



28 ANOS
CORREIO BRAZILIENSE
TV BRASILIA
COM BRASÍLIA DESDE O PRIMEIRO DIA

Juscelino Kubistchek vê, no Catetinho, a sua estátua. Seu sonho foi realizado, Brasília é a Capital da Esperança

Finalmente, a luta começa

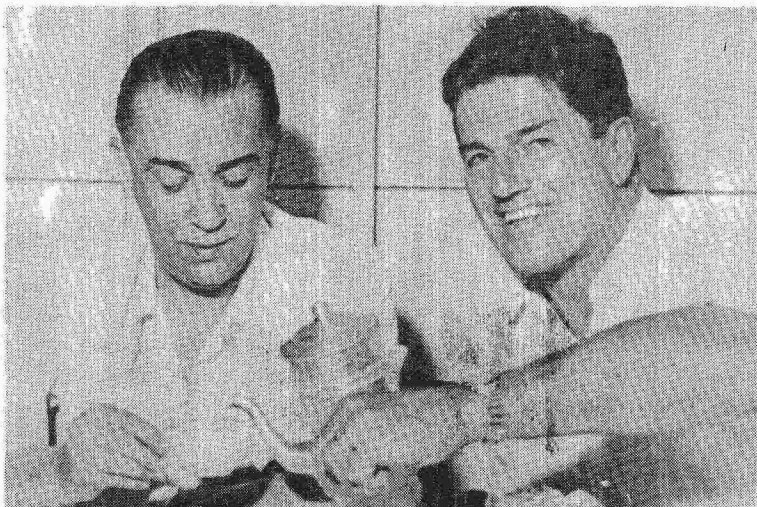
E a primeira batalha foi o desmatamento, chefiada por Bernardo Sayão

AUREA VARJÃO

O local para a construção da cidade que abrigaria a capital do Brasil foi determinado. A visão de D. Bosco, a interiorização que desejavam os Inconfidentes Mineiros, José Bonifácio e Hipólito da Costa foi decidida após anos de conversações. Juscelino Kubistchek chegou à Presidência da República e sua meta principal era a de construir e inaugurar a nova capital. Com a área escolhida e a desapropriação de terras, a "luta" começou.

A primeira "batalha" foi a do desmatamento. O chefe dos "soldados" foi o engenheiro Bernardo Sayão. Caminhos iam sendo abertos, partindo do litoral para o sertão, a fim de possibilitar o transporte de material de construção e de gêneros alimentícios. Estradas ligando a nova capital a outros Estados do Brasil iam surgindo num trabalho incansável de Bernardo Sayão e seus operários. Em seu livro "Por que construí Brasília", Juscelino diz que Bernardo Sayão foi pioneiro antes de Brasília existir. "Muito antes ele já desbravara o sertão goiano, fundando em Ceres uma colônia agrícola. Fizera surgir do chão uma cidade, e ela progredia sendo alvo de admiração. Quem olhasse o local, onde estava sendo iniciada a construção de Brasília, sempre o veria: chapelão na cabeça, rosto queimado de sol, suando em bicas. Estava em toda a parte e sempre em atividade. Reservava para si as tarefas mais árduas e perigosas, e as executava com seu inextinguível bom - humor".

No final do ano de 56, a cidade já dispunha de um aeroporto com três mil metros de pista, as rodovias de intercomunicação com as cidades vizinhas estavam em construção acelerada. Hotéis, pensões, padarias, açougues, farmácias, postos de gasolina foram surgindo, construídos de madeira. Centenas e centenas de pessoas vinham de todos os Estados do Brasil à procura



Juscelino e Bernardo Sayão, dois defensores de um ideal: Brasília

de um novo horizonte, em busca de melhores empregos e maiores salários. O Núcleo Bandeirante, ou melhor Cidade Livre, recebia um grande número de pessoas, todas queriam o seu "barraco". Caminhos iam e viam, estacas eram fincadas, martelos batiam, a cidade precisa ficar pronta na data estipulada por JK, dia 21 de abril de 1960.

