

Condensações de artigos de interesse permanente

Copyright © 1965 da Editora Ypiranga S.A.



Bernardo Sayão, Meu Tipo Inesquecível

Êle transformava sonhos em
realidade—e abriu ao mundo o coração do Brasil

VIRGINIA PREWETT

ÊLE NÃO era descomunalmente alto (tinha 1,84 m), mas a figura desempenada, o tórax largo e o gôsto pelos empreendimentos grandiosos que irradiava de seu simpático rosto quadrado e de seus olhos castanhos e perspicazes davam-lhe um ar de gigante. E Bernardo Sayão era mesmo um gigante. Outros sonharam com uma gigantesca “Mar-

cha para o Oeste”, destinada a desbravar o vasto e rico interior do Brasil. Bernardo Sayão pôs êsse sonho em ação, lutando contra dificuldades que levariam um simples herói a desistir. E hoje, numa planície outrora vazia, ergue-se Brasília, a nova capital que Sayão ajudou a construir.

“**Vamos Embora!**” Conheci Sayão em 1947, quando eu era corres-

pondente de jornais americanos na América Latina e seu nome sonoro começava a ser ouvido em todo o Brasil. Com a autorização não muito entusiástica do Ministério da Agricultura, em seis anos êsse homem inquieto abriu uma trilha no coração do Brasil e construiu Ceres, a primeira colônia agrícola brasileira a vingar. Os detratores de Sayão diziam que êle devia estar louco, pois só um louco deixaria o conforto de uma família abastada no Rio de Janeiro para se embrenhar pelo sertão.

Viajei quase 1 000 quilômetros para entrevistar essa figura controver-

tida, sendo os últimos 100 quilômetros uma simples picada aberta por Sayão desde a ponta dos trilhos em Anápolis até Ceres, ao norte. Nessa picada, que êle pretendia transformar em estrada permanente, encontrei Sayão.

—Vamos embora!—gritava êle a seus trabalhadores.—Vamos acabar com isso!

A Natureza não costuma dar aos heróis o aspecto heróico; mas aquêle homem de botas e roupa cáqui, com os polegares metidos no largo cinto de couro, dando ordens, destacava-se facilmente no meio dos outros.



—O futuro do Brasil depende de estradas—disse-me êle.—Que nos adianta têmos uma nação maior do que os Estados Unidos, quando cinco oitavos dela estão fechados ao povo?

Sayão sacudiu um mapa e mostrou-me a linha que havia traçado de norte a sul do país:

—Vê êstes trilhos aqui? Pois vamos levá-los para o norte até à embocadura do Amazonas. São 2 100 quilômetros. De 15 em 15 quilômetros construiremos uma escola e uma clínica. Atrairemos gente oferecendo terra. Quarenta hectares para cada família que quiser limpar o mato e construir. Virá gente de toda parte!

Mostrando um grupo de sertanejos que trabalhavam na construção de uma casinha perto, disse êle:

—Aquela família veio do Nordeste, andou 1 600 quilômetros a pé. Milhões de nordestinos perambulam pelo país, sem trabalho nem esperança.

Estrada Para Onças. Eu tinha em mente o cepticismo dos políticos do Rio que ridicularizavam Sayão e di-

ziam que sua estrada seria uma “estrada para onças”; mas depois que vi o trabalho de Sayão compreendi a extensão de sua coragem e de seu desprendimento e o sentido de sua luta em benefício do povo, em quem êle via o futuro do Brasil.

Tudo em seu passado o encaminhou para essa luta. Uma infância de cigano, passada em acampamentos nas matas da propriedade de sua família; viagens em companhia do pai, construtor e diretor da Central do Brasil; o curso de Agronomia em Piracicaba; 15 anos de trabalhos de agrimensura e construção de estradas nas imensidões de Minas, Mato Grosso e Paraná. Mas o reconhecimento de sua extraordinária capacidade de trabalho veio depois—aos 42 anos—quando o Ministério da Agricultura o contratou para fundar Ceres.

