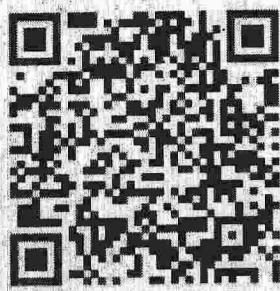


» QR code



Para assistir à videorreportagem, baixe em seu celular o leitor do QR Code que você vê acima. Envie um torpedo com a palavra QR para o número 50035. Em instantes, você receberá um SMS com link para fazer o download do software leitor do código. Depois, com o software, aponte a câmera do seu celular para o código e acesse o conteúdo multimídia. O custo do SMS é de R\$ 0,31 + impostos. O Correio não cobra nada pelo serviço, mas, cada vez que você utilizar, estará navegando na internet, e a sua operadora cobra pelo tráfego de dados.



Fotografia de um dos hotéis de madeira da Cidade Livre, hoje Núcleo Bandeirante: até modelos automobilísticos remetem ao tempo em que a indústria brasileira mal começava a despertar

Acervo do Arquivo Público do Distrito Federal/CB/D.A Press



Esqueletos dos prédios que formaram a primeira superquadra residencial, a 108 Sul

Adauto Cruz/CB/Reprodução/Acervo do Arquivo Público do Distrito Federal



O Congresso Nacional, quando começava a sair da fase de esboço para a execução

Na Cidade Livre, os operários eram recrutados para ser fichados nas diversas empresas construtoras e na Novacap. Em outubro de 1959, a localidade tinha armazéns de secos e molhados, casas de tecidos, restaurantes, barbearias, tinturarias, marcenarias, açougue, farmácias, duas escolas, dois cinemas, bares, pensões e hotéis. Esses últimos, mesmo em madeira, ofereciam o conforto de colchões de molas. Já os cinemas eram o Cine Bandeirante, onde só passava filme de faroeste norte-americano, e o Cine Brasília, com obras de temas variados. Também havia construções para celebrações religiosas, como uma igreja batista, um local para cultos espíritas e uma igreja católica.

Hospital pioneiro

A Cidade Livre também abrigava o único hospital de Brasília, 50 anos atrás. Lá ficava o Hospital Juscelino Kubitschek de Oliveira (HJKO). Inaugurado em 6 de junho de 1957, em outubro de 1959 tinha 12 médicos, 32 enfermeiras, 56 leitos. Nesses dois anos, o HJKO havia anotado 3,2 mil internações, 1,1 mil partos e 91 mortes. Desativado em 1968, virou posto de saúde; depois, área de invasão. Acabou tombado na década de 80 e sendo transformado em Museu Vivo da Memória Candanga. Espaço que o contador Luís Carlos Carvalho, 65 anos, visitou pela primeira vez, a convite do Correio, sexta-feira. "Isso aqui está mexendo muito comigo. Me fez voltar no tempo", comentou, tentando segurar as lágrimas.

Luís Carvalho chegou a Brasília em 20 de maio de 1958. Aos 14 anos, deixou Goiânia, a terra natal, para morar com os pais novamente, que já viviam na nova capital. O pai dele havia vindo antes para trabalhar na Novacap como motorista. Ele, a mulher e os sete filhos ocupavam um barracão na Candangolândia. Luís arrumou

» Para saber mais

Prédios como crédito

Na construção de Brasília, o governo federal distribuiu as quadras residenciais entre os institutos de pensão da época que tinham créditos a receber da União. Um dos primeiros a começar a mudar a paisagem do cerrado candango foi o Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Bancários (IAPB), responsável pela construção de 11 blocos na SQS 108. O IAPB construiu 456

apartamentos na quadra, inaugurada em fevereiro de 1960. Alguns dos prédios têm projeto de Oscar Niemeyer.

O IAPB também ergueu edifícios na SQS 109, destinados aos seus diretores. Cada bloco tem 72 apartamentos. O instituto construiu ainda os blocos da SQN 312, para abrigar funcionários mais modestos. Ao todo, há 864 apartamentos, sendo 576 de três quartos, 288 de dois quartos, além de escola e creche. O acesso ao edifício se faz por um único hall no pilotis, com escada e dois elevadores.

Livre vinha de geradores a diesel comprados pela Novacap, pelas construtoras e por comerciantes.

Catetinho, aeroporto e acampamentos da Novacap e das construtoras eram abastecidos pela

também, a vinda das pessoas em caminhões pau-de-arara e até mesmo a pé. Essas jornadas levavam de 30 a 40 dias, dependendo do local de origem.

Já na cidade em construção, os caminhões das construtoras e jipes eram praticamente os únicos meios de transporte, há 50 anos. "Eu mesmo comprei um Jeep Willys Overland em 1958. Por causa dele e da minha mocidade, fazia muito sucesso entre as meninas", revela Adirson Vasconcelos, 73 anos, que em 1957 já trabalhava como jornalista em Brasília.

