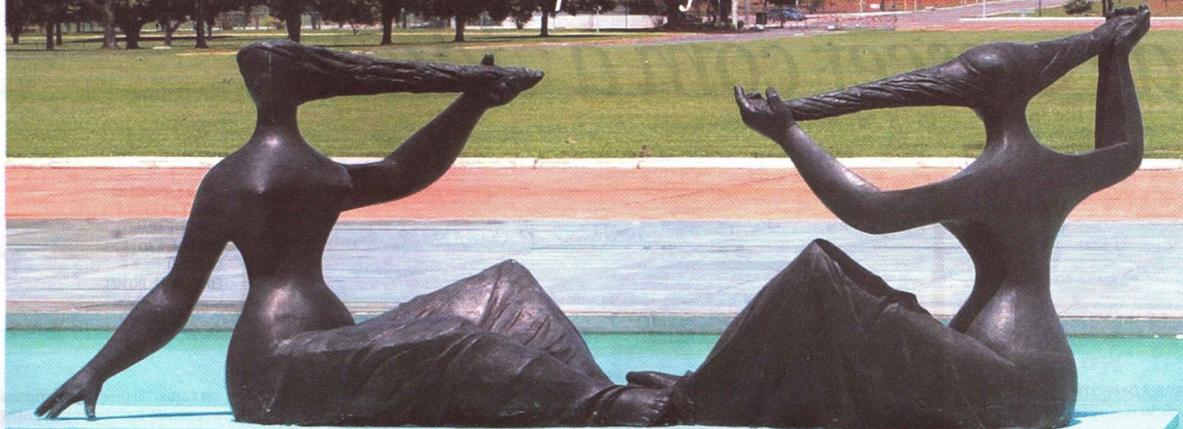


PIONEIROS

Histórias de quem fez Brasília

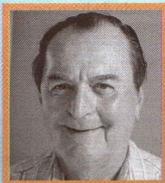


Nos primeiros anos, eles chegavam por terra ou pelo ar. Os aventureiros que aceitaram o desafio de construir a capital do país no Centro-Oeste não mediam esforços para vir para cá: enfrentavam estradas precárias e vôos infindáveis com objetivo de ajudar na realização do sonho de JK. Na série *Pioneiros — Histórias de quem fez Brasília*, as lembranças dessas dificuldades e da vida nos primeiros anos da cidade são contadas todo domingo.

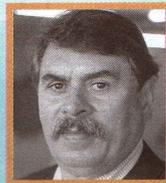
**Caleb
Cavalcante**



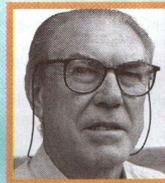
**German
Lehm Müller**



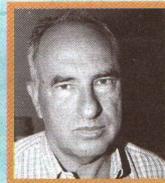
**Gilberto de
Araújo**



**José
Dutra**



**Hélio
Miguel**



PIONEIROS



Caleb de Carvalho Holanda Cavalcante

No MEC, a oportunidade de crescer com a cidade

BIANCA CHIAVICATTI
ESPECIAL PARA O CORREIO

A mudança para Brasília era a oportunidade de conhecer o Centro-Oeste do país. O cearense Caleb de Carvalho Holanda Cavalcante servia à Aeronáutica em Fortaleza desde o início da década de 50, quando uma convocação do presidente Juscelino Kubitschek lhe colocou na lista dos militares que poderiam optar por viver na nova capital. "Ele exigia que cada base enviasse quatro pessoas para formar o primeiro Grupamento de Bombeiros do Distrito Federal", conta. "Como eu era um dos mais antigos em Fortaleza, tive preferência na hora da seleção dos voluntários", completa.

Caleb queria conhecer outros estados brasileiros além de Ceará e Rio Grande do Norte e ouvia muitas histórias sobre a capital federal no final de 1960. "Diziam que aqui não faltava trabalho", afirma. "E comentavam sobre a Cidade Livre, que era algo interessante, feita de construções de madeira, onde no térreo funcionava o comércio e no primeiro andar viviam as pessoas", recorda.

Acompanhado de três colegas — Francisco Alves, Nenzinho de Souza e Eduardo "Índio" —, Ca-

Arquivo pessoal



leb chegou a Brasília em março de 1961. O desembarque foi feito no antigo aeroporto da cidade, que ficava em um galpão dentro da Base Aérea, próximo à sede atual do aeroporto. De lá, os quatro militares foram transportados para a Guarnição da Aeronáutica de Brasília, que ficava no Lago Sul, perto do local onde mais tarde seria construído o Centro Comercial Gilberto Salomão.

A guarnição fora construída para guardar o avião do presidente da República, os aviões de carreira e as aeronaves da Força Aérea Brasileira (FAB). Lá também ficavam os alojamentos onde os militares transferidos ficariam instalados.

Durante os primeiros 15 dias em Brasília, Caleb não conhe-

ceu a capital. O caminho entre o aeroporto e a guarnição, único trajeto feito até então, era cerca de pela vegetação nativa do Cerrado. Sua função e dos companheiros que formaram o Grupamento de Bombeiros era proteger os aviões estacionados ali e mata que circundava o local.

A primeira saída da base, onde estavam acomodados, foi uma festa. Caleb e cerca de 14 soldados foram de carona, em uma caçamba que despejava entulho das obras do Plano Piloto na região, até a Cidade Livre. As primeiras impressões da cidade ficaram marcadas na memória do ex-militar. "Havia um cinema, muito comércio em barracos de madeira e poucas mulheres solteiras nas

ruas", descreve. "Na entrada da cidade havia um alto-falante, onde mandávamos recados de paquera em busca de namoradas", diverte-se.

Depois da primeira ida, a Cidade Livre tornou-se o destino certo dos finais de semana em que Caleb e os colegas tinham folga. "Chamávamos atenção com nossas fardas porque não podíamos andar à paisana naquela época", conta. "Fomos de carona até lá e voltávamos de lambreta ou vespa para a base, lembro que fazia muito frio aqui", acrescenta.

Caleb permaneceu nove meses na Aeronáutica em Brasília e decidiu solicitar sua aposentadoria. Nesta época, no Lago Sul já começavam a aparecer as primei-

CALEB E AMIGOS NA FRENTE DA ESCOLA ELEFANTE BRANCO, QUE FICAVA AO LADO DA RÁDIO EDUCADORA, DO MEC

ras casas. "O preço dos terrenos era muito barato porque ninguém queria morar lá", afirma.

A decisão de tornar-se civil foi tomada após um convite para trabalhar na Rádio Educadora do Ministério da Educação (MEC). Depois de algum tempo em Brasília, Caleb descobriu que seu tio, o jornalista Esaúl Carvalho, vivia aqui desde 1958 e trabalhava como diretor do Departamento Nacional de Educação. "Passei a frequentar a sua casa até que, um dia, ele me convidou para ser seu assistente", diz. "O salário seria o dobro do que eu ganhava na Aeronáutica, achei boa a oportunidade e aceitei", conclui.

Elefante Branco

A Rádio Educadora do MEC funcionava ao lado do colégio Elefante Branco, na 908 Sul. Caleb conta que na época, final de 1961, a região era totalmente ocupada pelo Cerrado. Da rádio, era possível ver a avenida W3 Sul. A área onde hoje está o Parque da Cidade ainda não era cercada. "Era comum vermos seriemas correndo por ali", revela. Além da W3, havia algumas casas na altura das quadras 700 e alguns pontos na W5 Sul onde funcionavam pequenos mercados e peixarias.

PIONEIROS

Militar da Aeronáutica, o pioneiro foi transferido de Fortaleza para Brasília para fazer parte do primeiro grupamento dos Bombeiros da nova capital

Arquivo pessoal



CALEB COM FILHOS E NETOS NA CIDADE EM QUE DECIDIU VIVER

Caleb morou com Francisco Alves Carneiro, funcionário encarregado de vigiar o transmissor da rádio, no alojamento construído ao lado do Elefante Branco para tal finalidade. Enquanto o colega tomava conta do equipamento, Caleb cuidava da portaria da rádio. O ofício mudou rápido e o cearense passou a trabalhar como motorista para o diretor da rádio em um jipe do ministério.

Sem saber dirigir, Caleb seria demitido no primeiro trabalho se o tio não fosse o responsável por indicar a diretoria da rádio. "No caminho entre a rádio e o MEC, um ônibus freou na minha frente e eu não sabia que a luz vermelha indicava isto", conta. "Bati em cheio na traseira dele e o diretor ficou furioso", completa. Depois do incidente, Caleb passou a trabalhar com o próprio tio.

As aventuras a bordo do jipe do ministério foram muitas, mas o número de automóveis que circulavam no Plano Piloto, nos primeiros anos da década de 60, era muito pequeno para colocar a vida do motorista em risco. "Víamos tão poucos carros nas ruas que um colega da rádio brincava de dirigir de ré da 516 Sul até a 501 em plena luz do dia e nada acontecia", recorda.

O movimento intenso da W3 Sul era de pessoas, segundo Caleb. A avenida parecia um formigueiro de gente e havia estacionamentos dos dois lados da avenida para atender os clientes do comércio da nova capital, que se concentrava ali.

Ocupação ilegal

A casinha da rádio do MEC serviu de moradia para Caleb por quase um ano. O período vivido ali fez com que ele descobrisse

“**HAVIA UM CINEMA, MUITO COMÉRCIO EM BARRACOS DE MADEIRA E POUCAS MULHERES SOLTEIRAS NAS RUAS**”

detalhes esquecidos da construção da capital, como a forma em que as casas das quadras 701 a 707 Sul foram ocupadas. "Até 1977, não havia saída de esgoto nas ruas daquela região", diz. "Então, quando

chovia, as casas ficavam alagadas cerca de 30 centímetros acima do solo", completa.

Por conta disso, os funcionários do Dasp, para quem as residências haviam sido construídas, não quiseram receber os imóveis. "Concluídas e vazias, os funcionários da Fundação Educacional, que não tinham moradia definida ainda, ocuparam as casas", afirma. Depois de um tempo, o governo federal terminou permitindo que os moradores comprassem os imóveis.

Quadra do IAPI

Em 1962, o tio de Caleb conseguiu que ele ocupasse um apartamento do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriais (IAPI), na 409 Sul. Na mesma época, o cearense retornou a Fortaleza para visitar a terra natal. Na volta a Brasília, recebeu a notícia de que todos os funcionários do MEC seriam efetivados por uma determinação da Presidência da República. A maré de sorte no Distrito Federal parecia não ter fim.

No ano seguinte, Caleb conheceu Maria Carvalho da Silva, com quem permaneceu casado por 39 anos, até 2001. Os pais dela, também cearenses, trabalhavam na Fundação Educacional e, por causa disso, moravam em casas de madeira construídas ao redor do Elefante Branco, próximas à Rádio Educadora.

Em 1971, Caleb foi requisitado para trabalhar no Sistema Nacional de Informação (SNI) da Presidência da República. Era encarregado de transportar documentos sigilosos para embaixadas, tribunais e Congresso Nacional. Trabalhou lá até 1990, quando retornou ao MEC, onde posteriormente foi aposentado.

Até 1969, Caleb viveu na 409 Sul. Quando o MEC construiu a quadra 416 Sul para os funcionários, o cearense adquiriu um imóvel por 15 mil cruzeiros, pagos em 20 anos. Em 1992, aproveitou outra oportunidade apresentada pela Terracap, comprando uma loja com duas quintas e dois apartamentos na 716 Norte, onde hoje vive.

Raio X

Nome: Caleb de Carvalho Holanda Cavalcante
Idade: 69 anos
Origem: Fortaleza, Ceará
Ano de chegada a Brasília: 1961
Profissão: Funcionário público aposentado
Estado civil: Separado
Filhos: Thersa, Caleb, Cláudia, Cátia, Iracema e Daniel Cleyton
Netos: Carolina, Lígia Maria, Bruna, Pedro e Cláudia

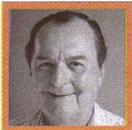


Expediente

Coordenação do Projeto João Lobo Edição Rozane Oliveira Reportagem Bianca Chiaviccini, Stela Maris Zica e Vinicius Nader Fotos Daniel Farias, Arquivo Público do Distrito Federal, Arquivo pessoal dos pioneiros e do Correio Braziliense Revisão João Neto Diagramação Glauco Gonçalves Projeto Gráfico Ary Moraes

Agradecimentos ao Clube dos Pioneiros e à Associação dos Candangos e Pioneiros de Brasília pela ajuda na identificação e escolha dos entrevistados

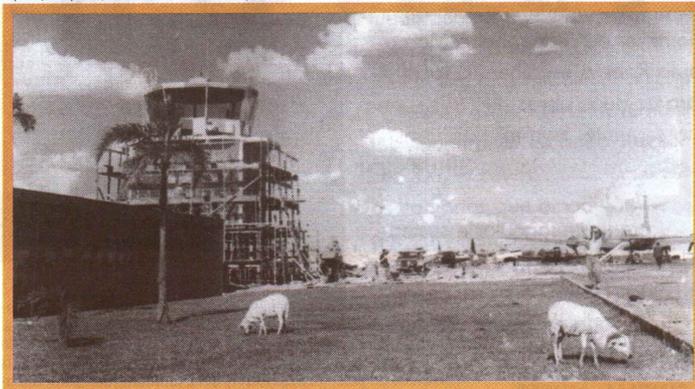
PIONEIROS



German Lehm Müller

Uma vida dedicada à aviação

Reprodução da publicação Brasília 40 anos - Uma história que continua sendo escrita



STELA MÁRIS ZICA

ESPECIAL PARA O CORREIO

Brasília era mais que um amontoado de barracos no início de sua construção. A cidade era sinônimo de trabalho e garantia de um futuro melhor para muitas famílias que vinham de outras regiões do país. Foi com a promessa de muito trabalho e o desejo de vencer na vida que o ex-piloto do Loyd Aéreo Boliviano resolveu buscar novos ares no Planalto Central.

Nascido na Bolívia, German Lehm Müller — mais conhecido como Germano — deixou o país em 1957 com destino a São Paulo, onde sonhava continuar trabalhando na aviação. “A legislação brasileira, naquele tempo, exigia a permanência de cinco anos no país para a admissão”, conta. Em pouco tempo, German fez amizade com o comandante Lineu Gomes, da Real Aerovias, que o admitiu como despachante operacional de voo no aeroporto de Congonhas.

