



Aventura em quatro cantos

A ideia, dizem, foi do major José Edson Perpétuo, ajudante de ordens de JK. Começar a festa da inauguração de Brasília com uma grande caravana de carros de fabricação nacional, saindo dos quatro cantos do país e atravessando rodovias recém-construídas ou em construção. Quase 300 homens, entre motoristas, engenheiros, operários, mecânicos, jornalistas e aventureiros em geral ocuparam 130 veículos de pequeno e grande porte, desde a Romi-Issetta, o carro miniatura, até os ônibus FNM, da Jipe a Rural Willys, de Kombi à Fusca, de Simca Chambord a Toyota Land Cruiser, num diversificado e eufórico desfile da emergente indústria automobilística brasileira. O grupo que saiu de Porto Alegre percorreu 2,2 mil km; o que partiu de Cuiabá venceu 1,1 mil km;

a Coluna Leste saiu do Palácio do Catete, no Rio de Janeiro; e a Norte desceu de Belém numa expedição heroica que atravessou 2,2 km de uma rodovia ainda em construção. Na manhã de 2 de fevereiro de 1960, as quatro colunas se encontraram em Brasília com Juscelino desfilando de Romi-Issetta, apesar da chuva fina.

## DATAS

**1956**  
18 de outubro  
A Novacap anuncia que começará, imediatamente, a construção da rodovia Brasília-Anápolis.

**1º de dezembro**  
Juscelino autoriza a Novacap a fazer concorrência administrativa para a construção e asfaltamento da Brasília-Anápolis.

**1957**  
11 de fevereiro  
A Novacap anuncia o começo dos estudos de campo da rodovia Brasília-Belo Horizonte.

**3 de abril**  
Juscelino segue para Jataí (GO) onde vai inaugurar a rodovia que liga a cidade a Alto Araguaia (MT).

**14 de maio**  
Bernardo Sayão chega a Belém do Pará para discutir com a SPVEA dois convênios para a construção de duas rodovias, a Belém-Brasília e a Salvador-Brasília, via Barreiras.

**31 de agosto**  
Juscelino sobrevoa, em pequeno avião da Novacap, o percurso de 130 quilômetros em construção da Brasília-Anápolis.

**7 de novembro**  
Ao lado de Bernardo Sayão, Juscelino sobrevoa o traçado da futura Belém-Brasília. A esse tempo, 40 km já haviam sido abertos e asfaltados, entre Belém e Guamá (PA). 700 km desde Anápolis em direção a Belém já estavam encascalhados, 90 km da rodovia Brasília-Anápolis estavam em fase de pavimentação.

**14 de novembro**  
O DNER autoriza a construtora Andrade Gutierrez a executar o reconhecimento parcial, exploração, projeto e locação da rodovia Brasília-Belo Horizonte. O serviço custa Cr\$ 20 milhões.

**30 de novembro**  
Cinco empreiteiras executam serviços de terraplenagem e pavimentação da Brasília-Anápolis. Outras cinco construem as sete pontes necessárias. A Novacap comeca as obras do trecho Sul das obras da Belém-Brasília.

**28 de abril**  
Estão abertas 16 frentes de trabalho, com 14 mil trabalhadores, na rodovia Brasília-Fortaleza, que terá uma extensão de 2 mil km e passará por quatro estados: Piauí, Ceará, Bahia e Goiás.

**1º de junho**  
Faltam apenas 19km de terraplenagem para se completar a ligação rodoviária entre Brasília e Belo Horizonte.

**7 de janeiro**  
O DNER abre concorrência pública para pavimentação do trecho João Leite/Goiânia da BR-14. Serviço orçado em Cr\$ 380 milhões.

**15 de setembro**  
Concluída a ponte sobre o Rio São Marcos, na divisa entre Minas e Goiás.

**5 de novembro**  
Mais uma ponte, sobre o Rio Falcão, é concluída na rodovia Brasília-Belo Horizonte. É a 31ª das 35 obra de arte previstas para a estrada.

**22 de janeiro**  
O DNER anuncia abertura de concorrência pública para construção e pavimentação do trecho João Pinheiro-Cristalina da rodovia Brasília-BH. Serviços orçados em Cr\$ 380 milhões.

