

Vinte e cinco anos de Brasília

ERNESTO SILVA

Hoje, 5 de fevereiro, data de nossa primeira visita ao sítio que seria escolhido para a construção de Brasília. Ainda pela manhã, decolamos de Formosa, num avião **Beechcraft**, da FAB, e aterrissamos na Planaltina, onde nos esperavam o Prefeito da cidade, o Juiz de Direito e uma pequena multidão. Vinhamos do Rio, com escala em Pirapora e pernoite em Formosa. Eramos três: o Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal; o Marechal Mário Travassos, assessor da Comissão; e eu, secretário da Comissão.

De Planaltina, após a recepção de praxe, visita à casa do Prefeito, com cafézinho e bolo, rumamos, de **Jeep**, em direção a Luziânia, estrada precária, de terra batida. Na altura do local onde estão hoje os postos de gasolina na bifurcação das rodovias que vão respectivamente para Goiânia e Belo Horizonte, embrenhamos-nos cerrado a dentro em direção ao ponto mais alto da região e ali chegamos, agora já orientados pelos convededores da localidade (Bernardo Sayão, Altamiro Pacheco, Mauro Borges e outros). Chegamos, então, ao local onde está hoje plantada a cruz (o chamado Cruzeiro), a 1174 metros de altura, de onde divisávamos o horizonte infinito do planalto numa orla de 360 graus. Um vento ameno soprava. Os membros da Comissão, que ali estavam para observar um dos cinco sítios escolhidos para possível instalação da nova capital do Brasil, ficaram extasiados com a beleza panorâmica. A primeira opinião foi inteiramente favorável, embora não tivéssemos visto ainda os outros quatro sítios.

Na realidade, a Comissão já tinha em mãos os cinco sítios (de 1.000 km.2 cada um) escolhidos pela firma Donald J. Belcher como os mais indicados para a construção da cidade, escolha essa feita sob estudos meticulosos dentro da área aprovada pelo Congresso Nacional, de 52.000 Km².

O Marechal Pessoa, eu e o Marechal Travassos, na realidade, éramos os únicos que conhecíamos, em todos os pormenores, o relatório Belcher, e aqui estávamos para termos uma idéia geral dos cinco locais selecionados. Já havíamos, no dia anterior, percorrido o chamado sítio Verde que compreendia Planaltina e seus arredores; estávamos, então, em pleno Sítio **Castanho** nesse momento. Daqui, voltamos, pelo cerrado, de **Jeep**, a Planaltina, e rumamos para Goiânia, a fim de examinarmos os sítios **Azul** e **Amarelo**, que ficavam nos arredores de Anápolis e da capital goiana. Ainda no dia seguinte, 6 de fevereiro de 1955, sobrevoaríamos a área do sítio **Vermelho**, inacessível por terra, e que ficava localizado na fronteira de Goiás e Minas Gerais.

Durante a nossa visita ao sítio **Castanho** e antes de regressarmos a Planaltina, percorremos a região e pudemos descobrir vestígios de expedição Cruls: fogões velhos, panelas, objetos de madeira e vários utensílios domésticos - estávamos justamente à beira do córrego Acampamento, que ganhou esse nome por ter servido de abrigo e acampamento aos membros da Comissão Cruls nos idos de 1892/94. Foi aí, também, que, a 5 de fevereiro de 1955, fizemos o nosso lanche.

Desde essa época e até o presente momento, temos vivido ininterruptamente em Brasília, lutando, trabalhando incessantemente em prol da construção e da consolidação de Brasília.

Após a visita pioneira, voltamos ao Rio e o Marechal Pessoa criou a Subcomissão de Fixação de Crítérios e Normas Técnicas para Comparação dos Vários Locais e Seleção dos Sítios, que tinha por missão comparar os sítios e indicar o mais apropriado, pelo con-

junto de qualidades, para a construção da nova capital do Brasil.

E já a 13 de abril se realizava a reunião decisiva da Subcomissão, para a indicação do sítio mais favorável.

O critério para a escolha se baseou em dados estritamente técnicos, atribuindo-se pesos a cada item, de acordo com a sua maior ou menor importância. Recolheu maior número de pontos o sítio **Castanho**, ficando em segundo o **Verde**, justaposto ao primeiro. Mantida a decisão em segredo, o Marechal Pessoa insistiu junto ao Presidente Café Filho para que a área escolhida e delimitada fosse imediatamente declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação. O Presidente convocou o Consultor-Geral da República, mas nenhuma decisão foi tomada, sempre o Presidente adiando a resposta, numa demonstração de indecisão. Temendo que o sigilo fosse quebrado e se iniciasse uma desentendida exploração imobiliária, o Marechal Pessoa e eu nos deslocamos, a 29 de abril de 1955, em avião da FAB, para Goiânia, e expusemos as nossas dúvidas ao Governador de Goiás, José Ludovico de Almeida, que, convocando juristas estaduais e com a concordância destes, baixou decreto "declarando de utilidade pública, para fins de desapropriação, o perímetro do futuro Distrito Federal". E o Governador podia proceder assim, pois todas as terras estavam situadas no território de Goiás. Portanto, a indecisão do Presidente Café Filho transferiu a glória ao Governador José Ludovico de Almeida.