O funcionário ficou lá apenas seis meses até receber o convite do amigo para trabalhar na futura capital. Ele chamou o “índio boliviano” — apelido dado pelo dono da Real — e o avisou: “Germano, Brasília vai ser inaugurada em 21 de abril e quero ser a primeira empresa a operar na região, lhe dou carta branca para montar toda a infra-estrutura no local. Você é um rapaz jovem, solteiro e com muita visão de futuro. Se você quer ven-

cer na vida, vai para Brasília.” Foi dito e feito. Em pouco tempo, a Real Aerovias abriu sua agência em Brasília graças à garra e ao esforço do pioneiro, que chegou em fevereiro de 1958.

A cidade naquele tempo se resumia apenas a uns poucos barracos de madeira cercados pela vegetação densa do cerrado. Foi mais ou menos esse cenário que os olhos curiosos de German avistaram assim que desembarcou. A cidade estava praticamente toda por fazer quando ele chegou. “Quando descii em Brasília tomei um susto muito grande”, conta German. “Só havia uma pista e um pequeno barraco de madeira, onde hoje é a base aérea”, descreve o descendente alemão. “Difícil de imaginar, mas o aeroporto da futura sede do governo era aquilo ali.”

A impressão não muito agradável da cidade foi se somando à tristeza do lugar. “A solidão nos consumia muito. Além dis-

so, aquela terra vermelha que se levantava com os lacerdinhos (redemoinhos) nos fazia mal. A gente espirrava e saía um tijolo do nariz de tanta poeira”, afirma o integrante do Clube dos Pioneiros. Segundo ele, era preciso trocar, pelo menos três vezes ao dia, o uniforme verde e branco da empresa.

Sozinho e sem direção, German foi buscar abrigo no Hotel Burity, no Núcleo Bandeirante, onde ficou durante um ano e meio até a construção de um alojamento para a Real Aerovias. Foi nesse acampamento que passaram a morar todos os funcionários da empresa. Aliás, essa foi uma das maiores dificuldades do encarregado de instalar a companhia aérea em Brasília. Não havia mão-de-obra especializada na cidade. German teve de buscar em São Paulo e Goiânia os mecânicos e demais funcionários. “Foi muito difícil. Além do mais, você tinha

por obrigação oferecer residência a todos eles”, lembra.

Depois de instalada a empresa, como queria o amigo e chefe da Real Aerovias, German teve a oportunidade de inaugurar o primeiro dos três aeroportos. Ele funcionava no mesmo local (na base aérea), porém, com um novo balcão de atendimento aos passageiros.

Quando não estava trabalhando, o que era muito raro, German procurava fazer amizades com os diretores das construtoras. “Cada construtora tinha seu acampamento e lá tinha de tudo. Uma grande área de lazer com piscina. Foi uma maravilha”, comemora. O gerente de aeroporto, em pouco tempo, conheceu toda a diretoria da Novacap, com a qual fez grandes amizades, dentre elas a de Íris Meinberg, Israel Pinheiro e Ernesto Silva. “Uma vez o dr. Ernesto, que trabalhava na parte imobiliária, me convidou para beber uma cervejinha”, conta.

NO AEROPORTO DE BRASÍLIA, GERMAN PASSOU A MAIOR PARTE DA SUA VIDA PROFISSIONAL

Com uns mapas debaixo do braço, ele lhe contou detalhes da futura capital. “Me lembro como se fosse hoje quando ele disse: Germano, tá vendo isso aqui? Isso vai ser o Lago Sul’. Eu vi o projeto do Lago Sul quando ele ainda estava na planta”, conta, orgulhoso. Por coincidência, é lá que o pioneiro mora hoje.

Convite

Em fins de 1959, o aeroviário teve uma grande surpresa. Em passagem por Brasília, o diretor comercial da Vasp o convidou para beber uma cervejinha e aproveitou a ocasião para lhe fazer uma proposta tentadora. “Germano, conheço toda a sua vida, não precisa me dizer nada. Só quero saber quanto você ganha”, perguntou o diretor comercial. “Por sorte eu estava com o contracheque no bolso e lhe mostrei”, lembra. “Ele então disse que pagaria o dobro para eu trocar de camisa (ele quis dizer trocar o uniforme da Real pelo da Vasp). Eu aceitei a proposta, pois, além de tentadora financeiramente, era um grande desafio profissional. Continuei trabalhando no aeroporto e fazendo a mesma coisa. Só mudei de balcão”, conta o novo gerente.

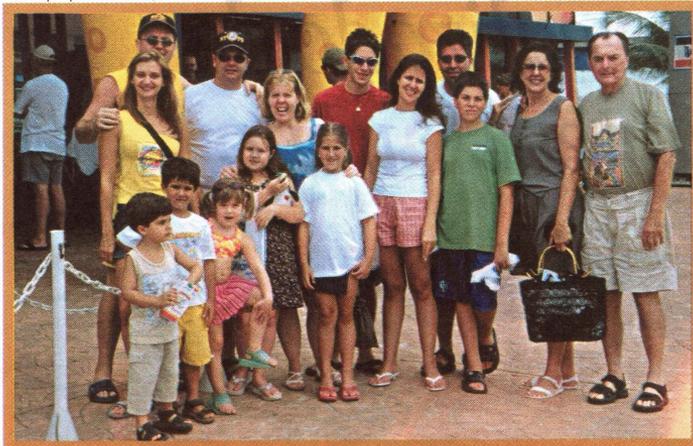
Germano era responsável pelo controle das aeronaves, pelo embarque e desembarque de passageiros. Como não existiam computadores, tudo era mais demorado e mais trabalhoso. “Só para você ter uma idéia, naquele tempo o cartão de embarque

PIONEIROS

O boliviano chegou a Brasília em 1958 para abrir o escritório da Real Aerovias na cidade. Tarefa cumprida, foi contratado pela Vasp. Depois de aposentado trabalhou na Infraero

NA FOTO GRANDE,
COM FILHOS E NETOS;
E NA MENOR, COM OS
IRMÃOS E A MÃE
CENTENÁRIA

Fotos:Arquivo pessoal



era feito à mão”, explica o pioneiro. Toda a supervisão do aeroporto era feita por German que, no meio do corre-corre, foi testemunha de umas cenas mais inusitadas. “Eu estava acompanhando o término do embarque dos passageiros que faziam a ponte aérea para o Rio e a aeronave já estava quase de partida quando o deputado federal Tenório Cavalcanti chegou correndo com a *Lurdinha* (sua famosa metralhadora, que costumava carregar na cintura) para embarcar. Mas a porta do avião já havia sido fechada”, lembra. O mecânico da Panair do Brasil já sinalizava no solo para o avião sair quando o deputado grita. “Eu vou nesse avião. Abra a porta da aeronave senão eu arrebento os pneus.” O comandante deu ordens para baixar a escada e o passageiro entrou.

Foi na nova companhia aérea que German decolou na carreira e inaugurou a atual sede do aeroporto. Em pouco tempo, “com a privatização das empresas”, o pioneiro assumiu a diretoria da Vasp. “Nessa época, a companhia desfrutava de 70% a 80% do tráfego aéreo de Brasília”, lembra. Foi nesse período também que German conquistou o primeiro lugar em vendas de passageiros, per capita. “O governo federal era nosso maior cliente”, afirma. O título foi conquistado com muito trabalho e a criatividade do pioneiro. Além de criatividade, German sabia como conquistar seus clientes e aumentar as vendas. Foi durante a recepção que a companhia ofereceu as secretárias de todo o Distrito Federal que ele conheceu a sua esposa. “Decidimos, no dia 30 de setembro de 1980, em parceria com Eraldo Alves da Cruz, diretor-geral do Eron Hotel, oferecer uma

“
SÓ HAVIA UMA
PISTA E UM
PEQUENO
BARRACO DE
MADEIRA, ONDE
HOJE É A BASE
AÉREA. DIFÍCIL DE
IMAGINAR, MAS O
AEROPORTO DA
FUTURA SEDE DO
GOVERNO ERA
AQUILO ALI”

recepção naquele que era o segundo hotel existente na cidade. Conseguimos reunir 450 secretárias-executivas dos governos federal e distrital. Nunca vi tanta mulher em Brasília naquela época”, garante o consultor em-



presarial. Segundo ele, eram 450 mulheres para oito homens. Entre eles estava o ministro do Trabalho, Murilo Macedo. Durante a cerimônia, foram distribuídas rosas a todas as secretárias e sorteadas algumas passagens aéreas. “Iracema foi uma das contempladas, com uma passagem Brasília-Rio-Brasília. A então representante do MEC me deixou deslumbrado”, confessa o ainda apaixonado pioneiro.

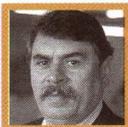
O sócio do Clube de Aeronáutica deixou a Vasp por ocasião de sua aposentadoria, mas não parou por aí. “O ministro Délio Jardim de Mattos logo ficou sabendo da minha saída e disse que eu ainda estava muito novo para parar. Ele me pediu para descansar um mês e que quando voltasse

iria assumir a assessoria da presidência da Infraero”. Foi nesse meio tempo — ele trabalhou na Infraero durante oito anos — que ele criou o Departamento de Comunicação Social da empresa.

Mesmo depois de conhecer vários países da Europa, da Ásia e da América do Norte, Central e Sul, para onde costumava viajar a trabalho, German é apaixonado por Brasília. “A cidade tem tudo para viver bem.” Após anos de luta e muito trabalho, “porque na aviação não existem sábado, domingo ou feriado”, ele leva uma vida mais tranquila num dos lugares que mais gosta: ao lado do aeroporto. O sossego só é interrompido mesmo pelo barulho dos aviões que sobrevoam sua residência no Lago Sul.

Raio X

Nome: German Lehm Müller
Idade: 68 anos
Origem: Roboré, Bolívia
Ano de chegada a Brasília: 1958
Profissão: Aeroaviário aposentado
Estado civil: Casado
Esposa: Iracema Silvestre de Araújo Lehm
Filhos: Christiano, Jean e Luciana
Netos: Anna Elizabeth, Lucas, Alexandre, Jéssica e Jennifer
Algumas homenagens: Medalha do Mérito Tamandaré, Medalha do Mérito Santos Dumont, Medalha do Mérito do Pacificador, Ordem do Mérito da Aeronáutica (Grau de Comendador), Ordem do Mérito de Brasília (Grau de Comendador) e Ordem do Mérito Judiciário do Trabalho (TST)



Gilberto Dantas de Araújo

O sonho realizado de se formar em Direito

BIANCA CHIAVICATTI

ESPECIAL PARA O CORREIO

O baiano Gilberto Dantas de Araújo pensava em deixar a Bahia para estudar. A opção natural seria São Paulo, destino de tantos outros nordestinos na década de 60. Um parente da família vivia lá e não haveria empecilho para a mudança. Mas a visita do tio Vicente Pereira de Andrade e uma reportagem da revista *O Cruzeiro* ajudaram-no a decidir o destino de sua viagem.

Gilberto vivia com os avós no município de Euclides da Cunha até novembro de 1960. O falecimento dos parentes neste mês, entretanto, precipitou uma reviravolta na vida do rapaz, obrigando-o a mudar-se para a casa dos pais, onde viveria com os sete irmãos. Mas a chegada do tio lhe mostrava outro caminho. Vicentão, como era conhecido, vinha da nova capital da República. Desde fevereiro daquele ano, vivia no Planalto Central. Fora até lá com a intenção de assistir à inauguração do Distrito Federal, em abril, e nunca mais retornou à capital paulista, onde morava.

Indagado pelo sobrinho sobre a qualidade do ensino em Brasília, não hesitou em responder que aqui estava a melhor educação do país. Por coincidência, a revista *O Cruzeiro* daquele mês trazia uma matéria com o presidente Juscelino Kubitschek, na qual ele falava sobre o sistema de

Arquivo pessoal



ensino revolucionário aplicado na nova capital federal, citando as escolas parque e classe como exemplos. A revista mostrava ainda algumas fotos de Brasília. “O que mais me chamava a atenção era o céu e os espaços amplos da capital”, conta Araújo.

Decisão tomada, Gilberto e o tio partiram para o Distrito Federal a bordo de um avião DC3 da Real Aerovias. O voo fazia o trajeto Salvador-Barreiras-Brasília em seis horas, com muita turbulência. O pioneiro desembarcou tonto no aeroporto da nova capital. “Quando desci do avião, parei e olhei para cima, era o azul mais impressionante que eu já tinha visto”, recorda. Outro detalhe que não lhe sai da memória: o galpão do aeroporto, feito de madeira pintada de cinza e muito vidro nas laterais.

Acampamento

Gilberto e o tio pegaram carona em um caminhão, que estava no aeroporto, e seguiram em direção ao acampamento da empreiteira Paulo Wettstein, que ficava às margens do lago Paranoá, no local onde hoje está o Clube do Exército. O lago já tinha água mas ainda não estava completamente cheio. “As vezes, atravessávamos a nado até a Península dos Ministros”, lembra.

Brasília era uma cidade diferente de tudo o que o baiano já tinha visto. Várias quadras do Plano Piloto já estavam construídas, mas ainda havia muito por fazer. “No caminho para o acampamento, vi muitas ferragens e esqueletos de prédios no meio de grandes espaços vazios”, descreve.

O acampamento da Paulo

Wettstein era formado por cerca de 600 homens. Gilberto diz que havia duas ou três famílias apenas e cerca de 20 pessoas entre crianças e mulheres. Vicentão era responsável por coordenar os trabalhos dos candangos na empreiteira, que, entre outras coisas, prestava serviços para a Novacap, como a limpeza do leito do lago Paranoá. Quando necessário, também cediam funcionários para a Prefeitura do Distrito Federal.

No acampamento, não havia nenhuma atividade comercial, a não ser um vendedor de doce de abóbora. O centro comercial dos candangos da Wettstein e outros acampamentos nas proximidades era a rodoviária do Plano Piloto. Lá, havia bares, comércio formal e informal. Às 10 horas da noite, entretanto, a estação era

GILBERTO (2.º EM PÉ À DIREITA) TRABALHOU TEMPORARIAMENTE NO AEROPORTO. ENTRE SUAS FUNÇÕES, ABRIR E FECHAR OS PORTÕES

esvaziada pelo frio. “Como a Asa Norte ainda era um descampado e o Conjunto Nacional não existia, ventava muito e o frio era insuportável”, conta Gilberto.

Carteira profissional

Para conseguir emprego na cidade, Gilberto teve que registrar sua carteira profissional. Entusiasmado com os carros que começavam a circular em número maior nas ruas do Brasil, não pensou muito para responder que sua profissão era ajudante de mecânico. “Não era necessário provar a profissão declarada”, revela. “Por causa disso, em 1963, soube-me de um caso no acampamento de um colega que havia se declarado contador e foi registrado assim, mas na verdade queria dizer contador de tijolos e não de contabilidade”, completa.

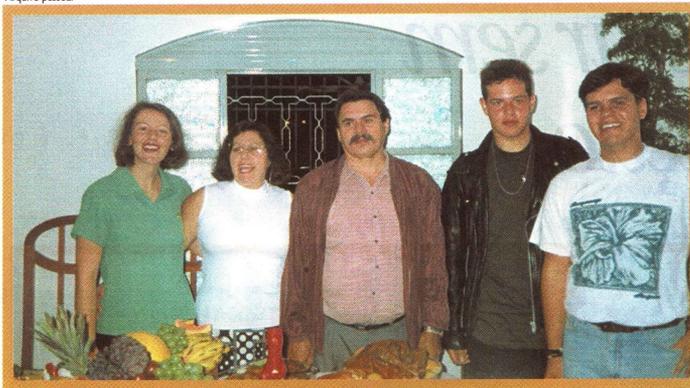
Não havia vagas para ajudante de mecânico, apenas para serviços gerais. Depois de algum tempo nesta função, o cargo poderia ser modificado de acordo com o desempenho do trabalhador. Gilberto aceitou.

O primeiro trabalho, para sua surpresa, seria como funcionário do Aeroporto. Como o Departamento de Aeronáutica Civil precisava de pessoal para executar trabalhos de manutenção, a Prefeitura do DF requisitou empregados da Paulo Wettstein para realizar o serviço temporário. “Uma das minhas funções era abrir os portões”, afirma.

eiro veio da Bahia com a intenção de estudar na nova capital. Aqui, inventou que
dante de mecânico, mas acabou iniciando a carreira no DF fazendo serviços gerais

**QUANDO DECIDIU
CASAR COM
ANTÔNIA, RECEBEU
UMA CASA NO
GUARÁ, LUGAR
ONDE CRIOU OS
FILHOS**

Arquivo pessoal



"Em pouco tempo, eu já conhecia os aviões pelo barulho das turbinas, a não ser o super H da Pan Air do Brasil, que me confundia", recorda.

No aeroporto, Araújo teve a oportunidade de conhecer muita gente, alguns famosos, inclusive, como Nelson Gonçalves e Jânio Quadros. "Achava que o Nelson era um homem forte, alto e quando vi ele era completamente diferente", conta. "Do Jânio, não me esqueço, estava com uma vassoura na mão dizendo que limparia a corrupção", completa.

As críticas à construção de Brasília continuavam fortes e constantes, mesmo quase um ano após a inauguração da cidade. "Diziam que JK havia gasto 10 vezes mais que o necessário nas obras da capital", diz.

Cidade Livre

Depois de cinco meses no aeroporto, surgiu uma vaga para controlar de material da Novacap na Subprefeitura da Cidade Livre. A escolha seria feita por uma pequena seleção na qual o tio de Gilberto o inscreveu. Com apenas a 4ª série do antigo ensino primário, o pioneiro foi selecionado, passando a servir diretamente à Prefeitura do DF. Nesta época, junho de 1961, a Paulo Wettstein deixava de existir, sendo absorvida pela Prefeitura.

Na nova função, Gilberto precisava vigiar os caminhões que chegavam e saíam no local de armazenamento de equipamentos, como pá mecânica e carrinhos. "Havia um boato de que os caminhões chegavam e saíam cheios, ou seja, que o material estava sendo furtado com frequência", revela.

A Cidade Livre parecia um for-

migueiro de gente. "Impressionava-me a forma descontrolada como tudo era feito aqui", afirma. "Algo comum naquele tempo, por exemplo, era chamar tudo de provisório, as pessoas faziam até piada com isso, dizendo que a única coisa permanente em Brasília era o provisório", diverte-se.

Com o novo trabalho, o pioneiro passou a viver na Cidade Livre, no próprio Departamento de Controle de Material, que ficava no mesmo lugar onde havia funcionado o comitê político das eleições de Jânio Quadros, na 3ª Avenida da cidade. A mudança lhe dava a oportunidade de colocar em prática o que o trouxera ao Distrito Federal, a vontade de estudar. Rapidamente, o baiano procurou a Escola Paroquial Nossa Senhora de Fátima, do Padre Roque. Como o ano letivo já havia iniciado, entretanto, foi informado de que só poderia matricular-se no próximo ano. Conforme o indicado, então, em fevereiro de 1962, Gilberto voltou a estudar.

Ginásio Brasília

Depois da escola do Padre Roque, Gilberto entrou para o Ginásio Brasília, também na Cidade Livre. O serviço continuava, entre as 7h da manhã e as 5h da tarde. Depois do trabalho, ia para a escola e de lá, às 10h da noite, para a última sessão do cinema, que

podia ser no Cine Bandeirante ou no Cine Brasília, ambos na Cidade Livre. "Depois dos filmes, o cinema dava lugar a shows musicais, sempre lotados", conta.

Em 1967, concluídos os estudos no Ginásio Brasília, Araújo entrou para o Elefante Branco, na 908 Sul. O colégio era uma referência nacional e experiência inovadora no Brasil. "Podíamos optar por estudar o Científico, ou o curso técnico de Secretariado ou Administração, como uma miniuniversidade", afirma. O ensino era gratuito.

No mesmo ano, o baiano foi transferido para a Supervisoria da Asa Norte, que ficava na altura da 504 Norte. Nesta época, vivia na sede da Subprefeitura da Cidade Livre. O trabalho não demorou muito porque a Supervisoria foi absorvida pela Prefeitura do DF, em 1968.

No Elefante Branco, Gilberto tornou-se líder estudantil, sendo eleito para compor o Grêmio Estudantil da unidade de ensino, o Gecem. "O Elefante Branco era o centro político da juventude do DF", diz. "Ali, organizávamos passeatas relâmpago nas superquadras e discutíamos como fazer oposição ao governo dos militares", completa.

Em 1969, o baiano chegava perto de concretizar o sonho, entrando para o curso de Direito da UDF. Neste ano, passava a existir

o Serviço de Limpeza Pública da Prefeitura do DF (SLU), cuja sede era localizada na Avenida das Nações. Gilberto foi contratado então para chefiar a seção de operações especiais do novo órgão.

A frente dos trabalhos, Gilberto influenciou de forma indireta a plantação de muitas das árvores que vemos hoje no Setor de Indústrias Gráficas, na estrada do Aeroporto, na Avenida das Nações e no Setor Policial Sul. "José Aparício de Godoy, que era meu chefe, havia recebido um pedido do presidente Ernesto Geisel para dificultar a incidência de ataques armados contra ele nas passagens de Brasília", explica. "Dessa forma, passei a aumentar as áreas vizinhas aos meios-fios e o Departamento de Parques e Jardins plantava nestes locais", conclui.

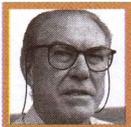
Em 1969, decidido a casar-se com Antônia Maria da Silva, recebeu uma casa no Guará e mudou-se para lá, cidade em que vive até hoje. Em 1975, concluiu o curso de Direito, foi selecionado em concurso público para o cargo de delegado de polícia. Nos anos seguintes, concluiu ainda os cursos de Administração e Contabilidade. Como delegado, um dos destaques da sua carreira foi a imposição do trabalho e estudo obrigatório para os presos da Papuda, onde foi diretor na década de 80.

