

DF - Brasília

Greve por melhores estradas

JORNAL DE BRASÍLIA

12 MAI 1992

Desde a construção de Brasília, motoristas expressam força de sua união

Atualmente constituindo uma rotina na vida dos brasilienses, registros na imprensa mostram que, desde os primeiros anos da construção de Brasília, os motoristas expressam a força da união de sua categoria e utilizam a greve não apenas como forma de protesto, mas também como instrumento para o atendimento de suas reivindicações. A muitos pode parecer estranho, mas naqueles tempos, ao invés de melhores salários, o que eles pleiteavam era melhores estradas.

Segundo o jornal goiano Diário de Notícias, na sua edição de seis de julho de 1958, mais de quinhentos motoristas de caminhões e ônibus dois dias antes haviam paralisado o trânsito, atravessando seus veículos na ponte que ligava Brasília a Luziânia. Desta forma, ao isolar a cidade, denunciaram os prejuízos que o estado precário das estradas de ligação entre Goiás e a nova capital acarretavam nos seus veículos, protestando também contra o descaso do poder público para a conservação daquelas vias.

Justificando para a imprensa aquele comportamento, os motoristas argumentaram que a manutenção dos caminhões consumia todos os seus lucros, quase inviabilizando a prestação daquele tipo de serviço. Por isso eles mostravam-se intransigentes em seu veemente protesto, impedindo até mesmo que os passageiros dos coletivos abandonassem os veículos para, a pé, tentarem chegar às cidades mais próximas.

Na tentativa de resolver aquele impasse através da intimidação, as polícias do Exército e da Força Aérea Brasileira foram chamadas a intervir. Mas como os motoristas continuaram firmes em seu protesto e não havia autorização para que se cometesse qualquer ato de violência, as forças armadas não conseguiram demover os grevistas. Somente depois que chegaram ao local seis grandes máquinas para o reparo das estradas é que foram retirados os veículos, suspendendo o paredão que estava bloqueando o trânsito por muitas horas.

Desde os primeiros meses de 1957 a construção de Brasília atraía



para o Planalto Central um grande contingente populacional e para a execução das obras era necessária a importação, por terra, de materiais diversos. A Viação Aragarina havia colocado em circulação uma linha de jardineiras — ônibus que faziam a ligação diária entre Goiânia e Brasília —, mas a maioria dos candangos chegavam de paus-de-arara, que era o veículo mais econômico e o único que conseguia transpor longas distâncias.

Considerando a necessidade de uma ligação eficiente do local onde se erguia a futura capital com outras regiões, já no mês de fevereiro a Novacap havia firmado um convênio

com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, visando à construção de duas grandes rodovias: uma até Belo Horizonte, de onde se faria a ligação com outras capitais do centro-sul, e outra — a Transbrasiliana — até Belém do Pará.

Entretanto, como demonstrava o protesto daqueles motoristas, o DNER, com a atenção voltada para obras tão grandiosas, esquecia-se da manutenção das precárias estradas que já existiam, inclusive propiciando a ligação de Brasília com outras cidades de Goiás.

□ Fonte: ARQUIVO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL