

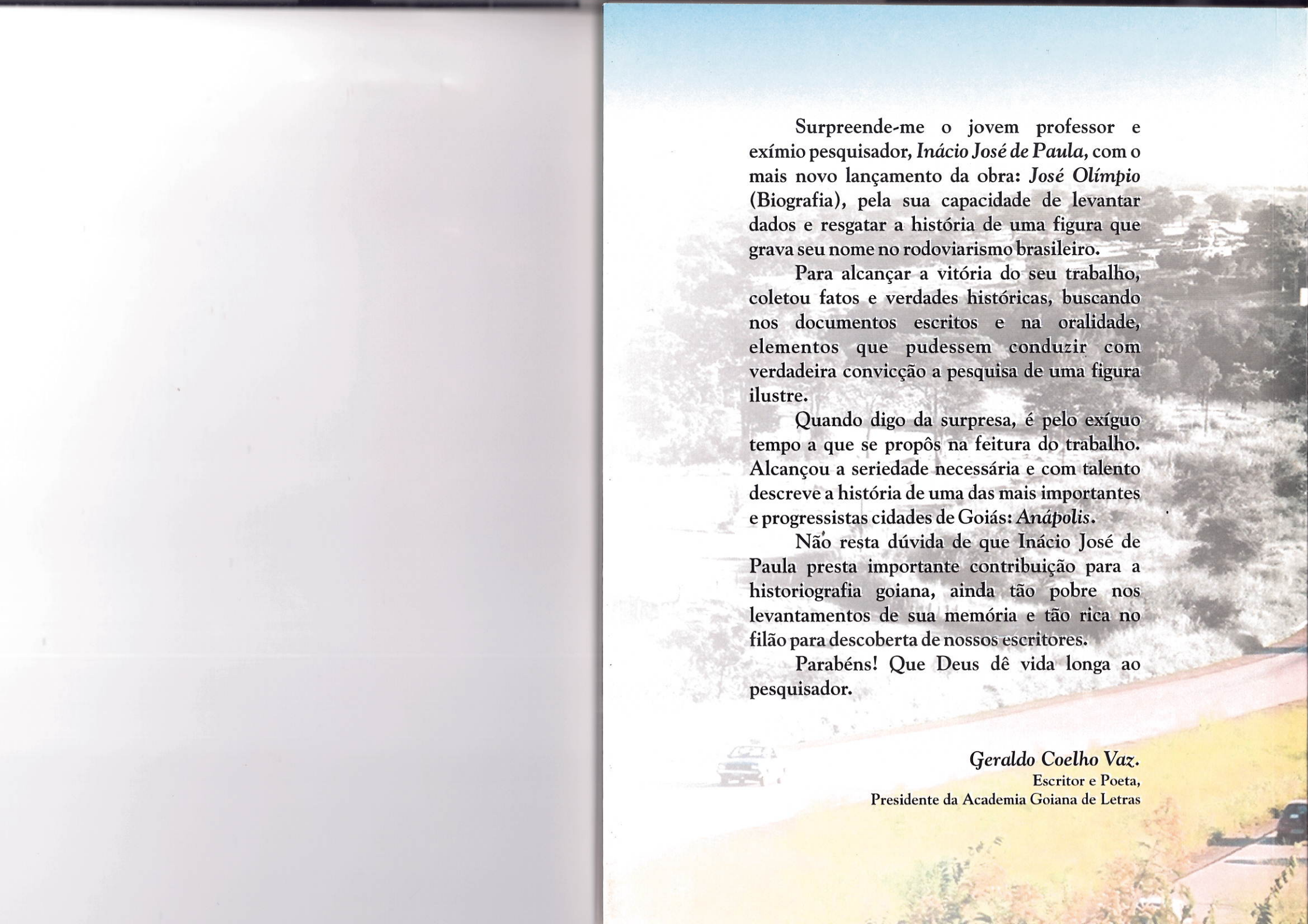


JOSÉ OLÍMPIO

BIOGRAFIA

Uma Vida
...Vários Caminhos
...Muitas Estradas.

Inácio José de Paula



Surpreende-me o jovem professor e exímio pesquisador, *Inácio José de Paula*, com o mais novo lançamento da obra: *José Olímpio* (Biografia), pela sua capacidade de levantar dados e resgatar a história de uma figura que grava seu nome no rodoviarismo brasileiro.

Para alcançar a vitória do seu trabalho, coletou fatos e verdades históricas, buscando nos documentos escritos e na oralidade, elementos que pudessem conduzir com verdadeira convicção a pesquisa de uma figura ilustre.

Quando digo da surpresa, é pelo exíguo tempo a que se propôs na feitura do trabalho. Alcançou a seriedade necessária e com talento descreve a história de uma das mais importantes e progressistas cidades de Goiás: *Anápolis*.

Não resta dúvida de que Inácio José de Paula presta importante contribuição para a historiografia goiana, ainda tão pobre nos levantamentos de sua memória e tão rica no filão para descoberta de nossos escritores.