“
QUANDO DESCI
DO AVIÃO, PAREI
E OLHEI PARA
CIMA, ERA O
AZUL MAIS
IMPRESSIONANTE
QUE EU JÁ TINHA
VISTO”

Raio X

Nome:
Gilberto Dantas de Araújo
Idade:
62 anos
Origem:
Euclides da Cunha, Bahia
Ano de chegada a Brasília:
1960
Profissão:
Advogado
Esposa:
Antônia Maria da Silva Dantas
Filhos:
Gisele Cristine, Marcus Vinícius e Marcelo Alexandre

PIONEIROS



José Dutra

Um gostar sem explicação

STELA MÁRIS ZICA

ESPECIAL PARA O CORREIO

Sem o trabalho incansável deste pioneiro, certamente, os primeiros moradores de Brasília não teriam conhecimento do que acontecia no Brasil e no mundo. José Dutra era quem trazia para cá, no início da década de 60, os famosos *radinhos*, tão disputados no início da construção. Naquela época, a TV era artigo de luxo e presente em pouquíssimas residências.

Mas a vinda do pioneiro para Brasília — em dezembro de 1961 — foi cheia de rodeios. Sair do estado de São Paulo para arriscar a vida no cerrado era uma das últimas coisas que ele imaginava até que o diretor da Telespark — empresa onde Dutra trabalhava — resolveu enviá-lo para a filial em Anápolis. “A empresa estava se expandindo no estado de São Paulo e eu no fundo tinha vontade de trabalhar na região de Bauru, Ribeirão Preto ou São José do Rio Preto. Como eu era um menino e o funcionário da filial no Centro-Oeste estava se aposentando, só sobrou Anápolis”, lamenta. Mas o representante comercial, transferido como autônomo, ficou apenas três meses naquela filial. “É que os custos seriam muito altos para a matriz, que teria gastos com aluguel etc. Então a diretoria me propôs ficar em Anápolis ou ir para Brasília, onde a empresa já dispunha de um prédio”, afirma. A loja fun-

Arquivo pessoal



cionava no maior centro comercial da cidade, na 102 Sul.

O emprego não era problema para o pioneiro. Só faltava mesmo uma moradia. Até encontrar um local adequado, o jeito foi buscar abrigo no Hotel Jurema, na Cidade Livre (Núcleo Bandeirante). Lá ele ficou apenas dois meses. “O comércio na Cidade Livre nessa época estava se

movendo para a Asa Norte”, acrescenta. Era lá que José Dutra costumava fazer suas compras. Da feira agrícola, ele levava para casa produtos fresquinhos vindos diretos do campo. Os enlatados e as conservas ele fazia questão de comprar em São Paulo, para onde costumava viajar de três em três meses para fazer a prestação de contas.

O primeiro endereço do pioneiro foi na QNB 2, próximo à Praça do Relógio, em Taguatinga, onde alugou uma casa. “A cidade era só barracos de madeira, tinha pouquíssimas casas de alvenaria, depois é que tudo foi mudando”, lembra o morador. Teto garantido, José Dutra pôde finalmente buscar a esposa, que estava gestante. No cobiçado

JOSÉ COM A FILHA MAIS VELHA NA CASA EM TAGUATINGA, EM 1963

DKV/Vemag — jipe da década de 60 — ele viajou durante dois dias com o máximo de cuidado e parando em tudo quanto era lugar. “Isso aqui era um sertão”. A esposa não teve uma boa impressão do lugar. “Só para se ter uma idéia, o Plano Piloto se resumia a alguns ministérios, a Catedral, o Palácio do Planalto e o Hotel Nacional. O Conjunto Nacional nem existia ainda”. Imagine a cidade de Taguatinga, então. Na verdade, José Dutra pensava ficar por aqui apenas três anos até fazer a vida. Depois ele voltaria para São Paulo. O pioneiro conta que chegou a comprar um apartamento lá pensando já na volta.

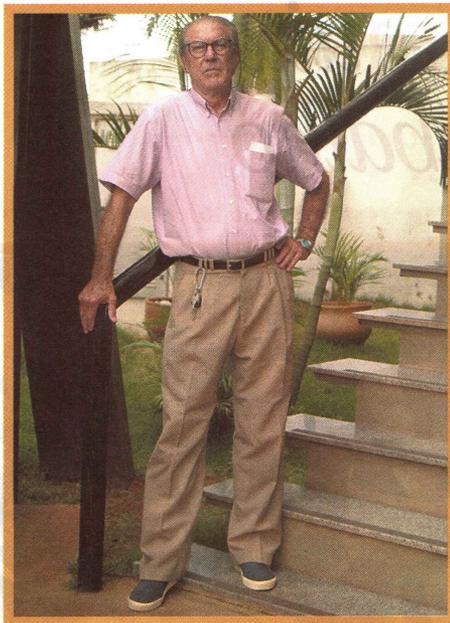
De sua casa, na cidade-satélite, ele seguia todos os dias no mesmo jipe para a Asa Sul para mostrar as últimas novidades do mercado dos eletroeletrônicos. Isso quando não estava a trabalho nas outras regiões do país. Na estrada de chão, ele fazia sempre o mesmo trajeto, passando pelo Núcleo Bandeirante. É que, naquela época, ainda não haviam construído a Estrada Parque. Com o esforço do pioneiro, os primeiros autorrádios e eletrolas chegavam ao cerrado. “Eu vendia muitas peças de reposição, aparelhos de rádio portáteis e os de mesa também. Na época da Copa do Chile, em 1962, eu chegava a vender de 500 a mil aparelhos numa pancada só”, contabiliza. “Foi nessa época que eu ganhei um dinheiro”, garante.

PIONEIROS

O pioneiro chegou a Brasília, transferido pela empresa paulista onde trabalhava, em 1961. Com comércio de rádios e eletrolas ganhou dinheiro e resolveu ficar na cidade

Segundo o comerciante, os rádios vendidos aqui — modelo Transcosmos — pegavam ondas médias e curtas. Era um dos mais possantes da época. As rádios do Rio e São Paulo eram sintonizadas na capital sem interferência nenhuma. “Em volume eu vendia mais os rádios portáteis e os rádios de mesa. Os auto-rádios quase não saíam. Isso porque aqui não havia muitos carros.” A eletrola, aquele aparelho de som no qual se usavam discos de vinil, era um luxo, por isso era vendida apenas para a alta sociedade. A clientela de José Dutra estava concentrada na W3 Sul, como a Bazar Paulista, Solomac e a Itabragas, grandes lojas de eletroeletrônicos da cidade. Foi lá que o comerciante conheceu alguns deputados que costumavam andar por ali.