BELEM - BRASILIA

Juscelino conta em seu livro que quando sobrevoava a Amazônia figurava em sua mente a linha reta que vincularia Brasília a Belém. "Eu estava na varanda do Catetinho e, quando disse a Sayão o projeto que tinha em mente, percebi que sua fisionomia se alterava... O pioneiro deu um salto. O homem certo para a grande empreitada tinha sido achado. Via - o diante de mim imponente na sua estatura gigante, mas constrangido em sua intacta modestia pela honra, que, de súbito, lhe era conferida. Passado o primeiro momento, respondeu: "Sempre sonhei com esta estrada, presidente. Posso dizer que este é o

momento mais feliz da minha vida. Quando deseja que eu dê início à construção?" Como JK respondesse que imediatamente, Bernardo Sayão partiu levando centenas de homens que sabiam a grande batalha que iam travar com a floresta. Sayão comandava a turma do sul enquanto o Rui de Almeida chefiava a turma do norte. Eles iriam se encontrar no dia 31 de janeiro de 1959 realizando assim a ligação Belém - Brasília, mas no dia 15 de janeiro de 59 uma árvore caiu na barraca de Sayão e atingiu o crânio do engenheiro, matando-o. Apesar de uma interrupção nos trabalhos a rodovia foi completada em curto espaço de tempo e recebeu o nome de Bernardo Sayão.

Enquanto a Belém - Brasília ia sendo construída, a sede da nova capital tomava um ritmo cada dia mais acelerado. Diversas autoridades estrangeiras visitaram a cidade durante as obras. Entre os visitantes ilustres estavam André Malraux, o imperador da Etiópia, Hailé Selassie e o presidente dos Estados Unidos, General Eisenhower. Os prédios desenhados por Oscar

Niemeyer começavam a aparecer e o Plano Piloto de Lúcio Costa tomava corpo. O Brasil inteiro esperava a data da inauguração. Muitas apostas eram feitas, todos queriam de uma forma ou de outra participar.

Juscelino ouviu de Assis Chateaubriand uma promessa: "Vamos inaugurar o **Correio Braziliense** no dia em que Brasília for inaugurada. As obras no Setor Gráfico começavam a ocupar dezenas de operários. Ao mesmo tempo, no Setor de Rádio e Televisão, os Diários Associados começavam a construir a TV Brasília. Tudo tinha que ficar pronto no dia 21 de abril. Sarah Kubistchek foi escolhida como madrinha. Milhares de pessoas vinham de todo o Brasil e do exterior para assistir a inauguração.

O dia estava chegando. Depois de dezenas de anos o ideal de interiorização iria se concretizar. Depois de anos o ideal de JK, a construção de Brasília, ia acontecer.

DESPEDIDA

As nove horas do dia 20 de abril, Juscelino, esposa, filhas e sua mãe, entravam no Palácio do Catete para a despedida oficial. Em seu livro JK diz: "Ao fechar aqueles enormes portões, eu o fiz com intensa emoção. O que fazia não era cerrar a entrada de um palácio, mas virar uma página da história do Brasil. Durante dois séculos o Rio fora a cabeça da República, seu órgão pensante - cérebro e coração de um grande país." O povo carioca rendeu várias homenagens ao Presidente Juscelino, que com sua família, partiu para Brasília. No dia seguinte, haveria a inauguração de uma nova cidade, da capital do país. Lugar para onde partiram milhares de pessoas em busca de uma vida melhor. No dia seguinte, dia 21, a cidade foi inaugurada. Finalmente o sonho de muitos brasileiros estava sendo realizado, um sonho acalentado desde o Século XVIII.

HISTÓRIA OU ESTÓRIA

Aí estão mais quatro histórias pitorescas sobre a construção de Brasília, retiradas da coluna Visto, Lido e Ouvido, do jornalista Ari Cunha.

Em 1957, Israel Pinheiro comprou quatro caminhões Rural Willys que vieram dos E.E.U.U. já com equipamentos de rádio VHF. Ficou com uma, e as outras para três diretores da Novacap. Um dia, na camionete, ele estava inspecionando as obras na Praça dos Três Poderes e "soltou os cachorros" em todo mundo. Não estava presente o chefe do Departamento de Edificações, que era Peri da Rocha França. Mas mesmo assim ele desfez várias ordens e mandou a obra tomar outro rumo. Quando Peri soube da estória, falou com o diretor da empreiteira pelo rádio de outro carro de diretor da Novacap. Estava com muita raiva, e não poupou o presidente da Novacap. - "Ora, essa onça chega aqui desmancha tudo e eu vou aceitar isto. Ele manda na presidência. Na obra mando eu, e pronto." Mas o carro de Israel estava com o rádio ligado, e por coincidência ele ainda não havia chegado ao escritório. Ouviu toda a conversa de Peri e depois falou, "Peri, é para fazer como eu mandei. Na construção de uma cidade todo o mundo tem direito a ter uma opinião, mas é obrigado a seguir a minha."