Parabéns! Que Deus dê vida longa ao pesquisador.

Geraldo Coelho Vaz.

Escritor e Poeta,
Presidente da Academia Goiana de Letras

A visão quântica de
Inácio José de Paula,
retira dos escaninhos da
bucólica cidadezinha de
Brejo do Cruz, no sofrido
Estado da Paraíba,
a flor de lótus de um
"Brejo" diferente,
nativa não do Velho Mundo
(Ilhas Canárias - África -
Egito - China),
senão das águas
inexistentes do
sertão nordestino,
brotadas com
o suor do trabalho e
da boa vontade
de um filho seu,
José Olímpio Maia Neto,
a quem tive
o privilégio de conhecer.
Ebano da engenharia
rodoviária brasileira,
o perfume que extrai de
suas flores escarlates
contagia a todos.
Seus frutos globosos
permanecerão eternamente
alimentando as rodovias
por ele pavimentadas
em nossos corações.

Rubens Vieira da Silva
Advogado e escritor silvaniense

JOSÉ OLÍMPIO

B I O G R A F I A

UMA VIDA

...VÁRIOS CAMINHOS

...MUITAS ESTRADAS.

INÁCIO JOSÉ DE PAULA

JOSÉ OLÍMPIO
B I O G R A F I A

UMA VIDA

...VÁRIOS CAMINHOS

...MUITAS ESTRADAS.

Anápolis, 2005

Copyright © 2005 by Inácio José de Paula

Concepção da capa:
Marcu Túlio Constantino de Oliveira

Diagramação e arte-final:
Design - Comunicação Visual - (62) 3098-5110 - E-mail: marcutulio@hotmail.com

Foto da capa:
Antônio Pugás Neto

Impressão e acabamento:
Múltipla Gráfica e Editora - (62) 315-6600 - E-mail: contato@multiplagrafica.com.br

CIP - Brasil - Catalogação na Fonte
BIBLIOTECA MUNICIPAL MARIETTA TELLES MACHADO

P346j Paula, Inácio José de.
José Olímpio: Uma vida ... Vários Caminhos
...Muitas Estradas. / Inácio José de Paula -
Anápolis: Múltipla, 2005
128p. il.

ISBN:
1. José Olímpio - Biografia I. Título
2005 - 116 CDU: 929 OLÍMPIO

IMPRESSO NO BRASIL
Printed in Brasil 2005

Índice para catálogo sistemático
Literatura Brasileira: 821.134.3(81)

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS - É proibida a reprodução total ou parcial da obra, de qualquer forma ou por qualquer meio sem a autorização prévia e por escrito do autor. A violação dos Direitos Autorais (Lei nº 9610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal Brasileiro.

CORRESPONDÊNCIAS PARA AUTOR:
ijacorrea@uol.com.br
ij_paula@hotmail.com

*Temos uma enorme vantagem
sobre as pessoas que nos
caluniam ou que nos fazem
uma injustiça propositada:
a de poder perdoá-las.*

Napoleon Hill

ÍNDICE

Prefácio	11
Abrindo Caminhos nos Corações Humanos	15
Superando Obstáculos	19
A Origem Laços Consangüíneos	21
A Formação Intelectual	25
Vida Profissional	
O Início	31
Rodobrás – Belém-Brasília: Progresso	33
Constituindo uma Família	
A Esposa -	43
As Filhas - Um Sonho, Novas Realizações	49
Uma Vida de Dedicação a Rodovias	53
Estradas Um Pouco de História	
A Primeira Estrada de Rodagem do Brasil	61
Breve Histórico do Rodoviarismo Federal no Brasil	63
Rodovias em Goiás	
Breve Histórico	69
12º Distrito Rodoviário Federal	
A Última Equipe do DNER em Goiás	77
Relacionamento com Políticos e Empresários	81
Anápolis Escolha do Coração	
Síntese Histórica da Cidade	87
O Escritório de Anápolis e a Equipe de Trabalho	91

Vozes Amigas	
Depoimentos	101
Exemplo de Cidadania	103
Uma Pessoa Limpa, Transparente e Amiga	105
Boca da Noite	107
Pequeno Encômio Para José Olímpio Maia Neto	109
Além de Amigo, um Verdadeiro Irmão	113
Comendas e Certificados	117
Cronologia	121
Bibliografia	125

PREFÁCIO

CONSTRUINDO O COTIDIANO

Juscelino Polonial¹

Em fins da década de vinte, o presidente da República, Washington Luiz(1926-1930), afirmou que “governar é abrir estradas”, era o sinal de que alguma coisa estava mudando no capitalismo. De fato, o sistema ferroviário estava dando lugar ao rodoviário e isso representava, no plano internacional, a passagem da hegemonia da Inglaterra para os Estados Unidos na economia de mercado em um período entre as duas guerras mundiais(1914-1945). A Era Ferroviária dava lugar para a Era Rodoviária. Nesse período, no Brasil, rodovias importantes foram construídas como a Rio-São Paulo, ou a Rio-Petrópolis.