O sucesso nas vendas trouxe bons lucros para o vendedor, que, depois de pouco mais de um ano morando na cidade, pôde realizar seu grande sonho. O de comprar a casa própria. “Naquele tempo o apelido de cidade fantasma (nome que deram a Brasília devido à insegurança dos empresários e moradores que tinham receio da volta da capital para o Rio de Janeiro) já era passado. Com o estouro da revolução, em 1964, os ânimos da população acalmaram e a possibilidade da volta do governo caiu por terra com o decreto de Geisel que obrigava todos os embaixadores a virem para Brasília. Com isso, as embaixadas tiveram que se mudar para cá. Antes, o governo é que tinha que ir até eles. Isso era um absurdo”, critica. Em pouco tempo, foi construída a Avenida das Nações, onde funciona a maioria das embaixadas. Era o fim da história de “cidade fantasma” e



o início de uma era de investimentos e confiança no desenvolvimento da nova capital. Seis anos após a chegada a Brasília, José Dutra resolveu trabalhar com o comércio de televisão. O novo representante comercial da Semp Toshiba ficou na empresa durante 20 anos.

A adaptação

“No início, eu passei muitas dificuldades por aqui. Além do mais eu estranhava tudo. Como havia um descampado muito grande, aquele vento forte passava e quase levantava o telhado dos barracos”, lembra. Para o alívio do pioneiro, naqueles tempos a indústria de moda lançou uma camisa em tecido especial, que costumavam chamar de “volta ao mundo”. Pelo visto foi a melhor coisa que apareceu para driblar a poeira. “Chegava ao fim do dia a gente tirava a camisa, lavava lá mes-

“**EU VENDIA MUITAS PEÇAS DE REPOSIÇÃO, APARELHOS DE RÁDIO PORTÁTEIS E OS DE MESA TAMBÉM. NA ÉPOCA DA COPA DO CHILE, EM 1962, EU CHEGAVA A VENDER DE 500 A MIL APARELHOS NUMA PANCADA SÓ**”

DEPOIS DE AJUDAR NA CONSOLIDAÇÃO DA CIDADE, JOSÉ DEDICA O TEMPO AO CULTIVO DE MILHO, FEIJÃO E HORTALIÇAS EM SUA FAZENDA

mo debaixo do chuveiro e no outro dia bem cedo já estava seca e pronta pra usar de novo”, explica José Dutra.

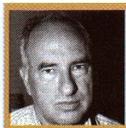
Além do clima seco da cidade, o paulista também tinha dificuldades para fazer amizades por aqui. “Não sei se era porque a vida aqui era só trabalho, trabalho e trabalho, mas confesso que eu não tinha muitos amigos.” A única diversão da família Dutra era a pescaria no rio Santo Antônio do Descoberto, próximo ao Clube Alvorada, na divisa de Goiás com o Distrito Federal. “A gente costumava pegar um peixinho também lá no lago. Era uma distração, além disso, não tinha mais nada para se fazer. Mas também valeu, porque eu vim com o objetivo de trabalhar e fazer a vida e não de me divertir”, afirma. “Apesar das dificuldades, gosto muito daqui. Agora não sinto mais vontade de ir a São Paulo ou Rio de Janeiro. A gente vai esquecendo da cidade com a qual você era habitado. Enraizai aqui. Se me perguntarem por que gosto de Brasília eu não sei responder. Talvez seja porque criei todos os meus filhos aqui”, afirma o avô.

Aos 68 anos de idade, José Dutra faz o que gosta. Depois de percorrer as estradas poeirentas do cerrado, a trabalho, hoje ele busca o sossego em sua fazenda, a 26 km de Brasília. Lá ele pega o trator e prepara a terra para o cultivo de milho, feijão e algumas hortaliças. Além da agricultura, José Dutra descobriu sua nova especialidade: a produção de queijos. Com três de seus filhos morando na propriedade ao lado e um sorriso nos lábios nem é preciso ir longe para descobrir a razão de tanta alegria.

Raio X

Nome: José Dutra
Idade: 68 anos
Origem: Pedreira, São Paulo
Ano de chegada a Brasília: 1961
Profissão: Representante comercial aposentado
Estado civil: Separado consensualmente
Filhos: Márcia, Daniel, Silvana, André, Tino José, José Augusto e Pedro
Netos: Rômulo, Rodolfo, Rebeca, Lucas, Matheus, Ana Clara, Paulo Vítor, Marco Túlio, Vitória, Bárbara e Débora

PIONEIROS



Hélio Miguel

Uma terra de muita aventura e trabalho

STELA MÁRIS ZICA

ESPECIAL PARA O CORREIO

Um mês apenas. Este foi o tempo que separou a criação da Lei nº 3.273 — de 1º de outubro de 1957 — da chegada do pioneiro à cidade. A Lei Emival Caiado estabelecia, entre outras coisas, a transferência, “no dia 21 de abril de 1960, da capital da União para o novo Distrito Federal, já delimitado no Planalto Central do país”.

Com a publicação no *Diário Oficial*, as primeiras estruturas da cidade foram se levantando e tomando forma. Primeiro, o Palácio da Alvorada; em seguida, o Brasília Palace Hotel. Era tudo o que existia por aqui quando o mineiro Hélio Miguel chegou ao cerrado em novembro daquele mesmo ano. A bordo de um caminhão, cansado, depois de uma longa e difícil viagem de três dias do Triângulo Mineiro a Brasília, ele finalmente pisou na tão falada Brasília. “Eu sempre ouvia pelo rádio, lá em Minas, algumas notícias e comentários sobre a construção da nova capital. Falava-se que aqui haveria muita oportunidade de trabalho”, conta Hélio. A oportunidade surgiu com a vinda das primeiras manilhas que seriam usadas para as canalizações e o escoamento da água da cidade. “Vimos apenas eu e o motorista. Tivemos de passar por Luziânia e Vianópolis.

Arquivo pessoal



lis. Como as condições das estradas eram ruins e chovia muito, levamos muito tempo para chegar”, lembra o pioneiro.

A encomenda foi entregue no centro comercial da região, na Cidade Livre (Núcleo Bandeirante). A impressão que ele teve do lugar não foi das melhores. “Isso aqui mais parecia um faroeste, com aquelas construções em tábuas”, compara. Os bares, restaurantes, a farmácia e o chão de terra batida completavam o cenário. Apesar da paisagem hostil, o clima na Cidade

Livre era tranquilo. Tirando o corre-corre dos operários e comerciantes, estava longe de ser um filme de banguê-banguê. “Aqui não havia violência. Nem ladrão, pelo contrário, havia muita honestidade. As pessoas vinham com o objetivo de trabalhar”, afirma.

O amigo português

O mecânico de automóveis, no mesmo dia, arrumou abrigo no bar-restaurant do português, onde havia almoçado. “O sr. Manoel me convidou para dormir

lá mesmo.” A boa vontade do amigo compensou a falta de conforto. É que, depois de fechar o bar, por volta das 23h, o comerciante tirava os colchões guardados debaixo do balcão e se estirava por ali mesmo. Foi assim, durante dez noites, até o mineiro arrumar um emprego, quando então se transferiu para o acampamento da Velhacap, onde hoje é a Candangolândia.

