

ENCONTRO COM A HISTÓRIA

Hoje nosso sonho
é uma realidade
em concreto e aço

Na manhã do dia 11, poucos minutos após o reencontro do engenheiro José Ferreira de Castro Chaves com Sebastião Calazans, Inazil Machado e Luciano Pereira, chegaram dois ônibus cheios de turistas ao Catetinho.

Uma dessas turistas, uma senhora idosa, virou-se para seu acompanhante e disse: "Aqui eles só faziam farra junto com o Juscelino".

Sebastião Calazans havia acabado de mostrar a serpentina que fizera no fogão caipira do Catetinho, ouviu e revidou: "A senhora está muito enganada. Aqui só havia trabalho. Onde se viu um Presidente despachar no mato, a gente dormir e comer como Deus queria e a senhora vem dizer que é farra". Não houve réplica.

Na verdade, esse quase incidente em um dia de muita alegria tem razão de ser pela deformação que, ao correr dos anos, se fez acerca "dos amigos boêmios de Juscelino".

Afinal, quem eram eles?

O episódio da construção do Catetinho - como se sabe - nasceu num bar do Rio de Janeiro, o Juca's Bar, onde eles se reuniam.

Bem... aqui vale um reparo histórico. Os amigos de Juscelino eram, entre outros, Paulo Mendes Campos, Sérgio Porto, Fernando Sabino, Antônio Maria, Vinicius de Moraes, Oscar Niemeyer, Luiz Jardim, João Milton Prates, César Prates, José Ferreira de Castro Chaves - o Juca Chaves. Vale dizer a chamada "geração de 45".

Das ligações de Juscelino Kubitschek com a "Geração de 45" há provas indiscutíveis. Quando Governador de Minas Gerais, ele já ensaiava os passos em direção a Brasília. Foi motivo de escândalo a construção da Pampulha por Niemeyer, com desenhos de Portinari. O engenheiro Juca Chaves lá também esteve a chamado de Juscelino. Basta que se lembre que a antiga estação de passageiros do Aeroporto da Pampulha foi construída por ele.

A história desses "boêmios amigos do presidente" se cristalizou com o nascimento do Juca's Bar em 1949.

Quando Márcio Melo Franco

Alves convidou Juca Chaves para construir um hotel, ele impôs uma condição: "Só construo se você deixar que eu faça um bar. Estamos cansados de barzinhos de fundo de mercearia aqui no Rio. Veja bem: só temos o Monteiro Júnior, o Vilariño...".

Márcio Alves aceitou e Juca Chaves construiu o Hotel Ambassador. Com o bar.

Começava aí a saga dos "boêmios amigos do presidente".

O nome Juca's Bar foi dado por Branca Alves - já falecida.

Antes de realizar a primeira visita ao Planalto Central, Juscelino Kubi tshchek conversara com Oscar e Juca Chaves.

Lembra Juca Chaves: "eles foram ao meu sítio, e como o Juscelino gostava muito de jacobitaba, apanhou uma lata e veio comendo no avião pilotado pelo João Milton Prates até Brasília".

Na volta da viagem, Oscar Niemeyer e João Milton Prates procuraram Juca Chaves em seu bar e disseram que Juscelino manifestara a vontade de que se construísse uma casa no local onde se ergueria Brasília. Não aconteceu, como se diz, que Juscelino não soubesse absolutamente nada da construção do Catetinho. A surpresa foi pelos detalhes, e pela rapidez do trabalho.

"Reunimo-nos no Juca's Bar e decidimos pela construção de uma casa de madeira que o Oscar rabiscara - diz Juca Chaves. Foi quando o Roberto Pena propôs o seguinte: "Por que nós não ganhamos 1.500 quilômetros? Em vez da gente montar a base de operações aqui no Rio, nós podemos estabelecê-la em Araxá. Lá tem o Projeto da Fertisa, que anda meio parado desde que o Juscelino deixou o governo, e agente podia usar máquinas e operários de lá". Assim foi feito. O César Prates partiu para Belo Horizonte com uma promissória assinada pelo Oscar e avalizada por mim e pelo João Milton Prates e arrumamos os quinhentos mil cruzeiros para começar o Catetinho".