**1960**  
18 de janeiro  
99,3% do serviço de terraplenagem da rodovia Brasília-Belo Horizonte estão concluídos.

**31 de janeiro**  
Liberado o trânsito na rodovia Brasília-Belo Horizonte para a passagem da Caravana da Integração Nacional, vindia do Rio de Janeiro em direção a Brasília.

**15 de fevereiro**  
Concluídas as pontes da Brasília-Belo Horizonte.

**17 de abril**  
A rodovia Brasília-BH é inaugurada, mas o tráfego já havia sido entregue ao público desde 31 de janeiro. Começou a ser construída em maio de 1957.

# UNINDO AS SOLIDÕES DO BRASIL

## » CONCEIÇÃO FREITAS

Pode-se criticar a escolha de Juscelino pelas rodovias e seu desinteresse pelas ferrovias mas, o que não se pode negar é que, com asfalto ou trilhos, a construção de Brasília motivou a imediata interligação do território brasileiro que até então era um arquipélago de ilhas isoladas em sua imensidão continental. Foi se lembrando de um argumento do bandeirante Fernão Dias ("Um país se conquista pela posse da terra"), e a ferrovia que os Estados Unidos construíram, em 1867, para ligar Nova York e São Francisco (a costa leste à costa oeste) que o presidente teve "a visão do que deveria ser feito". Mais tarde, ele explicou: "Rasgaria um cruzeiro de estradas, demandando os quatro pontos cardeais, tendo por base Brasília (...). Concepção, pois, o plano das grandes longitudinal, cortadas, quase na perpendicular, pelas grandes transversais. No centro do sistema ficaria Brasília, que seria uma torre para contemplar o Brasil" (Por que construir Brasília, Juscelino Kubitschek, Senado Federal, 1960).

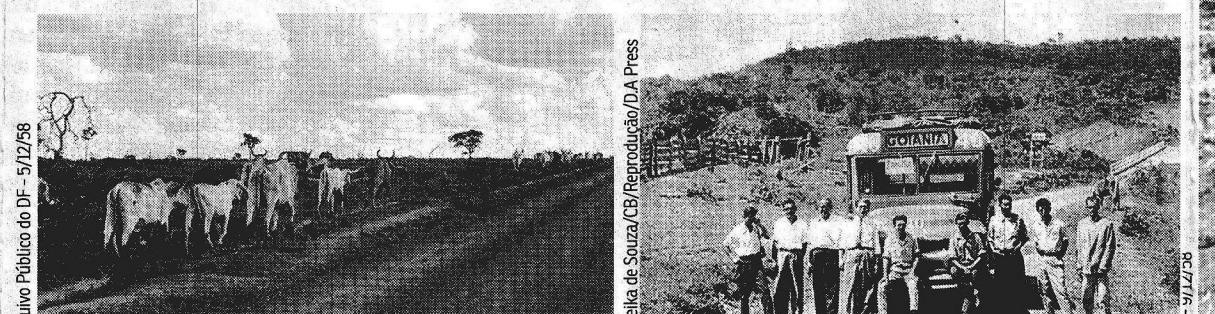
Se a escolha de Juscelino foi pelo sistema rodoviário, ele não pôde abdicar das ferrovias, nos primeiros tempos da construção. Elas foram essenciais para o transporte de material de construção, já que havia raios ferroviários não muito distantes do sítio da capital. Nos próximos, a 163 km, ficava em Vianópolis (GO), e pertencia à Estrada de Ferro Goiás. O outro, em Anápolis. Era preciso ligar os pontos. Antes de Brasília, já existiam precárias estradas de terra que ligavam Anápolis a Planaltina, passando por Corumbá, Granja do Torto e Brasília. Eram trilhas por onde vinham as mercadorias e o serviço postal para as cidades a nordeste de Goiânia.