Em Anápolis, o processo não foi diferente. Entre as décadas de vinte e quarenta, pelo menos doze rodovias importantes foram abertas ligando a cidade a outras regiões de Goiás, contribuindo para a integração e o desenvolvimento econômico da região, com destaque para duas: primeiro a estrada Anápolis-Roncador de 1920, ligando a cidade ao ponto terminal da ferrovia; depois, em 1944, a estrada Anápolis-CNAG, ligando a cidade à região do Vale do São Patrício, que hoje é a rodovia Belém-Brasília. Esse processo continuaria nas décadas seguintes e até hoje, com a construção de novas rodovias e o melhoramento das antigas estradas, como o asfaltamento delas, por exemplo, tudo isso deu à cidade de Anápolis uma teia rodoviária que faz da região um ponto estratégico para o desenvolvimento de Goiás e a integração do Brasil. É por isso que a construção da Plataforma Multimo-

¹ Mestre em História/UFG; professor da UniEvangélica/FLA; Presidente do Conselho Municipal de Educação de Anápolis-GO; Membro da ULA (União Literária Anapolina).

dal está no DAIA e a construção da ferrovia Norte-Sul tem o seu marco em Anápolis.

Nessa história do desenvolvimento econômico de Anápolis ligado ao crescimento da malha rodoviária, com certeza o Sr. José Olímpio Maia Neto escreveu a sua participação. A biografia na História tem as suas crises e modas. Na França, por exemplo, essa modalidade da escrita histórica renasce em fins da década de setenta do século XX e hoje é uma das áreas mais difundidas naquele país, com grandes repercussões no campo mercadológico. A Biografia mostra uma identidade do outro com o seu objeto de pesquisa e até um comprometimento, mas isso não tira a importância de tal empreendimento. A História de Vida é a possibilidade do resgate dos anônimos na história, que deram a sua contribuição para o processo histórico, afinal, todos nós fazemos história e isso precisa aparecer.

Outro aspecto a considerar é que Anápolis vive um momento especial na sua História, pois em 2007 completará cem anos de emancipação política e todo o resgate histórico que possa fazer uma reconstrução do seu passado é importante para o debate da memória coletiva. Portanto, o presente trabalho é oportuno, pois é mais uma produção histórica de Anápolis que poderá dar aos anapolinos um saber sobre o seu passado.

O livro traz importantes informações sobre o sistema rodoviário brasileiro, goiano e anapolino, fala do cotidiano de pessoas anônimas que contribuíram para o desenvolvimento do Brasil e resgatam momentos da história de Anápolis desconhecidos do público. Por tudo isso é um trabalho que contribui para a preservação da memória da cidade.

Os dois momentos apresentados no livro, a vida do biografado e a história das rodovias, se entrelaçam, mostrando uma história rica, tanto na construção da vida privada, quando no desenvolvimento do coletivo, fazendo um importante trabalho de intersecção entre o privado e o público. Resgata um personagem e reconstrói um passado

pouco conhecido dos anapolinos e que está intimamente ligado ao percurso da sua sociedade.

É bom lembrar que a base social de Anápolis está ligada à vinda de imigrantes de várias regiões do Brasil que procuravam na cidade uma oportunidade de emprego, porque o desenvolvimento econômico da região era visível e sempre teve uma relação direta com o crescimento da malha ferroviária e rodoviária. O próprio biografado é um imigrante. Essa tem sido a sina de Anápolis e é bom que assim seja, pois temos na cidade a diversidade e é só assim que se constrói um país melhor.



Trator faz picadas para abrir a Belém-Brasília.

ABRINDO CAMINHOS NOS CORAÇÕES HUMANOS

No final do ano de 1998, estive por primeira vez no escritório (Residência 12-1) do DNER, na cidade de Anápolis.

Depois de ter servido ao Órgão por mais de três anos na Residência 12-2, em Morrinhos-Go, por questões de ordem pessoal e familiar, solicitei, no final de 1997, uma licença para interesse particular e retornei a Silvânia, minha terra natal. Ao mesmo tempo, pedi transferência da Faculdade de Ciências e Letras de Morrinhos (FECLEM), onde iniciei o curso superior, para a Uniana (Fundação Universidade de Anápolis), hoje Universidade Estadual de Goiás (UEG), onde o concluí.

Tendo ficado quase todo o ano de 98 desvinculado do emprego e com dificuldades para me manter na universidade, cogitei da possibilidade de retornar ao trabalho, já que as condições financeiras não me davam suporte para permanecer, por mais tempo, sem uma renda mínima que sustentasse as despesas básicas do lar. Foi então, que procurei o escritório do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, em Anápolis, objetivando encontrar uma vaga.

Contrariando o princípio da maioria das repartições públicas, fui, logo de início, recebido, com muita disponibilidade e lhezaneza de trato, pelo Chefe do Núcleo Administrativo da Residência, senhor Francisco de Assis Palazzo, ao qual expus as minhas intenções.