José Ferreira de Castro Chaves prossegue seu relato: "Chamei então o Sebastião Calazans - meu mestre bombeiro, o Fran-

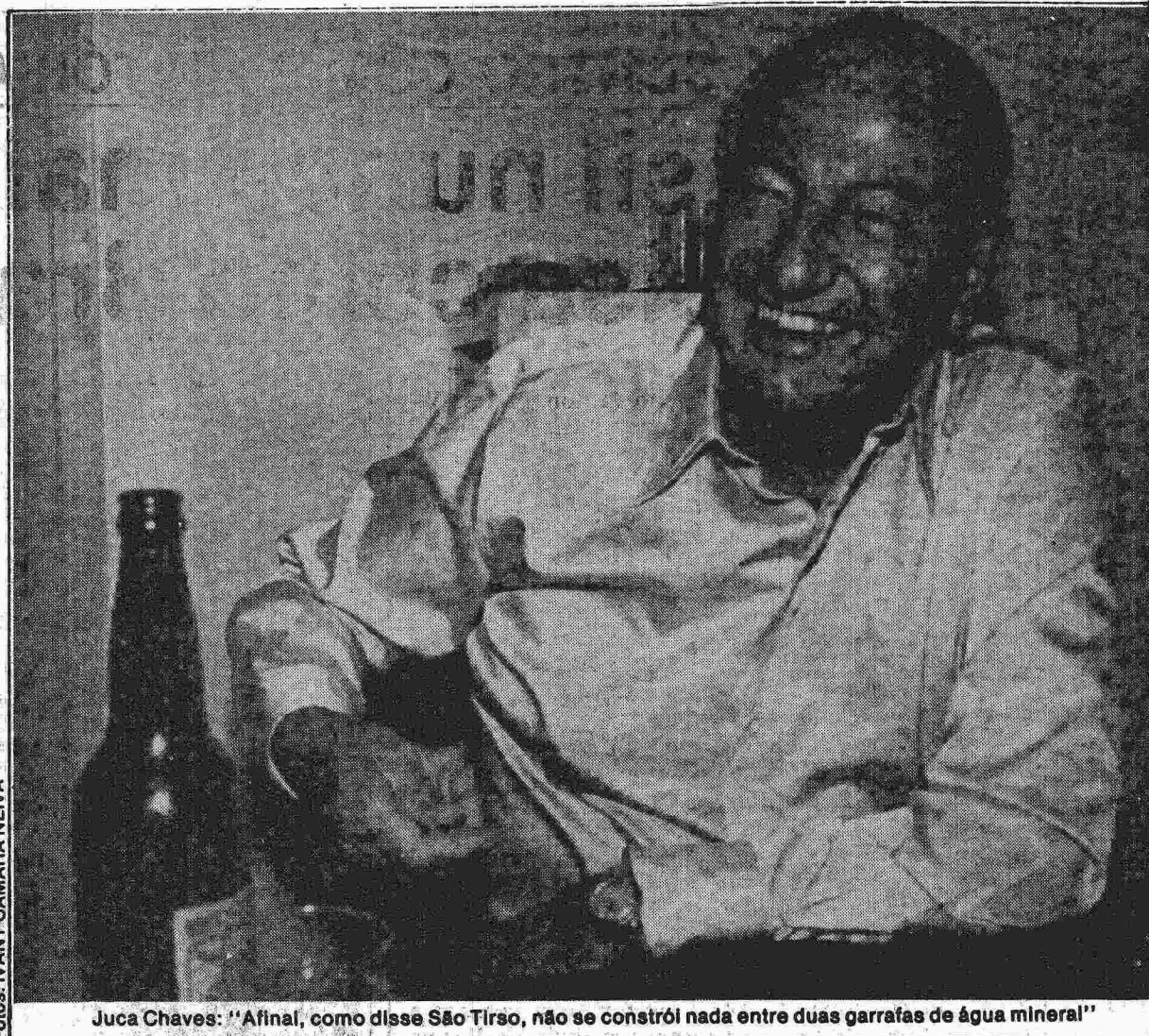
cisco Monteiro - meu mestre-de-obras, e o José Joaquim dos Santos - meu chefe de manutenção. Falei sobre o que nos esperava, eles aceitaram o desafio, e marcamos imediatamente, a viagem para a nova capital. Na chegada a Brasília, tivemos problemas de teto em Luziânia, e voltamos a Belo Horizonte. Quando retornamos de avião, o Roberto Pena já tinha chegado com a turma que ele trouxe de Araxá.