Em menos de quatro anos, entre o começo da construção e a transferência da capital, Juscelino havia praticamente duplicado a malha rodoviária brasileira asfaltada. Dos 7.063 km que existiam em 1957, para os 13.875 km em 1961. Considerando as rodovias ainda não pavimentadas, a rede subiu de 23 mil km (em 1955) para 43 mil km (em 1961). Era uma época de petróleo barato e da chegada da indústria automobilística ao Brasil. Foi nos governos militares que ocorreu a pavimentação das estradas brasileiras, tanto federais quanto estaduais.

O começo da era do rodoviário no Brasil foi comemorado de forma triunfal. Em 1º de fevereiro de 1960, a Caravana da Integração Nacional chegava a Brasília, vindas dos quatro pontos cardeais — Norte, Sul, Leste e Oeste. Os comboios de carros montados no Brasil eram a prova de que o país estava ligado de uma ponta a outra, de um lado a outro. Nesse dia, JK desfilou de pé, pela abertura no teto de uma Romi-Issetta. A foto é uma das mais conhecidas daqueles anos dourados.

## Os dois engenheiros

Se para construir Brasília, Deus teve o esmero de reunir num só tempo e geografia Juscelino, Israel Pinheiro, Lucio Costa e Oscar Niemeyer (como dizia Darci Ribeiro); para interligar o Brasil, o destino juntou dois



Das quatro fotos acima, exceto a que mostra os bois na beira da pista, as demais são na rodovia Brasília-Anápolis em construção. As curvas, as pontes e os ônibus-jardineiras que capengavam desde Goiânia à nova capital

engenheiros com forte vocação para abrir estradas: Bernardo Sayão e Regis Bittencourt. O primeiro já havia atravessado a nadar o Rio das Almas, nos anos 1940, para criar a primeira colônia agrícola do Centro-Oeste, por determinação do general Getúlio Vargas.

Desde esse tempo, Sayão sonhava com uma rodovia ligando o Norte ao Planalto Central brasileiro. Considerando um dos maiores engenheiros rodoviários do país, Bittencourt dirigiu o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) no governo Juscelino. Antes, tinha dado provas de sua capacidade de trabalho. Em 1951, abriu e pavimentou a Rodovia Presidente Dutra (Rio-SP) em 22 meses. O feito deu-lhe o cargo de diretor do DNER no governo Getúlio Vargas.

Mas até o experiente e intrepido engenheiro hesitou diante do entusiasmo de Juscelino. Em suas memórias, JK dirá que o DNER não enxergava o Brasil sob uma dimensão panorâmica. Trabalhava "com a visão restrita ao seu setor específico". Daí, escreverá o presidente, "é espantoso, e mesmo a resistência do engenheiro Régis Bittencourt, diretor do DNER, quando lhe falei do plano de construir um cruzeiro de estradas; cujos braços teriam cinco mil quilômetros cada um, e que ligaria, pelo interior, as regiões situadas nos quatro pontos cardeais do Brasil."

Nos anos JK, Regis Bittencourt construiu as rodovias Rio-Belo Horizonte, Belo Horizonte-Brasília; São Paulo-Curitiba (rodovia que tem o seu nome), Cuiabá-Porto Velho, Volta Redonda-Três Rios, Nova Rio-Petrópolis; e duas pontes, a da Amizade, sobre o Rio Paraguai, na divisa com o Brasil, e a ponte sobre o Rio Guaiaba, em Porto Alegre. Segundo conta Atahualpa Schimitz da Silva Prego, engenheiro que abriu a pista do aeroporto de Brasília, Bittencourt bateu um recorde

de na construção de rodovias ao vencer 1km por dia de estrada, na rodovia Brasília-Belo Horizonte, hoje trecho da BR-040. A contagem do tempo levou em conta desde o desmatamento até a pavimentação, colocação de cerca marginal e sinalização horizontal e vertical, ainda segundo Atahualpa em *A memória da pavimentação no Brasil*.

Como se vê, não era só em Brasília que se trabalhava em ritmo acelerado. Já em meados de 1957, o presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), Israel Pinheiro, juntou uma pequena comitiva e empreendeu uma expedição científica que saiu do Rio de Janeiro em 23 de abril em direção ao Planalto Central. O naturalista e industrial Paulo Asch relatau a experiência em texto publicado no jornal *O Globo* de 12 de agosto de 1957 (aquele reproduzido de *Brasília, o enigma da espinga*, de Luis Carlos Lopes).

