

Direto da
Redação

Brasília, a que tudo deve ao caminhão



Acima: Neném Constantino (na porta da Mercedinha 312) foi um dos primeiros a pousar em Brasília; Ao lado: Edmar Felix da Silva



PUBLICIDADE



Tamanho do texto: [A-](#) [A+](#)

É desconcomunal a desarrumação que os políticos montaram nos 50 anos de Brasília, a ocorrer dia 21 de abril. O caminhão não tem nada com isto, mas com aquilo: a construção da cidade

LUCIANO ALVES PEREIRA

A judiação corta o coração de quem acompanhou o empenho do presidente Juscelino Kubitschek, na sua obsessiva tarefa de transformar o cerrado goiano na nova capital do país. No entanto, JK nada faria sem o TRC, começando a engatinhar na década de 1950.

De fato, Brasília inteirinha foi levada do Sul e do Sudeste na carroceria de caminhões toco, no máximo, truquinhos. Do Nordeste, porém, chegou a essencial força de trabalho. Mesmo assim, por caminhão, mal-ajeitada em paus-de-arara.

Desta logística, que ninguém sabia o que era na época, não se pode esquecer da Viação Centro Oeste – anteriormente Rede Mineira de Viação, que foi a ferrovia do Estado até a primeira metade dos 1950s –, a levar material de construção até Anápolis (GO), a 150 quilômetros dos canteiros de obra.

Milhares de caminhoneiros iniciaram a vida estradeira naquela época. Por exemplo, do interior de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Minas. Emílio Battistella, fundador do grupo empresarial que leva o seu nome, controlador de várias concessionárias Scania a partir de 1950, foi um forte fornecedor para a construção de Brasília.

Em seu livro de memórias (A Herança que eu deixo), ele fala de um contrato para entrega de 42 mil dúzias de tábuas de pinho, em apenas 45 dias. Centenas de caminhoneiros se envolveram nessa ponte rodoviária de Lages (SC) à futura capital.

Outro pioneiro, Isauro Figueiredo, fundador do Expresso Figueiredo, de Belo Horizonte, também sentou sua primeira estaca com o transporte de cimento rumo ao Planalto Central. Há registros de caminhoneiros de Araxá, que levaram material de construção para a montagem do Catelinho, a primeira acomodação presidencial naquele ermo.

No cinquentenário de Brasília, tem valiosa importância como registro, o 'causo' do então caminhoneiro de Belo Horizonte, Edmar Felix da Silva. Ele testemunhou e engrossou o que Battistella chamou de "um interminável carreiro de formigas", referindo-se à fileira de caminhões. Numa data, há mais de 50 anos, Edmar levava vergalhões para as obras.

FUZIL

Como passagem obrigatória, num cerrado de apenas caminhos de carros-de-boi, havia uma precária ponte de madeira sobre o rio Corumbá, na cidade de Corumbá de Goiás. Ela fica a 100 quilômetros do destino e Edmar tocava o seu Super White Power, importado, ano 1957, a gasolina.

Dita ponte não comportava sequer dois caminhões passando sobre si. "Predominavam os tocos e quase na minha vez, chegou um soldado da polícia militar de Goiás, portando um fuzil", lembra o caminhoneiro. "O policial – continua – chegou e avisou que a travessia estava proibida (porque a estrutura não aguentaria) e foi para o meio da ponte".

Passado algum tempo, já havia mais 100 caminhões carregados, esperando na margem direita e um grupo, que Edmar chama de gaúchos, "foi lá pra conversar". Segundo seu relato, "papo vai, papo vem, os caras pularam no policial e lhe tomaram a arma". Então viraram os novos controladores e como tal, 'libertadores' da travessia.

O estradeiro de Minas calcula que "não passaram cinco bitelos, quando um Alfa Romeo, novinho, torto sob presumíveis 15 ou 16 toneladas de madeira do Oeste catarinense, derrubou a ponte". Trânsito interrompido, tumulto nas duas margens e o prefeito local mandou uma máquina cavar rampas para permitir a passagem pelo leito do rio. "Como o rio estava seco na estação de estiagem, os caminhoneiros ligaram os motores para atravessar o Corumbá, no peito e na raça, tudo no achômetro", conta Edmar.

O mineiro, não era atirado. Deixou uns e outros irem na frente e percebeu que a rampa da margem oposta era uma "crista bem pesada". Os peitudos anteriores já haviam ficado com a bunda dentro d'água, mas o filho do seu Cypriano Felix não podia afinar no vigor dos 25 anos. Acelerou fundo, primeira seca engatada, zuando e... não conseguiu 'atravessar o rubicão'.

O eixo cardam 'torceu como trança de menininha bem cuidada e teve a tampa traseira da carroceria escorada no fundo do rio. Edmar sacou a peça, pegou uma carona até Anápolis (GO) e só retornou três dias depois. Aí, diz ele, não podendo evitar a solução mais trabalhosa, os tais gaúchos estavam aliviando a carga dos caminhões e conseguindo superar a outra margem. Inclusive ajudando outros a sair do buraco.

Edmar não fez carreira na profissão. Voltou para o ofício anterior de eletricitista não-automotivo. Uma pena!