Na vida dura do sertão, onde todo o mundo anda armado, pelo menos de faca, Sayão entrou desarmado. O respeito que êle impunha era impressionante. Logo depois do nosso primeiro encontro, um lavrador bêbedo atacou outro homem, ameaçando esfaqueá-lo. Sayão atravessou-se na frente, fixou no homem aquêles calmos olhos castanhos e disse: “Deixe ver essa faca.” O homem obedeceu, e pouco depois êle e “Doutor Bernardo” estavam rindo juntos. Assim era Sayão com as pessoas.

No ano seguinte voltei, já para construir uma fazenda também na mata virgem, perto da estrada que Sayão estava abrindo, ao norte de

VIRGINIA PREWETT é comentarista de assuntos latino-americanos do *Daily News* de Washington e da North American Newspaper Alliance. Recentemente ela recebeu um diploma do Overseas Press Club pela alta qualidade de seu trabalho. Em 1964 recebeu o Prêmio Maria Moors Cabot pela “promoção da amizade e do entendimento internacional nas Américas, tendo sido também condecorada com a ordem brasileira do Cruzeiro do Sul. Entre os seus livros destacam-se *Beyond the Great Forest, Reportage on Mexico, The Americas and Tomorrow*.

Ceres. Mesmo quando isolada a muitos quilômetros da vila, nunca me sentia sòzinha: havia sempre o alegre buzinar de Sayão na estrada. Êle buzinao ao passar em cada sítio, e, se ninguém acenava em resposta, parava para ver se havia alguma coisa fora do comum.

Às vêzes eu pegava uma carona dêle para passar a noite em Ceres com sua jovem espôsa, que deixara a "civilização" no Rio para viver com êle a vida do sertão. Ela e os filhos do casal acompanhavam seu ídolo em cada nova aventura, freqüentemente vivendo em barracas e se alimentando de peixe e caça.

Uma "queixa" freqüente contra Sayão era que êle gastava muito pouco em sua casa e suas terras de Ceres, e que vivia com simplicidade! Os inspetores mandados do Rio olhavam sua casa modesta e resmungavam acusadoramente:

—O Govêrno deu verba para o senhor construir uma boa casa, à altura do diretor da colônia.

—Ê—dizia Sayão—mas como já disse dezenas de vêzes ao Ministério, gastei o dinheiro na estrada, na construção de mais 250 quilômetros para o Amazonas.

Tambores no Rio. Transportando suas safras de arroz em canoas de tronco pelo traiçoeiro Rio das Almas—assim chamado por causa dos muitos afogamentos nêle ocorridos—o rio que banha Ceres, os lavradores às vêzes sofriam desastres. O próprio Sayão escapou de um acidente de canoa em que três pessoas morre-

ram. Há muito tempo êle vinha insistindo com o Govêrno pela concessão de recursos para a construção de uma ponte.

Quando se cansou de pedir, êle gritou—"Vamos embora!"—a seu dedicado batalhão de trabalhadores. Êles bateram 150 quilômetros trilha acima e trilha abaixo à procura de tambores vazios de óleo. Juntando os tambores e amarrando-os com cabos de aço para formar dois compridos pontões, e colocando-os um do lado do outro, cobriram-nos com pranchas pesadas. Instalada sôbre o Rio das Almas, essa ponte dançava e balançava tanto com as cargas que Sayão batizou-a de "Carmem Miranda". Mas servia para passar gente, gado e caminhões de gêneros, se bem que com certo risco.

Os inspetores do Ministério não tardaram a acusar Sayão:

—O senhor lançou mão de 200 tambores de gasolina. Êles têm de ser devolvidos.

—Enquanto o Govêrno não me der dinheiro para construir uma ponte, os tambores ficam servindo de ponte—disse Sayão.

Hoje existe no local uma boa ponte de cimento.

Lutar contra a burocracia às vêzes desanimava Sayão. "Vocês estão catando pulga em elefante", dizia êle aos inspetores. Em 1952, cansado das imposições burocráticas, êle largou tudo e foi trabalhar numa fazenda no Estado do Rio. Mas em 1955 o povo de Goiás, onde êle havia construído Ceres, convocou-o para

Vice-Governador do Estado—e êle voltou à sua luta titânica para “desbravar o Brasil”.

Nasce Brasília. Em 1955, Juscelino Kubitschek, em sua campanha pela Presidência da República, prometeu construir uma nova capital federal no centro geográfico do Brasil. Êsse plano, destinado a deslocar milhares de habitantes do litoral congestionado para o promissor mas desabitado planalto central, vinha sendo debatido desde 1808. Juscelino comprometeu-se a construir a nova cidade e mudar o govêrno para ela antes do fim de seu período presidencial de cinco anos.

Depois de eleito, Juscelino chamou Sayão e perguntou-lhe:

—Você pode construir Brasília para mim?

—Posso, Senhor Presidente. Mas, para facilitar o desenvolvimento da capital, é preciso também acabar a estrada para o norte.

—Você acha que pode fazer as duas obras nos cinco anos do meu govêrno?

—Darei a minha vida para isso.

Pouco depois, acompanhado da família e de um grupo de auxiliares, Bernardo Sayão chegava ao lugar reservado à nova capital. Quando armaram suas barracas no planalto deserto, ao escurecer do primeiro dia, havia menos de 40 pessoas para dar início às obras. Mas por todo o sertão já corria a notícia de que Sayão ia iniciar a obra do século e precisava de braços. Nas primeiras semanas a trilha aberta por Sayão para o lo-

cal de Brasília já era um caminho batido por caminhões, burros e gente a pé.

Um 25 000 pessoas acorreram a trabalhar na obra. Máquinas roncavam, malhos batiam dia e noite sob a luz de holofotes. Uma barragem de terra surgiu para formar um lago em forma de V em volta da futura cidade. Ruas iam tomando forma, edifícios públicos revestidos de mármore de Brasília iam-se erguendo, contrastando a sua brancura com o solo vermelho da região.

Em 1957, já certo de que Brasília seria terminada em tempo, Sayão dispôs-se a enfrentar sua obra mais difícil—os restantes 1 600 quilômetros de estrada para o extremo norte, 550 quilômetros da qual deveriam cortar a floresta amazônica. Sayão prometeu fazer a estrada em dois anos.

As lendas da construção dessa estrada correm o sertão. Sayão desfechou o ataque partindo das duas extremidades; e, tirando vantagem de um rio que a cortava ao meio, transportou homens e máquinas por água para atacá-la também pelo centro. E quando verificou que o ataque tríplice não estava sendo suficiente, lançou homens e máquinas de pára-quadras para atacar setores intermediários. Sabendo que turmas inteiras de trabalhadores poderiam desaparecer nos pântanos escuros, nas caatingas e nos enleados da floresta, mandou que os homens acendessem grandes fogueiras.

—Conservem as fogueiras acesas

dia e noite, para podermos achar vocês pela fumaça.

A Lenda do Curupira. Só um homem como Bernardo Sayão poderia convencer os caboclos a atacarem a floresta virgem, derrubando as árvores a machado. Muitos dêles acreditavam no Curupira, o guardião da floresta, o espírito que se vinga de quem invade os seus domínios derrubando árvores sôbre os invasores. Mas quando Sayão gritava: "Para a frente!", os caboclos obedeciam.

Em certa época, 11 turmas, num total de 3 400 homens, foram localizadas na obra, a intervalos de 25 quilômetros. Nas impiédosas chuvaradas amazônicas os homens lutavam por firmar pé num mar de lama. Um môfo acinzentado cobria as barracas e as ferramentas. A maleita cobrou o seu tributo no calor de 38 graus, chegando em certa ocasião a afastar do trabalho um têrço dos homens. Insetos venenosos entravam nas botinas e nas roupas dos trabalhadores, enquanto cobras rastejavam sob os pés dêles. Mas não houve sacrifício que impedisse os homens de atingirem a meta de Sayão: 1 000 metros por dia.