Viagens longas

O movimento de aeronaves no improvisado aeroporto de Brasília era tão intenso que, em 1959, a agência da Vasp na capital se tornou a primeira em vendas de passagens no Brasil. Já o transporte rodoviário para a capital era feito quase exclusivamente pela empresa Araguari, que oferecia linhas diárias para Goiânia e Anápolis. O trajeto Brasília-Anápolis, por exemplo, durava 12 horas, em estrada de terra, pois ainda estava sendo aberta a BR-060, rodovia que ligaria as duas cidades. Além dos ônibus, era bastante comum,

também, a vinda das pessoas em caminhões pau-de-arara e até mesmo a pé. Essas jornadas levavam de 30 a 40 dias, dependendo do local de origem.

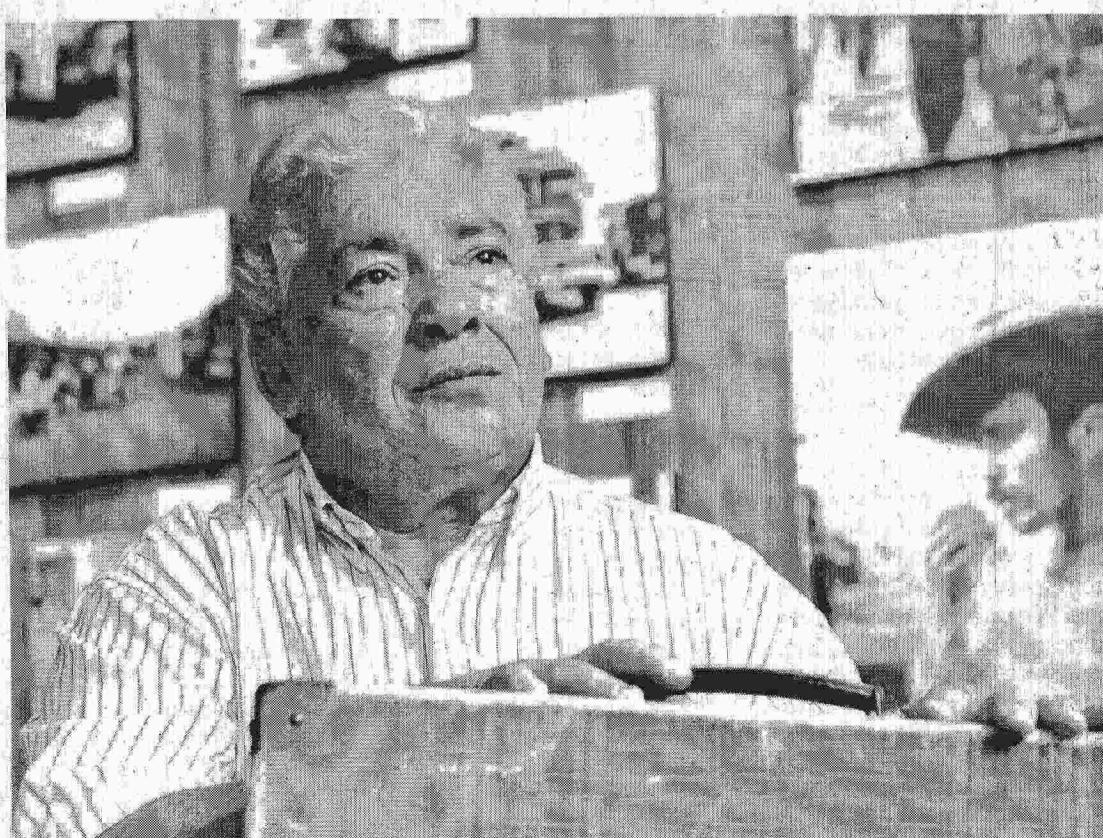
Já na cidade em construção, os caminhões das construtoras e jipes eram praticamente os únicos meios de transporte, há 50 anos. "Eu mesmo comprei um Jeep Willys Overland em 1958. Por causa dele e da minha mocidade, fazia muito sucesso entre as meninas", revela Adirson Vasconcelos, 73 anos, que em 1957 tinha 23 anos. Na época, Brasília contava com 17 mulheres para cada grupo de 100 homens, sendo que hoje, a proporção normal em todo o mundo é de um por um. "Era um perigo uma mulher sair nas ruas do Plano Piloto. Quando um caminhão carregado de operários cruzava com uma, era uma confusão. Dava até briga", lembra Luís Carvalho, hoje gerente financeiro da Novacap.

» Leia amanhã: JK intensifica inspeções para acelerar obras

Fotos: Carlos Silva/Esp. CB/D.A Press - 16/10/09



Antônio Macário da Silva veio em 1956: "O povo dizia que a capital não ia mudar do Rio para cá nunca"



Luís Carlos Carvalho desembarcou em 1958: "Com a poeira e o cerrado, parecia mais um cenário de faroeste"