

IHG / DF POSSE

SENHORAS E SENHORES AQUI PRESENTES, AMIGOS E AMIGAS,

Na data de hoje, sessenta anos e dez meses atrás, o corpo de Bernardo Sayão de Carvalho Araújo era levado à Capelinha da Igreja de Dom Bosco, no Núcleo Bandeirante, com ataúde cerrado. E logo, devido à sua carismática liderança, nascia o sebastianismo de que Sayão permanecia vivo. Depois, para coroar a saga do desbravador cuja paixão era construir estradas, foi necessário abrir caminhos para que seu ataúde e o de seu fiel motorista chegassem no recém delimitado Campo da Esperança.

Bernardo Sayão é Patrono da Cadeira 39 do Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal, que terei a honra de ocupar atendendo a convite do Presidente Ronaldo Polleti, de amigos como Eugenio Giovenardi e William Carvalho, e graças à generosidade de Sócios Acadêmicos, todos nós compromissados com a memória cultural e o futuro de Brasília, coração de metrópole do Centro-Oeste. Desta cívitas que tantas críticas e curiosidade suscita mundo afora e que foi tema de meu primeiro “paper”, em 1968, rumo ao Mestrado e PhD nos Estados Unidos.

Hoje nos reunimos para homenagear Bernardo Sayão, que tem espaço destacado no panteon de heróis e mitos da ocupação do Centro Oeste. As pessoas que o conheceram destacam sua vitalidade, corpulência, vigor físico e simpatia, assim como lembram sua capacidade de trabalho, entusiasmo e dedicação, realçados pelo bronzeado exuberante da vida ao ar livre.

Virginia Prewett, em Seleções do Reader’s Digest, salientou o porte físico de Hércules do pioneiro; Antonio Callado lembra encontro em Goiânia, em 1949, com o “alto e atlético” Sayão, a “contar a história da estrada que tinha aberto entre Ceres e Anápolis.” Claudio Bojunga descreve Sayão como “um obcecado por estradas e pelo interior. Uma espécie de nômade, voltado para o Oeste, armado de faca, abrindo picadas e fundando vilas. Tinha espírito pioneiro, aquele homem de 1,86m, jeitão de galã de cinema.”¹

JK lembra, em suas memórias, que “A beleza viril do físico privilegiado combinava com invejável formação moral. Era bom por natureza, bravo por instinto.”²

Sayão sabia o que queria e recebia apoio dos que comandava. A imagem dominante do Patrono da Cadeira 39 é de carisma e trágico destino, e por isso prefiro, aqui, recuperar suas bem menos lembradas realizações.

Carioca, criado nas encostas da Floresta da Tijuca e titulado na Escola Agrônômica Luiz de Queiroz, de Piracicaba em São Paulo, como funcionário do Ministério da Agricultura dedicou-se ao reassentamento de agricultores nômades

¹ BOJUNGA, Claudio. JK O Artista do Impossível, Rio de Janeiro, Objetiva, 2001, pg.399.

² BOJUNGA, op.cit., pg.3

em colônias agrícolas. A partir desta experiência aprendeu que as colônias "não funcionariam sem estradas para levar seus produtos ao mercado."³

E assim tornou-se obcecado construtor de estradas e ferrenho inimigo da burocracia ineficaz.

Nos anos 30, o Presidente Getúlio Vargas, que estimulava a Marcha para o Oeste, convidou Sayão para trabalhar em um programa de fazendas experimentais e apoiar a expansão da fronteira agrícola em Goiás. Mais tarde, em 1944, Sayão instala-se no Brasil Central quando Getúlio Vargas consegue sua nomeação para dirigir a Colônia Agrícola em Ceres, junto ao Rio das Almas, projeto importante no planejamento da ocupação do Brasil Central e, depois, para a construção da Nova Cidade Capital exigida na Constituição de 1946.

Sayão chega em Ceres liderando um comboio com 48 caminhões e jipes e instala o assentamento junto ao Rio das Almas, sem dispor de ponte para chegar às terras produtivas que se estendem a partir da outra margem. Como gestor público que resolve problemas de forma prática, eficaz, honesta e pouco ortodoxa, Sayão constrói uma ponte de madeira sobre toneis, que permanece em uso até a construção da ponte de concreto. Um fato, dentre outros tantos amplamente difundidos, que fortaleceu sua aura de fazejador e gerou conflitos com o Ministério da Agricultura.