À medida que a estrada entrava pela selva, ia revelando partes de um mundo até então "perdido". Etnólogos descobriram indícios de três tribos indígenas ainda desconhecidas. O alvorôço do empreendimento chegou até ao Rio de Janeiro. Muitos jovens trocaram seus sapatos de andar no asfalto por botas de pioneiro, como as que Sayão usava.

Dignitários nacionais iam à selva ver a estrada. "A estrada transbrasiliana é mais importante do que a própria Brasília", disse o Presidente Kubitschek.

A Fúria do Curupira. No dia 15 de janeiro de 1959, Bernardo Sayão estava no trecho paraense da floresta animando os homens no último arranco triunfal. Apenas 50 quilômetros de mata separavam a turma do norte da do sul. Em menos de três semanas os *bulldozers* das duas turmas se encontrariam, e a grande estrada estaria aberta. Mas Sayão estava condenado a não presenciar êsse momento.

Pelas 2h 30m daquela tarde fatal êle entrou numa barraca para redigir uma ordem de fornecimento. De repente ouviu-se um estalo e um farfalhar de folhagem. Não se sabe como, um galho de uma árvore enorme ainda não tocada por machado caiu sôbre a barraca, esmagando a cabeça de Sayão. Quando os trabalhadores horrorizados levantaram seu líder agonizante, um caboclo falou em voz baixa na vingança do Curupira.

Quando a notícia da morte de Bernardo Sayão chegou a Brasília, o trabalho parou em tôda parte. Como o resto da nação, a cidade nascente estava espantada. Cruzes negras apareceram nos radiadores dos caminhões e nas portas das casas dos trabalhadores. Tão desejosos estavam os candangos de que Bernardo Sayão fôsse enterrado perto dêles, na cidade que êle ajudara a construir,

que ao cair da noite centenas de trabalhadores acorreram ao cemitério que Sayão havia feito pouco antes. O sol baixou numa avenida recém-construída que Sayão teria contemplado com orgulho.

Recentemente viajei pela estrada que hoje tem o nome de Bernardo Sayão. Dos lados daquele corte de 2 100 quilômetros que êle abriu bro-

taram 38 vilas e uma centena de vilarejos. E a estrada já vai lançando braços para as cidades litorâneas de leste, para Mato Grosso e a fronteira peruana a oeste. Ao olhar as novas populações e as lavouras aos lados da estrada, eu tive a impressão de ouvir o grito de Sayão—"Vamos embora!"—e a certeza de que o seu trabalho continuará.

Cochilos de Imprensa

COMUNICADO à imprensa distribuído pelo Departamento de Parques e Recreação do Condado de Los Angeles: "Vinte crianças, produtos de dois ambiciosos programas de recreação anualmente realizados sob o patrocínio do Departamento de Parques e Recreação, tomarão parte no Dia Nacional de Aptidão Física."

DE *Free Press* de Detroit: "Para evitar aquelas manchas esquisitas de queimadura de sol causadas pelo corte de alguns maiôs de alta elegância, deve-se usar alternadamente um maiô que exponha tôda a área coberta pelo outro."

Papai & Cia.

EDWARD W. HUTCHINS, grande advogado de Bóston, era um dos sócios principais do escritório de Hutchins e Wheeler, cujos pais tinham sido sócios antes dêles. Hutchins costumava contar o caso de uma carta que recebeu do pai quando estava na universidade. A carta trazia a seguinte assinatura: "Seu afetuoso pai, Hutchins e Wheeler."

—Henry Knox Sherrill, *Among Friends* (Atlantic-Little, Brown, ed)

Frases Pitorescas

Consôlo. Se o mundo fôsse povoado só de gordos, as pessoas viveriam mais unidas (Adaptado de *Table Talk*)

Ah, vêzo. Em apoio à campanha contra a pobreza aumentamos todos os nossos preços (Adaptado de Herb Caen, em *Chronicle* de São Francisco)

E OS TURISTAS viajavam pelos países como quem toma pílulas de vitaminas: engoliam um por dia (Helen MacInnes)