

O CRUZEIRO

CR\$ 15,00 — 20 DE DEZEMBRO DE 1958

HORÓSCOPO

da famosa
astróloga
Marie-Louise
SONDAZ
especialmente
para os leitores
de "O Cruzeiro".
Semanalmente,
na página 19,
você encontrará
o seu roteiro
sentimental
e profissional
cada dia.

R47



Rodovia Rio—Belo Horizonte—Brasília

ESPERANÇA DO SERTÃO ESQUECIDO

Grande importância econômica da estrada que liga o Rio e Belo Horizonte à futura capital — Trabalho gigantesco do DNER e de sete firmas construtoras — A maior concentração de máquinas de terraplenagem da América Latina — Será entregue ao tráfego antes do prazo previsto, marcando um recorde na história rodoviária do País — 33 pontes estão sendo construídas — Redenção de uma região praticamente perdida para o Brasil — Exterminio do "barbeiro".

Texto de EDUARDO SANTAMARIA Fotos de RAIMUNDO FELIX

— "S E o Presidente Juscelino Kubitschek desejar, poderá sair do Palácio das Laranjeiras, em 1960, à frente de um cortejo de automóveis, a fim de dar posse a seu substituto na nova Capital."

Esta, a afirmativa dos engenheiros do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e das sete firmas empreiteiras encarregadas da construção da rodovia Belo Horizonte—Brasília, que deverá ser construída em tempo recorde na história rodoviária do País.

A rodovia — ligação mais rápida por terra entre a nova Capital e o Rio de Janeiro — foi incluída na relação das estradas preferenciais pela mesma lei que determinou a mudança da Capital para o Planalto Central. Apesar disso, porém, ainda não tem sigla. Alguns entendem deva ela ser chamada de BR-3, por ser um prosseguimento da Rio—Belo Horizonte. Outros preferem chamá-la de BR-104, proposta, aliás, feita pelo DNER e que ora se encontra em estudo no Senado.

Em verdade, a estrada ligará Brasília ao triângulo Belo Horizonte—Rio de Janeiro—São Paulo, cujo vértice mais próximo é a capital mineira. E', também, a ligação mais urgente, porque a rede rodoviária atual já está ligada a esses três grandes centros industriais, à exceção do Amazonas, Pará e Territórios do Acre, Rio Branco e Amapá.

UMA GRANDE RETA

A estrada é, praticamente, uma grande reta. O ponto inicial é Paraopeba, cidade situada a 134 quilômetros ao norte de Belo Horizonte (até aí já asfaltada) e o ponto final está na divisa do futuro Distrito Federal, porque daí ao centro de Brasília a Novacap está construindo uma avenida com 37 km de extensão.

Assim, o trecho a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem tem 568 km, enquanto de Belo Horizonte a Brasília a rodovia terá exatamente 739 quilômetros.

Partindo de Paraopeba, a estrada passa por Felxândia, Três Marias, João Pinheiro e Paracatu, no Estado de Minas Gerais. Cruza o Rio S. Marcos, para entrar em Goiás, onde atravessa as cidades de Cristalina e Luziânia, antes de atingir Brasília.

A estrada atravessa, também, o Rio São Francisco, a menos de dois quilômetros da Barragem de Três Marias. A ponte nesse local terá 360 metros de comprimento por 18 de altura, a fim de permitir a navegação no rio, e será um dos mais arrojados projetos da enge-

nharia brasileira. Serão construídos, ainda, um hotel e um posto de assistência a motoristas, descortinando-se daí uma bela visão da barragem de águas.

RODOVIA DE CLASSE ESPECIAL

As condições de traçado constituem o que os técnicos chamam de "Rodovia de Classe Especial". Isto significa que suas curvas e rampas são suaves e podem ser percorridas com segurança a uma velocidade de 100 km por hora e em nenhum ponto da estrada o motorista deixará de avistar à sua frente pelo menos 150 metros, distância suficiente para assegurar freadas no devido tempo e ultrapassagem sem perigo.

Tôda a estrada será pavimentada; uma base de terra selecionada e compactada com a espessura de cerca de 40 centímetros será colocada sobre o terreno nivelado e drenado. Por cima, será colocada a camada de asfalto.