Responsável pelo Setor de Pessoal da Residência, o senhor Assis informou-me que o chefe geral da regional de Anápolis era o Engenheiro José Olímpio Maia Neto e que somente ele poderia dar um parecer sobre as possibilidades ou não de meu intento. Pediu-me que aguardasse, pois em breve o Dr. José estaria despachando e, naturalmente, me receberia. Assim que começaram as atividades, o senhor Assis me conduziu até a sala e me apresentou ao Dr. José, adiantando-lhe os meus desejos.

Sem qualquer arrogância ou imposição, tão naturais na maioria daqueles que ocupam um cargo (ou melhor, vestem um cargo), atendeu-me com natural simplicidade e, para minha surpresa, sem delongas e questionamentos inconvenientes, disse que havia vaga, determinando ao chefe do Núcleo Administrativo que se inteirasse das medidas legais, a fim de que o meu retorno se desse o mais rápido possível, e que eu voltasse na outra semana para a confirmação e as providências necessárias de minha parte.

Como estivesse residindo em Silvânia e ainda cursando Letras na Faculdade em Anápolis, no período matutino, fiquei preocupado em como expor tal situação ao Dr. José, logo que fosse convocado para o retorno, uma vez que a jornada de trabalho era de 8 horas, e a minha parte da manhã estava comprometida com os estudos. Pensei inicialmente em trancar a matrícula e, oportunamente, quando tudo se ajeitasse, encontrar uma maneira de concluir o curso. Planejei não levantar tais questões, com receio de que aquilo pudesse obstaculizar os meus propósitos de reingresso no trabalho.

Mas quando voltei à Residência, uma semana depois, estando novamente na sala do Engenheiro, e sendo comunicado do meu aceite, muito constrangido, acabei falando-lhe da minha situação residencial e da faculdade. De forma muito humana e sem qualquer reação própria daqueles que detém algum poder, ele me ouviu e, com a serenidade de quem consegue colocar o ser humano acima de qualquer coisa, sem demagogia ou esnobação, apenas disse que eu deveria concluir o curso e que encontraria uma maneira para eu cumprir a minha obrigação no trabalho, conciliando as coisas. Saí de sua sala com a alma cheia de alegria e de gratidão.

Hoje, depois de ter convivido com ele por mais de cinco anos e ouvindo o depoimento daqueles que lhe foram subalternos e colegas de profissão, tenho descoberto que ele não é só um patrimônio de competência técnica e profissional, no exercício frio da engenharia rodoviária dentro do DNER/DNIT, mas é, acima de tudo, um projetista de estradas pavimentadas e seguras no coração dos seres humanos.

Depois de perceber a extensão dos serviços prestados por este homem ao rodoviarismo brasileiro, no trabalho de integração desse país de dimensões continentais, entendi que era uma obrigação moral fazer um registro, ainda que acanhado e a título de biografia, da sua trajetória dentro da Rodobrás e do DNER. Espero, contudo, que, o mais breve possível, alguém com mais conhecimento possa, de fato, registrar - para as gerações futuras - o seu trabalho e a sua história.

SUPERANDO OBSTÁCULOS

A história tem demonstrado: os vencedores não são aqueles que encontram as coisas prontas ou facilidades ao longo do caminho. Quase sempre, eles se revelam no momento em que todas as previsões apontam para o fracasso, desafiando – de forma surpreendente – qualquer lógica negativa previamente projetada.

Normalmente, em situações onde a grande maioria costuma recuar ou desistir, aqueles que alcançam o sucesso avançam, com determinação e naturalidade. Enquanto os primeiros são temerosos e pessimistas, os segundos são confiantes e despojados.

Indubitavelmente, o Dr. José Olímpio é uma pessoa que faz parte da relação destes últimos. A sua vida, tanto pessoal quanto profissional, reflete a característica daqueles que não se intimidam ante as adversidades.

Talvez por isso, lhe tenha sido designado, como local de nascimento, em 15 de setembro de 1943, a cidadezinha de Brejo do Cruz, no Estado da Paraíba, para integrar uma família com nove irmãos.

Como sói acontecer com a maioria dos nordestinos, poderia ter engrossado a população dos que vivem na linha de miséria daquela região do país. No entanto, nem mesmo o fato de ter sido, aos quatro anos de idade, vítima de grave queimadura por todo o corpo, foi suficiente para deter a sua trajetória de vencedor. Ao contrário, a sua valentia e vontade de viver serviram para provocar o sentimento de solidariedade da pequena comunidade.

Como o lugar não dispunha de hospital, foi deslocada de Caicó, no Rio Grande do Norte, uma equipe com médico e enfermeira para atendê-lo. Seo Paulo Olímpio Maia de Vasconcelos e dona Maria

Trabalhadores enfrentam as dificuldades da abertura da Belém-Brasília.

do Carmo Dantas Maia, D. Carminha, pais do pequeno José Olímpio, constatarem a fraternidade do povo de Brejo do Cruz: os moradores se revezavam na prestação de ajuda à família, já que a criança, coberta de queimaduras, necessitava de constante atenção e abano para o corpo (única de forma de refrescá-lo) a fim de lhe minimizar o sofrimento.