Na noite seguinte à que chegamos, falei com o Juscelino pelo rádio e manifestei meu medo de que se o Israel Pinheiro soubesse que estávamos construindo e pusesse tudo a perder. Juscelino me disse: "pode deixar que eu seguro ele aqui no Catete".

Nessa fase a figura mais admirável foi o Sayão. Era formidável com seu teco-teco. Sempre pensou em dar conforto a quem trabalhava. Trazia de Goiânia, em seu aviãozinho, carne, remédios, comida e até gelo pro nosso uisquizado - eu trouxe uma caixa do Rio".

A medida que José Ferreira de Castro Chaves falava - e já eram duas horas da manhã do dia 11 de abril - eu sentia o valor humano, histórico e profissional desse desconhecido "plantador de cidades". Sua marca e sua fibra estão eternizadas nas três últimas capitais brasileiras, projetadas e construídas antes da nova divisão política e territorial brasileira. Belo Horizonte, Goiânia e Brasília contaram com sua fecunda participação. Se hoje a engenharia brasileira goza de fama e prestígio profissional, muito se deve a Juca Chaves. Ele é um dos fundadores da Sociedade Brasileira de Normas Técnicas junto com Fernando Carneiro, Mário Brandi e tantos outros.

De suas preocupações com critérios técnicos, Brasília muito se valeu. Ao tentar criar e instalar na nascente Capital da República um laboratório para análises de estrutura de solo e de matérias correlatas, sustentou brigas homéricas com Israel Pinheiro que "não podia ouvir qualquer ponderação que implicasse na necessidade de se efetuarem gastos, que era logo contra".



Juca Chaves: "Afinal, como disse São Tirso, não se constrói nada entre duas garrafas de água mineral"

Fotos: IVANY CAMARA NEIVA

Após concluir o Catetinho, a Residência do Ipê e o prédio do Banco do Brasil na Cidade Livre, o engenheiro José Ferreira de Castro Chaves iniciou as primeiras construções no Plano Piloto.

A primeira superquadra de Brasília foi a 108 - do Instituto de Aposentadoria dos Bancários - IAPB.

Valendo-se de suas ligações com o Instituto Nacional de Tecnologia, Juca Chaves iniciava a luta contra o tempo. Brasília tinha que ser inaugurada dentro de três anos, disse sabiam todos, e por isso trabalharam candangos, administradores, engenheiros.

Faltavam pedras e brita para se erguerem as fundações e os futuros prédios. Nessa época enviou ele ao INT, amostras de cascalho para estudos, visando utilizar o pedregulho natural do Planalto na composição do concreto. Os resultados dos exames técnicos feitos por Mário Brandi e outros técnicos seus amigos, confirmou suas suspeitas: o material era excelente. Estava vencida uma luta surda contra os que resistiam à construção de Brasília e à transferência da Capital da República.

Seguiu-se a fase da prospecção do solo. Conta Juca Chaves: "O terreno de Brasília era totalmente desconhecido. Só na superquadra 108, realizei 448 prospecções. O terreno é muito irregular. A gente encontra uma camada de arenito a cinco metros, depois abaixa para 15 metros, parecendo acompanhar o

desnível do vale onde hoje é o Lago Paranoá.

