roads and satellite communities and the expansion of public facilities and services, such as a national system of health care and social security. However, everything was done without the political participation of the masses and without distribution of wealth. [...] [D]espite the political repression, the population took pride in their ‘miraculously’ modern country”.

⁵⁰ PELLEGRINI, Domingos Jr. *A maior ponte do mundo*, p. 373.

infraestrutura brasileira. Essa oposição também pode ser vista como a escolha dos eletricitistas entre se considerarem vítimas ou partes ativas da estratégia de desenvolvimento nacional.

Dois outros textos literários escritos em oposição ao regime se referem ao uso que a ditadura fez das obras públicas como parte de sua narrativa de progresso e, portanto, merecem ser mencionados. O romance experimental *Zero: romance pré-histórico*, de Ignácio de Loyola Brandão, publicado pela primeira vez no Brasil em 1975, desfere um golpe contundente no regime, com sua colagem bizarra e muitas vezes raivosa de vinhetas. Uma única frase resume o capítulo “Efemérides”, e sua intencional inversão da história da iluminação – conotando conhecimento e tecnologia – pode ser lida como uma crítica sobre como o regime fez o país voltar para trás, e não avançar, como também sugere o título do romance: “Há tantos anos, foi descoberta a vela de cera, a maior invenção depois da lâmpada elétrica”.⁵¹

Lida retrospectivamente, a pouco conhecida peça em um ato de Dias Gomes “O túnel” denuncia as torturas, o uso da mídia, as grandes obras públicas e a censura severa que ocorreram pouco tempo depois da escritura do texto, em 1968.⁵² Com relação às obras públicas, a peça antecipa o seu uso pelo regime militar, como forma de se legitimar no exterior, o que ainda não havia ocorrido. Em tom de teatro do absurdo, um engarrafamento no Rio de Janeiro, iniciado em 1964 e que ainda prossegue em 1968, representa, de acordo com o próprio Dias Gomes, o regime militar.⁵³ Se a peça não tivesse sido censurada, o túnel remeteria uma plateia da época ao Rebouças, então recém-inaugurado. Ele se torna a casa daqueles infelizes que não conseguiram escapar do tráfego. O diretor de transportes está mais preocupado com a repercussão internacional do que com a funcionalidade doméstica das obras públicas. Falando aos habitantes do túnel

⁵¹ BRANDÃO, Ignácio de Loyola. *Zero*. 7. ed. Rio de Janeiro: Codecri, 1980. p. 191.

⁵² GOMES, Dias. O túnel. In _____. *Teatro*. v. 2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972. O que há de mais significativo entre o momento de “O túnel” e de “A maior ponte” são os anos de prosperidade econômica que coincidiram com uma extrema desigualdade na distribuição da riqueza e com a realização dos projetos gigantescos de obras públicas.

⁵³ GOMES, Dias. *Apenas um subversivo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998. p. 227.

pelo rádio, ele celebra que, “com a graça de Deus, comemoramos quatro anos de bem-sucedido engarrafamento”.⁵⁴

Essas palavras colocam em questão as noções concorrentes de um governo “bem-sucedido”, a partir da visão irônica de uma crítica de uma peça de teatro marxista a um regime de direita. O diretor transforma verbalmente a catástrofe em algo positivo: “O número de acidentes na área do engarrafamento caiu em 93,5%, superando o nosso planejamento. E o prestígio internacional do nosso Serviço de Trânsito começa a ser recuperado”.⁵⁵ Mário Andreazza, o mencionado ministro dos Transportes, encarregado da ponte Rio–Niterói e da rodovia Transamazônica, já era ministro em 1968, sendo possível que o público de então associasse o diretor de transportes a ele. Assim, Dias Gomes critica obras públicas feitas mais pela repercussão internacional do que para o bem-estar do povo. Depois que o diretor de transportes anuncia que o governo irá destruir todos os túneis, os motoristas buzina em protesto e cai o pano, deixando o público sem saber o que lhes acontece. A peça termina no presente – no caso, 1968 –, o que teria permitido à plateia identificar-se com uma ideia de mistério quanto ao futuro do regime militar. Com o proclamado passamento do túnel e o abandono pelo governo da possibilidade de obras públicas funcionais, a sátira critica as escolhas e valores do regime militar.

Conforme famosa afirmação do crítico Roberto Schwarz, datada de 1969, “apesar da ditadura da direita, há relativa hegemonia cultural da esquerda no país”,⁵⁶ fenômeno que continuou até o fim do regime e que é demonstrado pelo conto de Pellegrini. O romance de Brandão, a peça de Dias Gomes e o conto de Pellegrini atacam a tentativa do regime de “legitimar o ilegítimo”, para voltar à frase de Skidmore. Enquanto o regime militar buscou medir o progresso nacional por obras públicas, “A maior ponte” expôs ambiguidades e contradições que tal narrativa inevitavelmente ignorava. Ao pôr em foco objetos e situações pequenas e pessoais, o conto oferece uma alternativa ao tipo de lealdade à pátria veiculado pela exaltação das obras públicas do regime, humanizando assim

⁵⁴ GOMES, Dias, *O túnel*. p. 784.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ SCHWARZ, Roberto. *Cultura e política, 1964-1969*. In: _____. *O pai de família e outros estudos*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. p. 72.

essas construções e permitindo que elas se tornassem mais do que estatísticas impressionantes. A ponte real não está sob ataque, mas sim uma atitude dominante de que construir algo em escala global de alguma forma permite que um governo não se preocupe com o tratamento que deve dar aos seus cidadãos e trabalhadores. Lamentar a perda de um alicate é lamentar que uma narrativa de progresso por meio de grandes obras públicas negue importância ao que é pequeno e pessoal, em oposição ao gigantesco e público. “A maior ponte”, de Pellegrini, explora o poder que uma obra de infraestrutura exerce, transformando-a em algo pequeno: a perda de um alicate por um operário e o seu direito de repousar entre turnos de trabalho, a perda de uma posse e da posse de si mesmo.