Embora seja uma superfície lisa, oferecerá a devida aderência aos pneus, para impedir derrapagens, de tal sorte que será agradável ao motorista verificar que dirige sobre um pavimento "macio" e sem ruído.

Será também a primeira estrada do Brasil com cerca dos dois lados, de tal sorte que não haverá o problema do gado ou qualquer outro animal na pista, caso comum nas rodovias do interior.

Além disso, as firmas encarregadas de sua construção trabalharam com todo o cuidado, no sentido de preservar a mata dos dois lados da estrada, a fim de evitar a devastação causada pelo trabalho das pesadas máquinas.

COMISSÃO ESPECIAL

Embora diretamente subordinada ao Engenheiro Regis Bittencourt, diretor-geral do DNER, e ao Dr. Carlos Pires de Sá, diretor da Divisão de Conserva e Construção, a construção da estrada é supervisionada por uma comissão especial, presidida pelo Engenheiro Amaro Ferreira da Silva e constituída pelos Engenheiros Daltro Barbosa Leite, Edwards Junqueira e Sá Fortes, cada um deles encarregado dos trabalhos de grande trecho da estrada. Na maioria dos acampamentos encontram-se ainda os "engenheiros residentes" do DNER, que, diariamente, inspecionam os trabalhos de construção.

RIO — BRASÍLIA EM 24 HORAS: a estrada ligando o Rio e Belo Horizonte a Brasília é, praticamente, uma grande reta. Está sendo construída de maneira a permitir aos motoristas uma velocidade média de 100 quilômetros, sem qualquer perigo. O motorista poderá, em qualquer trecho da rodovia, avistar 150 metros à sua frente, o que permitirá freadas em tempo e ultrapassagem normal. Os técnicos calculam ser possível a ligação rodoviária Rio — Brasília em apenas 24 horas, contando o tempo gasto em refeições e descanso. Saindo do Rio, a rodovia atravessa Belo Horizonte, Três Marias, a histórica cidade de Paracatu, para, finalmente, encontrar a nova capital.



A MAIOR CONCENTRAÇÃO DE MÁQUINAS da América Latina em uma só estrada encontra-se na rodovia Belo Horizonte — Brasília. Trata-se de um investimento de dois bilhões e meio de cruzeiros. São sete as firmas empreiteiras encarregadas da construção da obra.



INSPEÇÃO: os Engenheiros Regis Bittencourt e Amaro Ferreira da Silva, visitando as obras do trecho Paracatu—Cristalina. Ao lado, os Engenheiros Sebastião Ferreira e Mário Paranhos.



NA FOTO: armações são construídas para se fazerem os bueiros. Os detalhes da obra são rigorosamente fiscalizados no local. Ao fundo, os operários que constroem esta monumental estrada.

Máquinas a 80 quilômetros por hora fazem uma estrada em tempo recorde

A execução está a cargo de sete firmas, que venceram a concorrência pública: Construtora Alcindo Vieira, do km 0 ao 55; Rabelo & Sabino, do 55 ao 110; Construtora Triângulo, do 110 ao 205; Brasil Construtora, do 205 ao 271; Coenge, do 271 ao 348; STER, do 348 ao 435 e Empresa Nacional de Construções Gerais, do km 435 ao km 568. Daí ao centro de Brasília, a Novacap já está construindo uma larga avenida, com 37 km de extensão.

Trinta e três pontes serão levantadas, cada uma delas a cargo de firmas vitoriosas em concorrência. Cumpre, aliás, ressaltar que as obras de arte estão sendo, na maioria dos casos, construídas antes da estrada, a fim de evitar a interrupção dos trabalhos de terraplenagem.

CONCENTRAÇÃO DE MÁQUINAS

Ao longo da rodovia foi reunida a maior concentração de máquinas pesadas de terraplenagem já vista na América Latina em uma só estrada, num total de 582 unidades, o que representa um investimento da ordem de dois e meio bilhões de cruzeiros. De fato, sem contar a maquinaria para execução da camada asfáltica, que começa a chegar aos canteiros de serviço, estavam em plena atividade em meados de novembro as seguintes máquinas: tratores de esteira, 68; Scrapers, 52; Moto-scrapers, 65; escavadeiras, 5; carregadeiras, 14; tratores pesados de rodas pneumáticas, 2; tratores agrícolas, 35; rolos pé de carneiro, 37; rolos pneumáticos, 14; rolos de rodas lisas, 5; grades de disco, 8; misturadores de solo, 8; carros-tanque para água, 28; caminhões, 135; camionetas "pick-up", 9; jipes, 17; compressores de ar, 10; britadores, 17; betoneiras, 20 e carrêtas, 5.