John dos Passos visitou a colônia agrícola em 1948, pouco antes de Sayão desistir da luta contra a burocracia e voltar ao Rio de Janeiro. Seu livro é o mais detalhado e realista relato que encontrei da odisséia que foi a ocupação agrícola do Centro Oeste. Nele dos Passos destaca que: "Sayão tinha mais qualidade de liderança do que qualquer homem que eu jamais conheci. Construir estradas era seu passatempo e sua obsessão, (...) com paixão pela vida ao ar livre."⁴

Sayão desiste do projeto Ceres pouco tempo depois da visita de dos Passos, após décadas de conflitos criados por seu espírito inovador e protagonismo como funcionário do Ministério da Agricultura. Escreveu Callado, depois do encontro com Sayão, que Ceres era "colônia agrícola do Ministério da Agricultura com escassos milhares de habitantes. A estrada não era da competência do Ministério e Sayão nela investira verbas que deveriam ter sido empregadas em projetos (...) de chalé, um lago de trutas e similares."

Em 1953, quando construía estrada em Belo Horizonte, Sayão recebeu convite para ser candidato à Vice-Governador de Goiás e responsável por obras viárias desse Estado. Logo depois foi eleito, graças ao prestígio de sua gestão na Colônia Agrícola de Ceres e à confiança de Getúlio Vargas.

³ DOS PASSOS, John. O Brasil em Movimento. São Paulo, Saraiva, 2013 dos Passos, pg.91

⁴ DOS PASSOS, op.cit., pg.90

Ainda em 1954, Café Filho sucede Getúlio Vargas e convida o Marechal José Pessoa, "já no recesso do lar (...) depois de meio século no Exército,"⁵ para presidir a Comissão de Localização da Nova Capital Federal (CLNCF). O desafio sensibilizou Pessoa, que Paraninfo da Turma das Agulhas Negras de 1949 defendera a construção de Nova Capital Política no Planalto Central para: "aproximar todos os Estados pela ação radial do Governo Central; acelerar, na direção do altiplano dos sertões brasileiros, a marcha lenta de nossa civilização (...); resguardar nossa Capital hoje tão vulnerável, à borda do oceano, para ponto menos exposto no coração do país; sem falar nos reflexos econômico-financeiros altamente compensadores." Além de facilitar o estender "braços aos irmãos da Hiléia Amazônica" que vivem "esquecidos da ajuda material e moral dos Governos."⁶

Pessoa fortalece os grupos técnicos da Comissão, que depois de estudar relatórios e visitar a área de cada alternativa (1955), escolhe o Sítio Castanho para construção da Nova Capital, "mantendo sigilo para evitar a ganância imobiliária."⁷ Os trabalhos avançam em ritmo acelerado quando, em momento decisivo, Pessoa não recebe o necessário apoio do Presidente Café Filho. Decidido, Pessoa busca o Governo de Goiás e recebe o apoio do Governador José Ludovico de Almeida, que promove a desapropriação "para utilidade pública e conveniência de interesse social"⁸ de fazendas localizadas no Sítio Castanho. Pessoa relata tais fatos a Café Filho quando retorna ao Rio de Janeiro.

Em Goiás, o vice-governador Sayão promove a construção de estradas de acesso à Nova Capital, desapropriação de fazendas na área escolhida e envia informações para técnicos da Comissão. Também constrói o Aeroporto de Vera Cruz, com 2 mil e 700 metros, para facilitar o acesso a área e estabelecer ligação aérea direta com o Rio de Janeiro, contando sempre com o apoio do engenheiro Joffre Mozart Parada e de Altamiro de Moura Pacheco,⁹ um trio unido na faina de conhecer e delimitar territórios, construir estradas e desbravar o Cerrado.

Na política, o deputado federal Juscelino Kubistchek despontava como favorito nas eleições presidenciais de 1955. Juscelino defendera, em 1946, a construção da Nova Capital no Triângulo Mineiro, mas isso em nada afetava os trabalhos conduzidos pelo Mal. Pessoa e Sayão, que avançavam em ritmo acelerado e ganharam mais força quando JK, em Jataí, assume o compromisso de cumprir a Constituição Federal e construir a Nova Capital às margens do Paranoá.

Empossado em janeiro de 1956, JK convoca Sayão para a construção da Nova Capital em território cuja situação jurídica só seria definida em outubro de 1957.

⁵ PESSOA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, José. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização). Rio de Janeiro, Imprensa do Exército, 1958, pg. 10.

⁶ PESSOA, op.cit., pg.10.

⁷ PESSOA, op.cit., pg.11.

⁸ PESSOA, op.cit., pg.11.

⁹ TUBINO, Nina. Uma Luz na História. Goiânia, Editora Kelps, 2015. pgs. 103-108.

Entusiasmado pelo desafio de mais um trabalho pioneiro, Sayão acampa com duas filhas junto ao Catetinho e conduz delimitações e desapropriações de terras, e a construção da infraestrutura da futura Brasília. Mais uma vez “Era o homem que implantava as coisas, fazia acontecer.” Inimigo da teia burocrática, em 1956 Sayão aceita convite de Israel Pinheiro, Presidente da NOVACAP, para ser diretor desse órgão, desde que desobrigado de reuniões e de burocracias. Tem 55 anos e logo se torna líder e inspirador dos candangos que constroem a nova cívitas brasileira. Como pioneiro e gigante das estradas, inicia os trabalhos de terraplanagem da rodovia Brasília-Goiânia em 3 de novembro de 1956. Sob seu comando foram asfaltados o trecho de 120 km entre Brasília e Anápolis e os 280 km que passam por Brasília-Cristalina-Paracatu, saída para São Paulo e Belo Horizonte. Também foi realizado o levantamento do traçado para a rodovia do Nordeste rumo à Barreiras (BA).