Com a bravura dos fortes, contrariando todos os prognósticos, superou o episódio. Passado o problema, com apenas seis anos, já era responsável por pequenas atividades na propriedade do pai, onde auxiliava nos afazeres diários.

Ali mesmo, em Brejo do Cruz, aos onze anos, concluía o primário na Escola Municipal Antônio Gomes.

Em 1955, segue para a cidade de Patos, na Paraíba, a fim de cursar o Ginásio no Colégio Diocesano. Aí, entra em contato com a disciplina de uma escola conduzida por religiosos, o que ajuda a consolidar o caráter do homem íntegro. Aliás, integridade é virtude que não faltou a todos os nove filhos de Seo Paulo e dona Carminha: Ednêe Dantas Maia, José Olímpio Maia Neto, Winston Dantas Maia, Cleide Dantas Maia, Humberto Dantas Maia, Paulo Olímpio Maia de Vasconcelos, Álvaro Otávio Dantas Maia, Elisa Eulália Dantas Maia e Rommel Dantas Maia.

Quando fala do Colégio Diocesano, não lamenta a exigência dos padres. Antes, relembra com saudade algumas normas, que hoje se tornaram engraçadas. Por exemplo: se o aluno perdesse a missa do domingo era, imediatamente, suspenso das aulas de segunda, terça e quarta-feira. Também, não se esquece de elogiar a qualidade do ensino ali ministrado. Lembra que no ginásio se aprendia latim, francês, espanhol e inglês.

Em Patos, enquanto cursava o ginásio, ficou hospedado na casa de um tio: Severiano de Vasconcelos. Neste período construiu uma das amizades mais agradáveis com o primo Arnaldo com quem, ainda hoje, mantém fortes laços. Arnaldo, como ele, tornou-se homem de sucesso e um empresário de acentuado talento. Tanto que detém uma rede de lojas de eletrodomésticos que cobre de Salvador a Fortaleza: As Lojas Maia.

A ORIGEM LAÇOS CONSANGÜÍNEOS

Para continuar embalando o sonho do casal Paulo Olímpio Maia de Vasconcelos e Maria do Carmo Dantas Maia chega ao mundo, em 15 de setembro de 1943, mais especificamente no Povoado de Brejo Cruz, no Estado da Paraíba, divisa com o Rio Grande do Norte, o segundo filho da família, ao qual dariam o nome de José Olímpio Maia Neto. Agora, além dos afazeres domésticos e das atenções com a primogênita Ednêe Dantas Maia, dona Carminha intensifica seus cuidados com o novo rebento.

Apesar de pertencer a uma família influente em toda a Paraíba - Os Maias - e, como normalmente acontece em todo clã, havia na linhagem dos Maias o lado dos detentores de recursos, íntimos do poder, acostumados às facilidades materiais e, do outro, aqueles cujo sustento, sonhos e projetos só se tornariam possíveis, se estivessem dispostos ao enfrentamento das adversidades e incansáveis na luta. Era do lado destes últimos que estava a família de Seo Paulo Olímpio.

Homem de fibra, de caráter firme, Seo Paulo fez sempre questão de fugir às tentações de se entregar à acomodação fácil e ficar mendigando favores aos parentes mais aquinhoados. Pelo contrário, cômicos das responsabilidades de pais, ele e D. Carminha sempre fizeram questão de valorizar o trabalho e as conquistas através do próprio suor. Pois entendiam, desde cedo, que o trabalho e esforço para a obtenção daquilo que se almeja, seriam instrumentos indispensáveis para a



Seo Paulo e Dona Carminha: pais de José Olímpio.

formação do caráter e honradez da prole que teriam que conduzir. É exatamente no seio dessa mentalidade, que o pequeno José Olímpio vai, pouco a pouco, fazendo sua leitura de mundo.

Se uma família numerosa tem as suas dificuldades, sobretudo do ponto de vista econômico, é bem verdade, também, que, quando conduzida de maneira adequada, torna-se uma escola de alegria e fraternidade, onde se aprende, desde a aurora da infância, os encantos da solidariedade, na necessidade de repartir e ajudar.

E os pequenos Ednêe e José Olímpio em breve terão mais um irmãozinho. Quem chega agora, para ir dando forma ao projeto familiar concebido por Seo Paulo e D. Maria, é o terceiro filho, a quem deram o nome de Winston Dantas Maia.

Depois de Winston, a próxima gravidez foi portadora de uma boa nova, sobretudo para encantamento e entusiasmo de D. Carminha. Soma-se à prole mais uma menina: Cleide Dantas Maia. Era mais uma para ajudar a mãe nas lidas domésticas, já que os meninos, logo muito cedo, eram convocados a auxiliar, dentro de suas possibilidades, na pequena propriedade rural conduzida pela força de Seo Paulo. O certo que a pequena Cleide chegou trazendo um sopro novo de entusiasmo e fortalecendo, ainda mais, os laços de ternura da equipe familiar.