"A viagem transcorreu normalmente até Curvelo (a 164 km de Belo Horizonte), quando então começou a nossa etapa final: o trecho odisséia — escreveu Asch. Os caminhos carroçáveis que há 25 ou 30 anos talvez tivessem sido estradas (sic), eram o nosso suplicio constante. Basta frisar que previramos atingir Brasília em viagem normal, no dia 3 de maio. Chegamos no dia 6, assim mesmo porque, modificando nosso planejamento, mantivemos uma média de 18 a 20 horas de viagem. Tal era o estado das estradas que éramos obrigados a uma velocidade média de cinco quilômetros e a todo instante surgiam imprevistos tais como atoleiros..."

A essa altura, as obras da BR-040 já haviam começado. Um mês depois da sua criação, a Novacap anunciou a imediata construção da rodovia Brasília-Anápolis. Era outubro de 1956. Menos de dois meses mais tarde, Juscelino autorizou a companhia a fazer concorrência

administrativa (em vez de licitação, procedimento mais rigoroso e demorado) para a abertura e pavimentação da estrada. Passados pouco mais de 70 dias, começaram os estudos de campo da Brasília-Belo Horizonte. Foi nesse ritmo que começaram a surgir as rodovias radiais, como são chamadas as vias que partem da capital do país em direção aos extremos do país (veja quadro).

Nenhuma das obras, porém, superou em heroísmo a abertura da Belém-Brasília (assunto da edição de número 9 desta série, publicada em 10 de setembro de 2011). A morte de Bernardo Sayão, abatido pela queda de uma árvore no meio da selva, a poucos dias de completar a ligação das frentes norte e sul da estrada, acabou por consolidar o sentido heroico do feito.

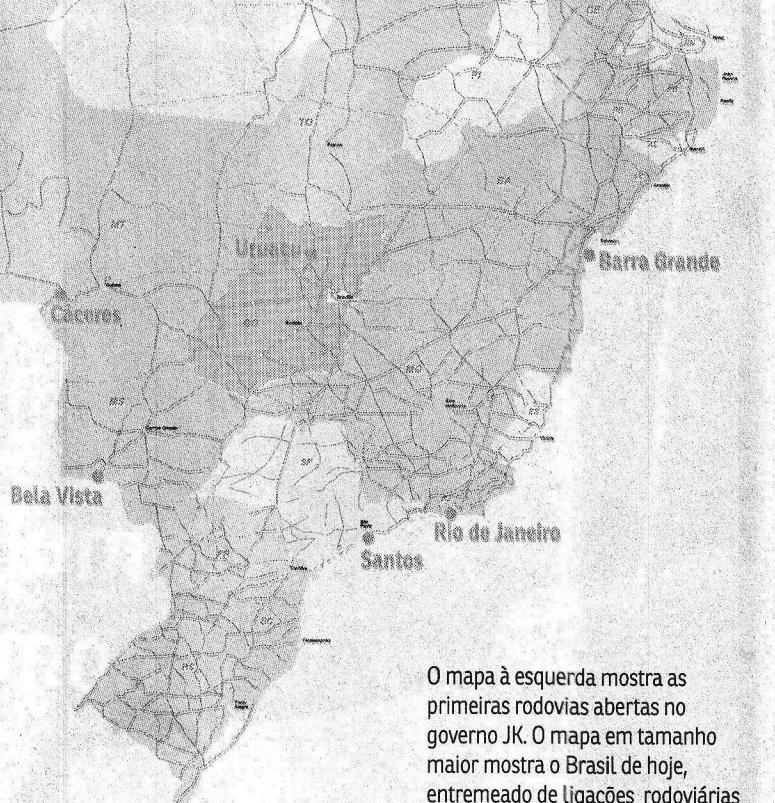
Havia quem acreditasse que o traçado mais fácil para ligar o Brasil era o de uma rodovia litorânea (a atual BR-101). Todos aceitavam como perfeitamente exequível — escreveu Juscelino — a construção da longitudinal Belém-Rio Grande do Sul (trecho da Rodovia Transbrasiliana). Julgava impossível, porém, a abertura da Belém-Brasília e das suas congêneres, a Brasília-Acre (inconclusa) e a Brasília-Norte (atual BR-020). Insistia-se em unir o Brasil pelo litoral, esquecendo-se mais uma vez de que havia um imenso território desconhecido e desabitado.