“O restaurante também era ponto de encontro dos operários, eles sempre almoçavam lá e num desses dias o sr. Manoel

AS PELADAS COM OS AMIGOS SEMPRE FORAM UMA GRANDE DISTRAÇÃO PARA HÉLIO

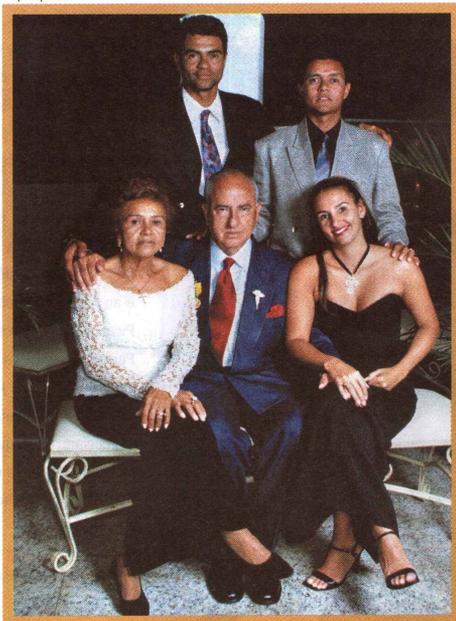
me apresentou a um torneiro-mecânico (conhecido como Gaúcho). Ele me pediu para comparecer ao departamento onde trabalhava, lá na Novacap, para fazer um teste.” Coisa que o pioneiro tirou de letra. “Me pediram para fazer o conserto do motor de um jipe. Não foi difícil”, acrescenta.

PIONEIROS

O pioneiro aproveitou a vinda das primeiras manilhas para a cidade para pegar carona no caminhão que as trazia. Como mecânico de automóveis, aproveitou todas as oportunidades

**HÉLIO COM A
ESPOSA, ANITA, E
OS FILHOS: UMA
VIDA DE
REALIZAÇÕES EM
BRASÍLIA**

Arquivo pessoal



O excesso de serviço obrigava o mecânico a trabalhar mais de 18 horas por dia. “Os carros apresentavam muitos defeitos no câmbio e no diferencial”, explica. De vez em quando, ele fazia manutenção também nos carros da Presidência. Quando não eram os carrões importados, eram “aqueles primeiros fabricados no Brasil que as montadoras davam de presente ao presidente”.

Depois do concerto, Hélio saía pelo cerrado para fazer o teste dos veículos. O contato com a natureza era freqüente e proporcionava grandes aventuras. Era uma espécie de rally. “Durante os testes dos jipes — aqui havia muitos jipes naquela época, todos com tração nas quatro rodas — eu cansei de cruzar com veados-campeiros e emas com seus filhotes passeando. Isso era muito comum na época da construção de Brasília”, afirma. “Para ir do Núcleo Bandeirante ao Palácio da Alvorada você passava pelo mato cheio de buracos, lama e gastava meio dia. Hoje, são apenas 30 minutos”, compara.

Às vezes, o mecânico trabalhava também de guia. Ele levava as autoridades para uma visita às obras quando faltava motorista. Foi numa dessas visitas que Hélio conheceu de perto o caráter exigente do presidente Juscelino. “Uma vez eu saí com o dr. Israel Pinheiro, que era responsável por todas as obras de Brasília, para verificar a construção da barragem do Paranoá e deparamos com o presidente Juscelino Kubitschek no local. Ele estava aborrecido porque as obras estavam atrasadas”, conta o motorista. Segundo Hélio, o presidente pediu a Israel Pinheiro para interceder junto aos funcionários da Nova-

cap, pois precisava da obra pronta na inauguração de Brasília. “E ela ficou pronta no dia. Juscelino era muito exigente”, acrescenta. Foi como mecânico na Novacap que o pioneiro conheceu de perto os motores estacionários que forneciam energia elétrica às residências na nova capital. “Até então nunca tinha visto um motor estacionário”, garante.

O conselho

Logo que começou a trabalhar na Novacap, Hélio Miguel conheceu de perto o engenheiro Bernardo Sayão, de quem estava consertando o veículo. “Como eu era jovem e tinha muita vontade de buscar novos horizontes, pedi a ele para me levar para a Amazônia durante a construção da Belém-Brasília. Ele me aconselhou: ‘Garoto, fique aqui mesmo porque aqui você está bem. Semana passada, os índios mataram dois funcionários meus lá’”, revela. O pioneiro

resolveu então se contentar com o que a cidade lhe oferecia.

O emprego novo garantiu ao pioneiro um pouco mais de conforto no novo endereço e também novas amizades com as quais se distraía durante as poucas horas de lazer. O funcionário da Novacap dividia um quarto mais espaçoso com três colegas na Candangolândia. A calma do local permitia até certos abusos. “A tranquilidade era tanta que, só para se ter uma idéia, quando a gente recebia o pagamento, costumava deixar no bolso da calça e guardar no quarto sem tranca que ninguém mexia”, explica.

A adaptação à nova vida longe de sua terra natal foi melhorando com o passar do tempo. “No início, eu sentia muita falta da família”. A pelada com os colegas nos finais de semana num campinho na Velhacop era uma distração a mais para o lateral-esquerdo.

“**PARA IR DO
NÚCLEO
BANDEIRANTE AO
PALÁCIO DA
ALVORADA VOCÊ
PASSAVA PELO
MATO CHEIO DE
BURACOS, LAMA
E GASTAVA
MEIO DIA. HOJE,
SÃO APENAS 30
MINUTOS**”

Familiarizado com o trabalho na Presidência, Hélio foi nomeado para trabalhar no Ministério da Fazenda, em junho de 1960. Porém, antes de assumir o cargo foi requisitado para o setor de transportes da Presidência da República para trabalhar com mecânica de automóveis.

Depois desse meio tempo atendendo à Presidência, ele pediu para retornar ao cargo para o qual havia sido nomeado — na Contadoria Geral da República, mais tarde denominada Inspeção Geral de Finanças, sendo posteriormente transferido para o Segundo Conselho de Contribuintes. Foi lá no ministério que o pioneiro conheceu a noiva com quem se casou no ano de 1962. Depois de três décadas trabalhando no Ministério da Fazenda, Hélio se aposentou quando ocupava a secretaria da Receita Federal, que nessa época funcionava no aeroporto.

Raio X

Nome: Hélio Miguel
Idade: 65 anos
Origem: Araguari, Minas Gerais
Ano de chegada a Brasília: 1957
Profissão: Funcionário público aposentado
Estado civil: Casado
Esposa: Anita Barbosa Miguel
Filhos: Júlio César, Carlos Alberto e Izabela
Netos: Rodrigo, Pedro, Maria Clara e Amanda

**DE ACORDO COM A UNESCO, O DF É O SEGUNDO MELHOR
LUGAR DO BRASIL PARA O JOVEM VIVER. DE ACORDO COM JU E TATI,
ISSO NÃO É NOVIDADE NENHUMA.**

Ju e Tati nasceram e cresceram no DF. Juntas, viram a capital do poder se tornar a capital do lazer e da qualidade de vida. A segunda melhor cidade do país para jovens entre 15 e 24 anos viverem. O dado é de um recente estudo da Unesco que criou o **Índice de Desenvolvimento Juvenil - IDJ**. A pesquisa mostra que no DF o jovem tem escola e saúde de qualidade, mais trabalho e renda, além de acesso ao lazer, à cultura e ao esporte. Projetos como Esporte à Meia-Noite, Picasso não Pichava, Turno Ampliado, Arte por Toda Parte, Saúde da Família e muitos outros contribuíram para esse resultado. O que enche o GDF de orgulho. Falando em orgulho, Ju e Tati não conheciam a pesquisa da Unesco e nem o IDJ. Mas, na prática, as duas já sabiam há muito tempo que viver no DF é bom demais.

SEGUNDO MELHOR IDJ DO BRASIL.

PROVA DE QUE O DF É JOVEM NA IDADE E NO ESPÍRITO.