Considerada a situação dos nordestinos de uma maneira geral, dá pra se imaginar o tamanho do sacrifício do casal para sustentar, educar e acompanhar o desenvolvimento dos filhos. Contudo, dedicação e fé, são os recursos que o casal utiliza para não se entregar ao desânimo e continuar viabilizando o projeto de lar traçado anos antes.

Com dois meninos e duas meninas, as próximas três gestações se encarregaram de apresentar mais três homenzinhos: Humberto Dantas Maia, Paulo Olímpio Maia de Vasconcelos e Álvaro Otávio Dantas Maia.

Finalmente, a família Maia de Seo Paulo e D. Maria se completa com a chegada dos dois últimos rebentos: Elisa Eulália Dantas Maia e do caçula Rommel Dantas Maia.

Dispor-se à criação de uma família numerosa é, também, preparar-se para dores e sacrifícios que só a determinação, o trabalho constante e a firmeza são capazes de suportar. Contudo, assim como acontece com o atleta de ponta, quanto mais desafiadores os obstáculos, mais gratificante e cheia de emoção, a conquista.

Mais uma vez, Seo Paulo e Dona Maria do Carmo ousaram enfrentar os desafios. Compreenderam que, mais do que qualquer bem material, o estudo seria o que de melhor poderiam propiciar aos filhos. Foi então que decidiram deixar a Cidade de Brejo do Cruz, para buscar um centro com maiores possibilidades, a fim de que os meninos pudessem ter acesso ao estudo mais graduado. Assim, no ano de 1964, arrumam as coisas e transferem residência para a capital da Paraíba, João Pessoa. E é exatamente aí, que o futuro de sua prole começa, definitivamente, a ser decidido.

Passados mais de sessenta anos, do nascimento da primeira filha, Seo Paulo e D. Carminha puderam contemplar com orgulho e com sensação, não só de vitória, mas de dever cumprido, a extraordinária obra familiar que conquistaram: todos os nove filhos têm curso superior, se tornaram homens e mulheres honrados, plenamente conscientes da importância do trabalho.



Dona Maria do Carmo com os seus nove filhos.

Do pequeno núcleo iniciado na pequena Brejo do Cruz, no interior da Paraíba, o casal Paulo Olímpio/Maria do Carmo ofereceu à grande família nordestina e brasileira: um médico, três engenheiros, uma enfermeira padrão, uma psicóloga, dois professores (um de nível superior e outro de nível médio) e um farmacêutico.

No dia 29 de abril de 1985, como tarefeiro que realizou o serviço que lhe estava designado, Seo Paulo Olímpio se despede da existência física, levando para a Pátria Espiritual, o reconhecimento e a gratidão daqueles a quem deu a vida corporal e orientação intelectual-moral. Dona Carminha, ainda continua entre eles aguardando, com a consciência tranqüila da responsabilidade cumprida, o momento de se juntar ao companheiro de jornada.

Todos os filhos reconhecem hoje o gigantismo, o heroísmo dos pais e têm, cada um a seu modo, procurado passar os princípios de dignidade que receberam dos genitores à nova geração que vem não só aumentar a descendência, mas enriquecê-la. É assim que, com a contribuição de todos, Seo Paulo e D. Maria do Carmo já contam com vinte e três netos².

A primogênita Ednê Dantas Maia ofereceu-lhes um casal de netos. José Olímpio - razão desta obra - ofereceu três netas, Winston, duas netas e um neto. Cleide, também compareceu com duas netas e um neto. Humberto com um casal. Paulo, com dois netos e uma neta. Álvaro enriqueceu o time com mais duas netas. Elisa, também, dois netos e uma neta e Rommel, fechou o time com duas netas.

Os netos, por sua vez, já começaram a tarefa de dar continuidade ao clã dos Maia, oriundos de Seo Paulo e D. Carminha.

² Tiago e Viviane - Elissandra Maria, Ana Paula Maia e Raquel Cristina - Winston Júnior, Kátia e Kilma - Paulo Olímpio, Kissia e Livia - Humberto Filho e Larisse - Paulo Filho, Ana Carolina e Cláudio Humberto - Mariane e Morgana - Roberta, Tales e Gustavo - Isabele e Cibele.

A FORMAÇÃO INTELECTUAL

Depois de ter superado o acidente que lhe provocou graves queimaduras pelo corpo, José Olímpio teve pela frente nova etapa desafiadora: agora no campo da formação intelectual. E foi ali mesmo, em Brejo do Cruz que teve início a sua vitoriosa caminhada estudantil.

Matriculado na Escola Municipal "Antônio Gomes", mostrou, desde cedo, forte inclinação para os estudos. Criança normal, como qualquer outra, sentiu-se no mundo encantado que a magia da escola proporciona na fase inicial de qualquer pessoa. O contato com outras crianças, as brincadeiras orientadas por professoras dedicadas, os primeiros colegas fora do círculo familiar, os livros, os números, enfim... um mundo novo!