Data dessa época uma grande descoberta do Dino da Delgan. Depois que os exames confirmaram suspeitas quanto ao uso do cascalho, o Dino inventou o seguinte: enchia um caminhão basculante de cascalho, e, em vez da tampa trazeira, ele botou uma tela. Aí injetava-se água com pressão e a terra era retirada, ficando o cascalho limpo. Isso foi de grande ajuda para Brasília. Essa contribuição dos trabalhadores em Brasília acho que deve ser ressaltada. Se hoje Brasília - como cidade - tem mais estradas pavimentadas do que muitos Estados brasileiros, deve-se a exemplos como esse. Quando passei a usar cascalho na pavimentação, isso demonstrou dar um asfalto de ótima qualidade, quer na durabilidade, quer na segurança para os veículos, graças às suas características abrasivas.

Por falar na contribuição dos operários, a engenharia brasileira - que tem hoje renome internacional - muito deve aos candangos. Brasília foi o grande laboratório.

Eles eram maravilhosos, práticos e heróicos. Por falar em heroísmo, lembro o primeiro ato de heroísmo de um trabalhador em Brasília. Foi o de Sebastião Calazans. "Ele contou para você na entrevista?" perguntou-me Juca Chaves. Respondi-lhe negativamente. "Pois bem: dois operários estavam impermeabilizando uma caixa d'água na 108, quando o impermeabilizante pegou fogo.

O Sebastião viu e mergulhou nas chamas para salvar seus colegas. Conseguiu tirar os dois para fora da caixa, mas não teve forças para sair. Nós é que o retiramos, depois de ouvirmos o alarme que ele dera. Esse moço é simples em tudo, e por isso espelha os operários que fizeram esta cidade".

A partir desse relato Juca Chaves passou a lembrar as inúmeras contribuições dos operários.

"Os americanos quando chegaram com suas máquinas e sua tecnologia surpreenderam os candangos. Mas, dentro de pouco tempo, eles é que ficaram de boca aberta. Naquela época a Rabelo tinha uma máquina "Califórnia", usada nas fundações; foi então que os candangos simplificaram as coisas e adaptaram o que sabiam na abertura de cacimbas. Foram eles que, utilizando o sarilho, passaram a fazer fundações a céu aberto; só mais tarde é que apareceu a "Saca-rolha", o que foi usada nas fundações dos Ministérios".

Para Juca Chaves, um grande desafio que conseguiu vencer foi o da estrutura dos prédios em Brasília. Ele conta: "Nas primeiras construções que fiz na 108, apesar do corpo de prova, ao retirar as formas da 3ª laje de um prédio, apareceram trincas no concreto. Conferi as "referências de nível" e vi que as fundações não tinham cedido nem um milímetro. Não houve recalque. Fiquei encabulado, pois em minha vida profissional sempre me cerquei de cuidados e nunca tive um acidente. Consultei o Joaquim Cardoso e o Fernando Lobo - um dos papas do concreto no Brasil: Fernando me perguntou: "Não houve recalque?" Eu disse: não.

Ai descobrimos que era uma variação molecular provocada pelo clima do Planalto Central.

Nessa época os espelhos d'água - Três Marias e o Lago Paranoá - não tinham ainda modificado o clima da região.

Passei então a reforçar as cintas dos prédios com uma armadura maior de ferro. Estava resolvido o dilema."

"Em minha opinião - alinhou Juca - o candango e o chofer de caminhão são os heróis de Brasília.

Certa vez, em conversa com o Ernani Sátiro, ele me disse que Brasília corresponderia ao ideal de Juscelino. Acho também que só mesmo na imaginação de Juscelino caberia uma cidade como esta.

Uma vez - ainda no Catetinho - eu estava muito cansado e fui deitar-me. Ele chegou, notou minha falta e mandou me chamar. Perguntei o que queria. Foi quando ele disse: "Senta aí, Juca." Sentei-me. Ele bateu com a mão na minha perna e falou: "Sabe, Juca, eu considero uma dívida divina construir Brasília". Hoje dou a você esse testemunho que foi assistido por poucas pessoas."

Dona Consuelo Chaves tinha nos dito que assim que o avião, em que vinham do Rio de Janeiro, sobrevoou Brasília, e as luzes da cidade faiscavam por todo lado, Juca Chaves começou a chorar. Ele, que não vinha a Brasília desde 1964, deve ter vivido uma emoção intensíssima.