



BERNARDO SAYAO

Em 1958, Bernardo Sayão iniciou o seu maior desafio - desbravar a floresta para construir a Belém-Brasília (Arquivo Público)

A aventura de um brasileiro

Um dos heróis da construção de Brasília, Bernardo Sayão completaria 100 anos amanhã. O pioneiro que tinha o dom de abrir novos caminhos para um país em expansão morreu em acidente na floresta do Pará, poucos meses antes da inauguração da capital federal

Correio Braziliense: 17 de junho de 2001
Reportagem: Conceição Freitas

Sayão e JK: morte de pioneiro parou construção de Brasília

O dia nem raiava de todo e se ouvia o barulho do helicóptero pousando ao lado do Catetinho. Dentro do palácio de madeira dormia, muitas vezes, o presidente Juscelino Kubitschek; quase sempre, o arquiteto Oscar Niemeyer. Quem chegava do céu era Bernardo Sayão trazendo pão, leite, bolacha — o pouco que de bom houvesse por aqui naqueles 1957 e 1958. “Era um sujeito idealista, formidável, corajoso. Uma pena...ele queria fazer um Brasil melhor”, diz Oscar Niemeyer, 93 anos.

Se vivo, o carioca Bernardo Sayão faria 100 anos amanhã. Morreu a 15 de janeiro de 1959, atingido por um gigantesco galho de uma árvore de 40 metros, quando cortava a mata fechada para dar passagem à rodovia Belém-Brasília. Afetada pelo movimento de terra que se fazia para romper a floresta, a árvore se esgarçou lá no alto, estalou e caiu sobre a barraca onde estava Bernardo Sayão, o construtor de estradas. Crânio fraturado, braço e perna esquerdos também. Dizem que, mesmo brutalmente ferido, continuou de pé. Talvez seja a lenda que nasce das grandes tragédias.

Os cem homens sob o comando do desbravador gritavam desesperados. Na clareira aberta no meio da mata densa, perto de Açailândia, no Pará, não havia médico nem helicóptero, nada. Meia hora depois, perto das três tarde, passou um Cessna, do Patrulhamento, lançando comida aos operários. Os homens deitaram-se no chão em forma de cruz.

O Cessna se foi e veio um helicóptero que conseguiu pousar na clareira dos homens desesperados e de um aventureiro semimorto. Às sete da noite, Bernardo Sayão morre no ar, sem nenhum socorro. Na manhã seguinte, a Cidade Livre acorda com a notícia da Rádio Nacional de Brasília e do serviço de alto-falantes.

Nesse dia, o único em quase quatro anos de construção, tudo parou. A Novacap fechou, o comércio baixou as portas, os operários aquietaram-se. Puseram luto: pedaços de pano preto nas portas, cruzeiras pretas nos radiadores dos caminhões, no espelho retrovisor dos jipes. Luto genuíno —

sem ponto facultativo, sem decreto oficial, sem bandeira a meio-pau. Lembrem-se, era janeiro de 1959, o cemitério não estava pronto, nem caminho para lá havia.

Anoitecia quando os tratores abriram a estrada para que o corpo de Bernardo Sayão pudesse inaugurar o cemitério Campo da Esperança que ele mesmo havia demarcado antes de partir para o Norte. Ao seu lado, foi enterrado Benedito, ex-motorista de Sayão, que teve um enfarte quando soube da morte do ex-chefe.

“UM HOMEM PURO”

O homem de 1,84m, tórax largo, rosto anguloso e envergadura de Johnny Weissmuller — o primeiro Tarzan, lembrem-se? — tinha jeito de herói de cinema. Mas nada do que fazia era cena. Era tudo tão de verdade que incomodava os burocratas — “era um homem extremamente trabalhador e entusiasmado”, lembra o médico Ernesto Silva, diretor da Novacap durante a construção de Brasília.

Menino, Sayão fazia acampamento no quintal de casa. Adolescente, escalava o morro de 530 metros aos fundos do colégio onde estudava, em Nova Friburgo (Rio de Janeiro). Formado, foi trabalhar como agrônomo cafeicultor no Ministério da Agricultura. Já tinha plantado café durante sete anos no Paraná, estava viúvo, tinha duas filhas, quando foi chamado para participar da Marcha para o Oeste, com que o presidente Getúlio Vargas pretendia ocupar o até então esquecido coração geográfico do Brasil.