É nesse primeiro contato, também, que já se evidencia a facilidade para a matemática, o que irá, mais tarde, influenciar a vocação que o encaminhará, na vida profissional, para a engenharia.

Termina o curso primário aos onze anos. Segue a vida, mas, nunca mais conseguiu retirar, dos arquivos da memória, aqueles dias fascinantes da escolinha municipal Antônio Gomes, da pacata cidade de Brejo do Cruz, palco das primeiras investidas culturais, do saudoso tempo da infância.

O término do curso primário determina novo ritmo e provoca significativa alteração de paradigma na vida de nosso personagem. Até agora, esteve sob a proteção carinhosa e educadora de D. Maria do Carmo e Seo Paulo Olímpio. Mas, como Brejo do Cruz não tem, à época, mais possibilidades escolares, além do primário, vê-se, por primeira vez, obrigado a se afastar do aconchego do lar, a fim de alçar novos vãos que visam ampliar a bagagem educacional. Eis por que, em 1954, parte para a cidade de Patos (Paraíba), com o fito de fazer prova de Admissão que o habilitaria a cursar o Ginásial no Colégio Diocesano de Patos.

Este período representa, de fato, a divisa entre a infância e a pré-adolescência. No campo intelectual, amplia horizontes. Trava relação com novas disciplinas. Põe-se em contato com o latim, o francês, o espanhol e o inglês. É um mundo novo. A dedicação ao estudo e o desejo de aprender, porém, permanecem inalterados.

Como a família ainda não tinha condições de deixar Brejo do Cruz, Seo Paulo conseguiu, com o parente Severiano de Vasconcelos, a hospedagem do filho José Olímpio em Patos, a fim de que os estudos não sofressem solução de continuidade. É bem verdade que, como se dá com qualquer pessoa, sobretudo com uma criança, inicialmente o jovem sentiu-se apreensivo e desconfortável longe da presença dos pais. No entanto, o fascínio pelo conhecimento e proximidade com o primo Arnaldo, filho de seu tio Severiano, foram fatores importantes na superação do aparente desconforto.

Estabelece com o primo Arnaldo intensa relação de amizade. Juntos fazem as primeiras descobertas, próprias da faixa etária. Uma coisa, porém, os difere: o primo Arnaldo não era muito dado aos estudos. José Olímpio, contudo, sabia que devia levar a coisa a sério.

As noções de respeito aprendidas com os pais ajudam-no a aceitar a rigorosa disciplina do colégio conduzido pelos padres diocesanos. Como fazia parte das normas, que o aluno participasse das missas de domingo, procurava corresponder ao estabelecido, sobretudo para não perder as aulas de segunda, terça e quarta-feira, já que o não participar da missa dominical resultava automaticamente na referida privação letiva.

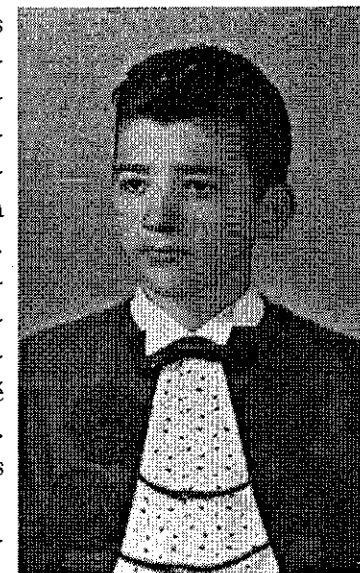
O certo é que os dias passados em Patos, na casa do tio Severiano, foram inesquecíveis e ficaram como marcas indeléveis, não só nos arquivos da memória, mas, principalmente, nos escaninhos do coração, além de representarem mais uma etapa na formação intelectual.

Concluído o Ginásial, Seo Paulo e D. Carminha tomam nova e acertada decisão, enviando o filho para a cidade de Campina Grande, a fim de que José Olímpio pudesse cursar o Científico. Dessa vez, fica hospedado na casa dos tios Pedro Andrade e Dona Izaura Dantas.

Novo cenário! Novas possibilidades! Novos desafios! Novas experiências! Matricula-se no Colégio Estadual de Campina Grande e, no auge da revolução hormonal que os dezesseis anos de idade provocam, sente as metamorfoses físicas e psicológicas, pois além dos interesses próprios da faixa de idade, vê-se, também, preocupado com o futuro, com a necessidade de ter independência, sobretudo financeira, para não onerar os pais, cuja família está a cada ano mais numerosa e, agora, já tem noção de como tudo isso custa e do sacrifício dos genitores, a fim de que ele possa ter a necessária formação escolar.

A saída para Patos e agora para Campina Grande vai ajudando a formar a sua leitura de mundo e desenvolvendo nele a psicologia para conviver com situações, locais e pessoas diferentes. Toda essa aprendizagem será de suma importância, mais tarde, quando, no exercício da profissão de engenheiro rodoviário, dentro da RODOBRAS e do DNER, terá que dirigir e conviver com vários trabalhadores, com diversas psicologias e tendo que alcançar objetivos e realizar projetos.