Tal fato mostra a certeza dos empreiteiros de que suas máquinas serão utilizadas novamente no prosseguimento de um programa rodoviário contínuo e convenientemente planejado. Em caso contrário, não se justificaria uma inversão dessa ordem, sendo mais vantajoso aplicar esse capital em outra atividade.

ESPERANÇA DO SERTÃO ESQUECIDO

As populações do interior abrem-se grandes esperanças com a construção da Belo Horizonte—Brasília. Zonas muito pobres, em consequência da falta de transportes, poderão ser recuperadas.

Riquezas agrícolas, pastoris e de mineração não se desenvolvem por absoluta falta de escoamento. A abertura da estrada e a construção de Brasília, por conseguinte, enchem de feliz expectativa os centros rurais do norte de Minas e do sul de Goiás. Aliás, os efeitos da abertura da rodovia já estão se fazendo sentir. Já se nota uma maior atividade na região, maior concentração de negócios, maior emprego de capital na lavoura e na criação, na certeza de que a Belo Horizonte—Brasília será a redenção econômica de uma região até agora insalubre, pobre e praticamente sem comunicação com os grandes centros consumidores.

A propósito, os prefeitos das diversas cidades cortadas pela estrada revelaram mesmo ser o empreendimento o único meio de desenvolvimento de suas comunidades. Estão certos de que a ligação com Brasília e com Belo Horizonte e, por isso mesmo com o Rio e S. Paulo,

permitirá um rápido desenvolvimento da região, que poderá escoar seus produtos para esses quatro grandes centros.

SANEAMENTO

Também um dos grandes benefícios que trará para a população do interior mineiro e goiano a nova rodovia será o do saneamento. Região insalubre, é grande a incidência de casos de tifo e de malária. Mas o grande terror da região é o "barbeiro", o pequeno inseto transmissor da "doença de Chagas".

O número de mortes provocadas pelo temível inseto, na região, é espantoso, principalmente no trecho compreendido entre Felixlândia e Paracatu, em Minas Gerais. Vários operários que trabalham na construção da rodovia já foram mesmo vitimados pelo "barbeiro", a despeito da assistência prestada pelas firmas construtoras.

A abertura da estrada já vem permitindo que turmas do Departamento Nacional de Endemias Rurais cheguem à região mais facilmente, dando combate ao temível inseto. E os primeiros resultados já estão sendo colhidos: em menos de seis meses diminuiu de maneira considerável o número de pessoas picadas pelo transmissor da "doença de Chagas".

TRABALHO GIGANTESCO

O trabalho de construção da estrada é, na realidade, gigantesco. Segundo revelações feitas pelos responsáveis pela construção da estrada, inclusive o Engenheiro Sílvio Borges, residente do DNER, no trecho Paracatu—Cristalina, as dificuldades para a pronta execução da tarefa são enormes. Basta dizer que o Engenheiro Carlos Rodrigues, que chefiou a caravana de máquinas de uma das empresas empreiteiras, do Rio ao local de trabalho, gastou mais de 16 dias de viagem, já que tiveram que viajar por pequenos cerrados e, inclusive, fazer pontes provisórias para atravessar a maquinaria. Dias houve em que, das 6 da manhã às 8 da noite, conseguiram apenas andar 40 quilômetros.

Além disso, enorme é a dificuldade de se encontrar peças sobressalentes nas proximidades. Em meados de novembro, por exemplo, quebrou-se uma peça de um trator no valor máximo de 1.500 cruzeiros. Para adquiri-la, porém, tiveram que fretar um avião e fazer a compra no Rio, saindo a viagem por cerca de trinta mil cruzeiros.