Começava o ano de 1958, quando um engenheiro recém-formado procurou a Novacap, desejoso de trabalhar na construção de Brasília. Foi admitido imediatamente. Era

Wadjô Gomide, que depois viria ser prefeito do Distrito Federal. Wadjô vem de uma linhagem de criadores de gado e estudou Engenharia Civil para ajudar a tradição. Não era, então, um engenheiro que tivesse urgência do emprego, nem era um dilettante. Queria exercer a profissão. Nesse tempo, os engenheiros compravam carros à prestação, fichavam-nos na Novacap, recebiam mais ou menos a importância da prestação e, com isso ficavam com o carro sendo pago pelo serviço que ele prestava à Novacap, isto é, transportar seu próprio dono. O novo engenheiro não comprou carro à prestação. Trouxe um Chevrolet importado último tipo para andar na lama e no barro. Um dia seu chefe, Peri da Rocha França, pôs a mão no ombro e sugere que troque seu carro por um Jeep, por que o gabarito de engenheiro da Novacap não era de possuir carro como aquele, e que isto poderia vir a ser mal interpretado. Wadjô foi toda a vida um homem estourado, e de solução para o momento. Virou-se para o Dr. Peri e concluiu: "Se for preciso atestado de pobreza para ser engenheiro da Novacap, me dê logo a minha demissão."

O projeto da construção do Congresso já começou atrasado, porque o assunto só foi discutido pelos parlamentares depois de encerrado o prazo. Mesmo assim, Juscelino ordenara que tudo que os parlamentares quisessem se deveria fazer. Apenas, eles não acreditavam na mudança, e não pediram um escritório para cada um.

Mas, às vésperas da inauguração, Israel foi visitar a obra. Ficou uma onça, quando viu o estado de atraso. Chamou o engenheiro encarregado do espelho d'água, que era Creso Vilela. "Quero isto com água amanhã". Creso trabalhou a noite inteira, e no dia seguinte se fez água no espelho.

Israel gostou do engenheiro, e em matéria de Congresso, tudo era com Creso. Pelo dia 18 de abril, ele viu que o mármore não estava aplicado. Chamou Creso e ordenou. "Mas não dá doutor", explicou o engenheiro. "Encontre uma solução", foi a resposta. Creso mandou cair a parede e fez o que se chamaria de "mármore goiano".

Quando o presidente da Novacap subiu os 28 andares dos anexos, ficou decepcionado. Apenas os vidros estavam colocados nas esquadrias. Não havia piso, iluminação e estuque. Esbravejou "Chamem o doutor Creso". É Creso se fez presente. Ele quase desmaiava para dar a bronca do estado da construção. Enfim, virando-se para o engenheiro, deu sua ordem: "Quero isto no dia da inauguração, iluminado, para todo mundo ver de fora que está bonito".

Creso pôs mão à obra, e colocou centenas de candangos limpando os vidros. Chamou os eletricitistas, e instalou luz fluorescente acima das janelas, provocando uma iluminação indireta.

No dia da inauguração, ninguém poderia prever que ali estava uma obra faltando até o piso. Mas de longe, havia um efeito todo especial

da iluminação, refletindo nos vidros das janelas reluzentes. Foi a glória.

Quando estava sendo construída a pista do aeroporto, Israel Pinheiro foi visitar a obra. As máquinas pararam, e Israel saiu à frente, andando rápido, sendo seguido por Ataulpa da Silva Prego, que era o engenheiro encarregado da fiscalização da obra entregue à Coenge.

Havia chovido demais, e a pista estava com atraso no cronograma. O presidente da Novacap chamou o engenheiro Ataulpa, e saíram os dois sozinhos. Israel dizia horrores sobre a competência do pessoal da Novacap, e articulava raivoso para Ataulpa.

Andando poucos passos atrás, o engenheiro explicava com humildade, as razões do atraso da obra, mas ao mesmo tempo em que falava manso, fazia gestos enérgicos com os braços e com as mãos. Os candangos e demais engenheiros, postos à distância, viram, à saída, a raiva com que falava Israel, e agora, vendo à distância, Ataulpa falar daquele jeito com o presidente, ficaram horrorizados.

Lá longe, o chefe volta-se sorrindo e abraça o engenheiro, sem ver os seus últimos gestos enérgicos com palavras lamuriasas. Abraça Ataulpa, e voltam ambos alegres. A partir daquele dia, o homem teve uma cotação bem diferente entre todos da obra, e passou a ser respeitado, porque era o único homem que havia respondido "Assim" a Israel quando ele estava reclamando.