Daí para diante, a Comissão de Localização da Nova Capital continuou sua tarefa e iniciou a desapropriação das terras, com a inestimável colaboração do Governo de Goiás, que criou uma Comissão de Cooperação sob a presidência do infatigável médico Altamiro de Moura Pacheco, sem cuja atuação não teríamos êxito nas primeiras e difíceis desapropriações das principais glebas.

O Presidente Kubitschek foi eleito e havia-se convencido, durante a campanha presidencial, que a mudança da capital federal para o interior do país era uma aspiração nacional. Pôs mãos à obra. Enviou mensagem ao Congresso propondo a criação de uma Companhia que tivesse a incumbência de construir a capital durante o período de seu governo. O Marechal Pessoa, por motivos pessoais, pede demissão da Comissão e o Presidente Kubitschek me chama ao Palácio do Catete e me pede que assuma a presidência da Comissão até que a lei fosse aprovada pelo Congresso. Durante minha gestão, continuamos, com grande sacrifício (e com a permanente ajuda de Segismundo de Araújo Mello) a desapropriação das terras, principalmente das que poderiam ser utilizadas para as primeiras obras de Brasília. Ainda sob a minha presidência, realizamos vários estudos sobre o problema de abastecimento d'água de Brasília, fixamos definitivamente os limites do DF e lançamos um concurso público para os projetos da cidade, edital publicado em 19 de setembro de 1956. Com surpresa, fui nomeado um dos quatro diretores da Novacap, que teria como tarefa ciclópica a construção da mais moderna cidade do mundo. Como, na época, era eu o único convededor de todos os pormenores da escolha-do local, participei, a 2 de outubro de 1956, da primeira viagem que Juscelino e Israel realizaram ao Planalto Central - local escolhido para a construção da cidade, num avião da FAB, um DC-3, partindo do Rio pela manhã. Durante a viagem, com todos os mapas e cartas da região, expliquei minuciosamente ao Presidente Kubitschek os pormenores da idéia e sugeri as primeiras providências. E ao desembarcar no ermo do Planalto, no então campo de pouso que se deno-

minava Vera Cruz (construído por Sayão a pedido do Marechal Pessoa), já eu embarcava em um monomotor com o brigadeiro diretor do DAC (falta-me seu nome agora) para, de mapas em punho, indicar a ele os três locais mais favoráveis para a construção do aeroporto da cidade, que eram três: um, junto à Papuda; outro, junto à atual Estação Ferroviária (onde estava o aeroporto provisório Vera Cruz); e o terceiro onde se acha o atual aeroporto.

Passamos o dia dois de outubro de 1956 em Brasília, explorando os recantos mais pitorescos, visitando a fazenda do Gama e ali admirando o olho d'água e tomando cafézinho entre os caboclos, porcos e galinhas... Recessamos à tarde. A sorte estava lançada.

Daí por diante, durante mais de três anos, a preocupação dominante de todos, sem exceção, consistiu em dedicar um esforço sem limites, para entregar a cidade em condições de ser inaugurada a 21 de abril de 1960. Para atingir esse objetivo, era imprescindível que trabalhássemos como se cada hora fosse a última hora concedida e a madrugada viesse iluminar o dia festivo da inauguração. Era necessário que abandonássemos os estilos normais de trabalho, para que as vigílias e as prorrogações de horários se tornassem o trivial do serviço. Era necessário que não fossem tomados em consideração o pô, a lama, o frio, a soalheira, as intempéries, a fadiga e o desconforto. Não bastava que cada um desempenhasse bem os seus encargos regulamentares. Era condição de vitória que todos multiplicassem os esforços, para saldar, no vencimento, o compromisso assumido com a nação, levando, se preciso, seu entusiasmo pelo trabalho e sua identificação com a obra até o limite crucial do próprio sacrifício. Eramos verdadeiros escravos, mas escravos de um ideal.

Durante este curto lapso de tempo, ergueu-se a capital do Brasil. Surgiram o sistema de abastecimento d'água, os esgotos, a rede de telefones urbanos e interurbanos, dezenas de escolas e postos médicos, hospitais, serviço de eletricidade, intermináveis avenidas e vias de acesso asfaltadas, jardins públicos, hotéis, palácios, residências, granjas etc.

Mas não ficou aí o esforço da Nova-cap.

Brasília teria de ser uma cidade totalmente diferente. Não deveria ser apenas um colosso arquitetônico, nem se resumir na construção e fundação de uma cidade no interior do país. A cidade teria de se apresentar revolucionária não só sob o ponto de vista urbanístico e arquitetônico, mas também em todos os seus sistemas: agrícola, educacional, médico-hospitalar, administrativo e social.

Foi assim que convocamos pessoalmente os mais abalizados mestres e elaboramos os Planos de Educação, de Saúde e de Assistência Social, que, embora tenham sofrido grandes distorções, serviram de base para novas conquistas.

Nestes 25 anos, temos lutado sem desfalecimentos por esta cidade. Perdemos nossos principais companheiros: Juscelino Kubitschek de Oliveira, Israel Pinheiro da Silva, Bernardo Sayão Carvalho Araújo, Iris Meirberg e tantos outros colaboradores - engenheiros, médicos, operários, servidores administrativos -, todos bem vivos em nossa memória como autênticos lutadores da primeira hora.

De qualquer forma, tenham querido ou não os inimigos de Brasília, ninguém pode negar que a cidade é o elemento catalisador da economia regional, fulcro do desenvolvimento do país.