Para que Brasília pudesse ser construída e habitada era imprescindível a construção e a liberação imediata de duas rodovias, a de acesso a Anápolis e a de ligação com Belo Horizonte. Unida a esses dois pontos, a nova capital estaria conectada aos principais centros do país, Rio e São Paulo. O registro diário das obras do período da construção de Brasília (veja ao lado) mostra que, naqueles anos 1956/1960, havia um formigueiro de homens e máquinas cortando o Brasil em todas as direções.

Rodovias radiais são as que partem de Brasília em direção aos extremos do país, segundo a nomenclatura definida pelo Plano Nacional de Viação (PNV). O sentido da quilometragem começa no Anel Rodoviário de Brasília. São oito as rodovias federais radiais brasileiras, das quais cinco foram abertas, consolidadas ou conectadas a Brasília no governo JK, a 010, a 020, a 040, a 060 e a 070.

Identificação	Sentido	Extremidade	Extensão
BR-010	norte	Belém	1.954 km
BR-020	nordeste	Fortaleza	2.038 km
BR-030	leste	Barra Grande (BA)	1.158 km
BR-040	sudeste	Rio de Janeiro	1.139 km
BR-050	sul	Santos	1.025 km
BR-060	sudoeste	Bela Vista (MS)	1.329 km
BR-070	oeste	Cáceres (MT)	1.317 km
BR-080	noroeste	Uruau (GO)	227 km

Fonte: www1.dnit.gov.br/rodovias/rodoviasfederais/radiais.htm



O mapa à esquerda mostra as primeiras rodovias abertas no governo JK. O mapa em tamanho maior mostra o Brasil de hoje, entrelaçado de ligações rodoviárias.

## "É A COMPLETA CONSUMAÇÃO DA POSSE DA TERRA"

Trecho da mensagem de ano-novo de Juscelino ao brasileiros (janeiro de 1957):

"Somos geograficamente um dos maiores países deste planeta, onde vive um povo em condições de aperto. Em torno de nossa vastidão, os desamparados, o país por conquistar, sítios admiráveis e, no entanto, nos agrupamos à beira do mar, espiando as fases das marés. Constitui um recesso monótono dizermos que necessitamos ocupar o nosso país, possuir a terra, marchar para o oeste, voltar as costas ao mar, e não permanecer eternamente com o olhar fixo nas águas como se pensássemos em partir, em voltar. Do Brasil nenhum de nós partirá jamais porque esta é a noção nação e pátria. A fundação de Brasília é um ato político cujo alcance não pode ser ignorado por ninguém. É a marcha para o interior em sua plenitude. É a completa consumação da posse da terra. Vamos erguer no coração do nosso país um poderoso centro de irradiação de vida e progresso. Sei e medi todas as consequências dessa mudança da capital. Não desconheço que acrescente esforços e canseiras maiores aos duros trabalhos que pesam sobre os ombros do governo. Mas era preciso dar o passo decisivo. E o passo decisivo foi dado."



A abertura da rodovia Belém-Brasília mostrou que, por baixo da selva amazônica, havia altos relevos

## LEITURAS

» A memória da pavimentação no Brasil, Atahualpa Schimitz da Silva Prego, Associação Brasileira de Pavimentação, 2001.

» Brasília, o enigma da espinga, Luis Carlos Lopes, Editoras da Unisinos e da UFRJ, 1996.  
» Por que construir Brasília, Juscelino Kubitschek, Senado Federal, 2000.

» LEIA NA EDIÇÃO DE 31 DE DEZEMBRO DE 2011 — A construção da Plataforma Rodoviária, a obra de Lucio Costa que é ao mesmo tempo arquitetura e urbanismo