Não era para qualquer um. Sayão foi dirigir a Cang (Colônia Agrícola Nacional de Goiás), um cargo sem mesa nem cadeira nem um teto sequer. A Cang pretendia fundar grandes fazendas para atrair famílias que iriam habitar o sertão goiano. Bernardo Sayão juntou alguns homens e foi conhecer o lugar. Não havia estradas — era ermo como o solo da Lua.

Para chegar aonde queria, Bernardo Sayão atravessou a nado o Rio das Almas — assim chamado por ser à época um devorador de gentes. Levava o facão na boca, ao estilo dos bandeirantes mal-afamados da história brasileira. Mas esse era um bandeirante do bem. “Era um homem puro, puro”, repete Ernesto Silva, que com ele, Israel Pinheiro e Íris Meinberg dirigiu a Companhia Urbanizadora da Nova Capital, a Novacap.

Na volta do Rio das Almas, casou-se com Hilda Fontenelle Cabral e levou-a para o norte de Goiás. Alguns anos antes, ele tinha ido conhecer Goiânia, em férias, com as duas filhas do primeiro casamento. “Vejam que ruas! Examinem as árvores. Já tem muita coisa, e é de muito futuro”, dizia, exultante, Bernardo Sayão, diante da capital planejada de Goiás. É o que conta a filha Léa Sayão em *Meu pai, Bernardo Sayão*, biografia de 530 páginas.

Administrar uma colônia agrícola era muito pouco para aquele bandeirante. Voltemos a Callado, em texto escrito em 1959: “No pouco tempo que passei em Ceres, tive, com a obra de Sayão, uma das impressões maiores de minha vida (...) Sayão, natureza impetuosa e máscula, jamais cumpriria aquele programinha mesquinho da Cang. Empregava suas verbas como criador de

vida e não como funcionário a contar o tempo que lhe falta para a aposentadoria”.

E assim foi. Tirou verba do que considerava menos importante para o que clamava prioridade. Construiu casas modestas na colônia agrícola e o que sobrou do dinheiro empregou na construção da estrada que ligaria Ceres a Anápolis.

“Estou cheio de processos administrativos. Quando o Ministério manda um fiscal, eu vou logo dizendo ‘Olhe: não fiz casa, não. Fiz estrada. Não estou construindo estábulos suíços não. Estou construindo a ponte”, disse ele a Antônio Callado, o repórter que dele ficou amigo.

Em 1950, foi exonerado do cargo de administrador da Cang. Três anos depois, foi convidado a se candidatar a vice-governador de Goiás, ao lado de Juca Ludovico. Eleito, iniciou a construção da rodovia Goiânia-Anápolis.

Era 1955, Juscelino Kubitschek ainda não havia sido eleito quando Bernardo Sayão, em 60 dias, abriu uma pista de pouso e construiu uma estação de passageiros. Era o primeiro aeroporto da nova capital, onde hoje está construída a Rodoferroviária.

Aqui veio, aqui ficou, abriu a rodovia Brasília-Anápolis, até que, em 1958, largou a construção de Brasília para desbravar os tão sonhados 2 mil quilômetros da Belém-Brasília. Traçou um plano: a imensidão de terra seria vencida simultaneamente pelas duas extremidades. Máquinas e homens sairiam de Belém e de Brasília para se encontrarem no meio do caminho, num lugar que hoje leva o nome de Ligação.

Faltavam duas semanas para que as duas pontas da aventura se encontrassem quando Curupira fez valer a sua lei. O espírito guardião da floresta se vingou de quem invadiu os seus domínios. Trinta e seis anos depois de sepultado, o corpo de Bernardo Sayão foi exumado. O herói estava intacto na sua placidez.

Oscar Niemeyer

“Era um sujeito idealista, formidável, corajoso. Uma pena...ele queria fazer um Brasil melhor”

Antonio Callado, em 1959

“No pouco tempo que passei em Ceres (GO), tive, com a obra de Sayão, uma das impressões maiores de minha vida (...) Sayão, natureza impetuosa e máscula, jamais cumpriria aquele programinha mesquinho da Cang. Empregava suas verbas como criador de vida e não como funcionário a contar o tempo que lhe falta para a aposentadoria”

Bernardo Sayão

“Estou cheio de processos administrativos. Quando o Ministério manda um fiscal, eu vou logo dizendo ‘Olhe: não fiz casa, não. Fiz estrada. Não estou construindo estábulos suíços não. Estou construindo a ponte’”