Enquanto isso no Rio de Janeiro, tendo sido escolhida a área para a Nova Capital, a CLNCF segue orientação superior e inicia o planejamento (1956) que resulta no “Primeiro Plano-Piloto da Cidade Capital, na escala de 1/5000 pelos arquitetos: Raul de Penna Firme, Roberto Lacombe e o engenheiro Jose de Oliveira Reis.”¹⁰ Em novembro de 1956, o Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque encerra seus trabalhos na CLNCF e deixa o amplo legado técnico que será depois fundamental para a construção da Nova Capital.

Bernardo Sayão permanece Diretor da NOVACAP até ser convidado por JK, em janeiro de 1958, para “arrombar esta selva e unir o país de norte a sul”. Responde Sayão: “Este é o dia mais feliz da minha vida. Depois de fazer esta estrada posso morrer.”¹¹

O desbravador, cuja paixão era construir estradas, dedica-se então à realização de seu maior sonho: liderar a construção da Rodovia Belém-Brasília. Mais uma vez embrenha-se nas matas para abrir caminhos e tratorear estradas. Lembra JK: “Reservava para si as tarefas mais árduas e perigosas e as executava com seu inextinguível bom humor.” Apoiado por Joffre Parada na topografia e atento ao Plano Nacional de Viação com Brasília no quilometro zero, Sayão avança rumo ao norte. O sonho termina em 15 de janeiro de 1959. Uma gigantesca árvore abate o pioneiro que ocupa espaço único e sem similar no panteon de heróis da expansão nacional no Centro Oeste. A tarefa estava perto de ser concluída. Em 31 de janeiro de 1959, dezesseis dias após sua morte aos 57 anos, as frentes norte e sul encontraram-se para constituir os 2.240 quilômetros da Belém-Brasília.

A saga de Bernardo Sayão é, hoje, a inspiradora da Cadeira 39. Nas quatro frentes onde atuou - Ceres, Vera Cruz, Plano Piloto e Belém-Brasília - foi mais pioneiro- fazejador do que bandeirante-desbravador porquanto consolidou sonhos e utopias de planos de expansão territorial e de desenvolvimento nacional. O fazejamento de Sayão também esteve presente na vida pública de

¹⁰ PESSOA, op.cit., pg. 11

¹¹ BOJUNGA, op.cit., pg. 398

Joaquim Roriz, meu antecessor na Cadeira 39. Como Governador do Distrito Federal, Roriz fez importantes obras, apoiou a valores históricos e geográficos do patrimônio na área tombada, seja ao preservar a obra de Lucio Costa e Oscar Niemeyer ou ao promover a construção de Museu Nacional, Biblioteca Nacional e de outros prédios importantes, sem qualquer apoio financeiro do Governo Federal ou de órgãos internacionais.

Concluindo, ao agradecer a honrosa presença de cada um invoco o pensamento de Aloisio Magalhães, companheiro de tantas jornadas, para quem “A tarefa de preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro em vez de ser tarefa de cuidar do passado, é essencialmente uma tarefa de refletir o futuro.”

OBRIGADO À TODOS.

BIBLIOGRAFIA:

ANE - Associação Nacional de Escritores. Quintas Literárias 2018. Brasília, Editora Otimismo, 2019

BOJUNGA, Claudio. JK O Artista do Impossível, Rio de Janeiro, Objetiva, 2001

CALLADO, Antônio. O País que não teve Infância; As Sacadas de Antônio Callado [organização de Ana Arruda Callado]. Belo Horizonte, Autentica. 2017.

COSTA COUTO, Ronaldo. Brasília Kubitschek de Oliveira. Rio de Janeiro - São Paulo, Editora Record, 2002

DOS PASSOS, John. O Brasil em Movimento. São Paulo, Saraiva, 2013

PESSOA CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, José. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização). Rio de Janeiro, Imprensa do Exército, 1958^[1]_[SEP]

RIBEIRO, Gustavo Lins. A Capital de Esperança - A Experiência dos Trabalhadores na Construção de Brasília. Brasília, Editora UnB, 2008.

SILVA, Ernesto. História de Brasília - Um Sonho Uma Esperança Uma Realidade. Brasília, Linha Gráfica Editora, 4a Edição, 1999.

TUBINO, Nina. Uma Luz na História. Goiânia, Editora Kelps, 2015.