Embora esses problemas todos, o trabalho está continuando em ritmo urgente. Decorridos 33 por cento do prazo de execução, já estavam com dois terços do leito abertos e transitáveis e grande trecho pronto para receber as pipas espargidoras de asfalto.

Por tudo isso, os engenheiros das firmas e do DNER mostram-se esperançosos de entregar a parte que lhes cabia, antes do prazo determinado pela concorrência pública.

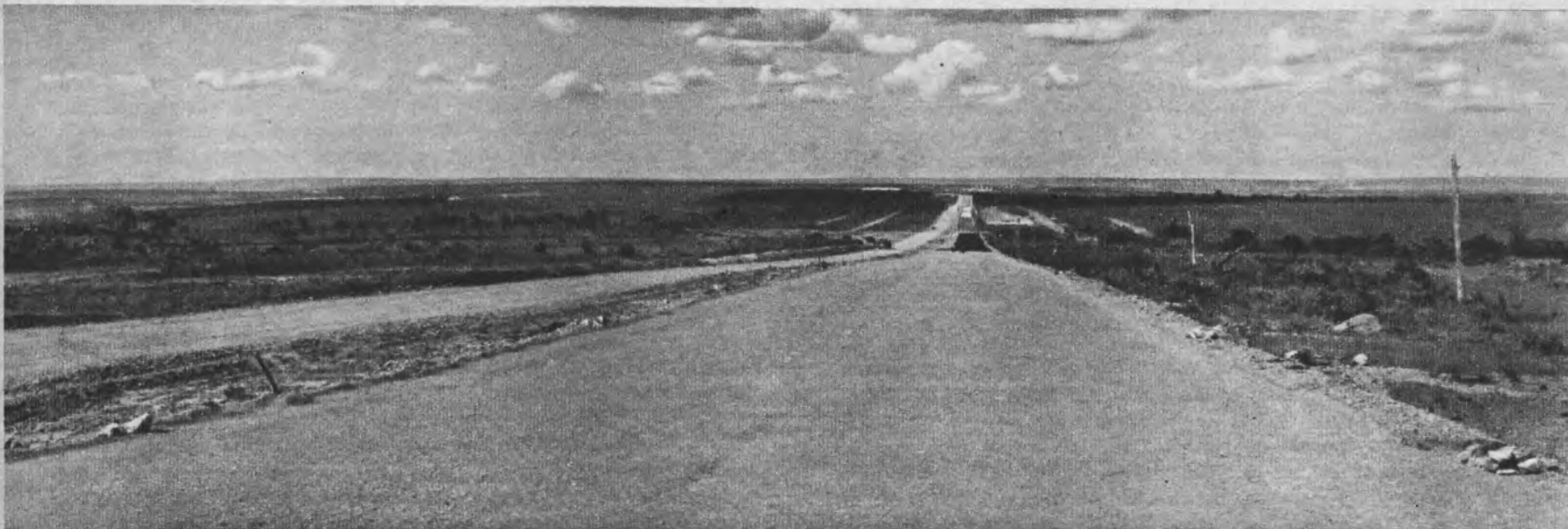
A reportagem não poderia terminar sem uma menção especial aos Engenheiros Regis Bittencourt, diretor-geral do DNER, Carlos Pires de Sá, diretor da Divisão de Conserva e Construção (verdadeira alma da estrada) e Amaro Ferreira da Silva, presidente da Comissão Especial Belo Horizonte—Brasília. É ao esforço desses três homens que se deve a construção da estrada Belo Horizonte—Brasília, de vital importância para o sul de Minas e norte de Goiás e que implicará na redenção econômica de uma região perdida para o Brasil.



TODAS AS DIFICULDADES TÊM QUE SER VENCIDAS PELOS CONSTRUTORES. A BALSA É O RECURSO PARA SUPERAR OS RIOS QUE CORTAM A RODOVIA



NO LOCAL DE TRABALHO, O CARTAZ FAZ PRESENTE O PLANO QUINQUENAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHKE.



VISTA PANORÂMICA DA BELO HORIZONTE — BRASÍLIA. A estrada possui grandes retas e será percorrida a uma média de 100 quilômetros. Embaixo: ponte já concluída sobre o Rio dos Bagres. As obras de arte se anteciparam a fim de não prejudicar o serviço de terraplenagem.