No Colégio Estadual de Campina Grande firma-se, definitivamente, a sua condição de aluno brilhante e exemplar. Os colegas, percebendo-lhe a superioridade de domínio dos conteúdos, recorrem



José Olímpio na conclusão do curso ginásial em Patos/PB.

a ele a fim de superar as dificuldades, principalmente em Matemática, a maior dificuldade para eles e a maior facilidade para ele. Sem arrogância, prepotência ou ataques egoísticos, dispõe-se a dar aulas para os amigos gratuitamente. Com o tempo, torna-se do conhecimento de todo o colégio a vocação do jovem José Olímpio para o Magistério. É convidado, após a conclusão do segundo grau, a ocupar uma das cadeiras como professor, de fato, do Colégio.

É neste período que ingressa na Escola Politécnica da Universidade Federal de Campina Grande, para fazer o curso de Engenharia. Na universidade, com a consciência de quem sabe a importância do conhecimento, burila, pela dedicação e esforço, o profissional que será no futuro. Ao mesmo tempo em que estuda, continua lecionando no Colégio Estadual, o que faz até os vinte e quatro anos.

Em 1967, cheio de sonhos e entusiasmos, diploma-se em Engenharia. Resolve atuar como engenheiro rodoviário e, mais uma vez age com sensatez e inteligência. A primeira coisa que faz é buscar mais

conhecimento para atuar com eficiência na área que pretende abraçar.

Sabendo que o DNER, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, é, por essa época, um dos órgãos mais importantes do setor, tendo um dos mais renomados institutos de pesquisa do país, o IPR, Instituto de Pesquisas Rodoviárias, inscreveu-se para um curso sobre Dimensionamento de Pavimento.

Está feita a trajetória intelectual. Resta agora colocar todos esse conhecimento à disposição da sociedade brasileira. Está pronto para nova jornada: a profissional.



*José Olímpio conclui o
Curso de Engenharia na Escola
Politécnica da Universidade Federal de
Campina Grande/PB.*

VIDA PROFISSIONAL

O INÍCIO



Com trabalhadores no trecho da Belém-Brasília entre Anápolis e Jaraguá.

Apesar de ser uma pessoa tímida, José Olímpio, desde a adolescência, foi sempre um homem com incrível capacidade de percepção do futuro. E foi exatamente esta visão que o fez optar pela engenharia rodoviária. Ainda muito jovem, se deu conta de que um país como o nosso, com dimensões continentais, com grande necessidade de integração, tinha, no setor rodoviário, um enorme potencial para expansão e, sem dúvida, um filão para aqueles que estivessem dispostos ao trabalho, com sonho de prosperidade e crescimento. Afinal, a malha rodoviária do país ainda era extremamente pequena. Para se ter uma idéia, em 1940 tínhamos, tanto no âmbito federal quanto estadual, apenas 423 km de estradas pavimentadas.

Ainda no Colégio Estadual de Campina Grande, ouvira falar do Presidente Juscelino Kubitschek e do seu ousado projeto de integração nacional com abertura de estradas, bem como da implantação de fábricas de veículos no Brasil, que, na década de 50, contava com uma frota muito tacaña. De início, surge-lhe a admiração por JK, por sua visão futurista, pela ousadia e pela coragem. Ficou surpreso com o programa de Juscelino, pois, por incrível que possa parecer, nos seus devaneios de jovem, pensava sempre que a abertura de estradas seria o caminho mais viável, não só para que a sonhada integração acontecesse, mas entendia que o caminho para o progresso, inevitavelmente, se daria na medida em que estradas fossem abertas, até por que, como bem nos lembrou o professor Polonial “em um país onde a expansão rodoviária estava em alta, devido à nova etapa do capitalismo com hegemonia dos EUA, *ser moderno* era abrir estradas”.

Embora Kubitschek tenha deixado o comando do país em 1960 e, logo em seguida, se instalado o regime militar, a idéia da importância de interligação do Brasil, por meio de rodovias, já estava definitivamente disseminada e, agora, mais do que nunca, era interesse, também dos militares, que o programa de abertura de estradas pros-

seguisse, até porque, isso era um dos recursos que o novo regime tinha a seu favor para manter o controle mais acentuado no país.

Logo após o curso sobre Dimensionamento do Pavimento, feito no Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), em 1968, José Olímpio é designado Engenheiro residente do DR de Sergipe/SE. Começava aí, a jornada profissional do cidadão José Olímpio.

E foi no DR de Sergipe que tomou conhecimento de que, no Centro-Oeste, abria-se uma nova frente de trabalho com o objetivo de implementar de vez o projeto de ligação rodoviária entre o Norte e a capital federal. Era a Belém-Brasília que começava, definitivamente, a tomar corpo e a alterar o cenário do interior brasileiro. A vontade de progredir enquanto profissional e o desejo de se tornar, de alguma forma, agente da realização dos sonhos de JK fê-lo tomar a decisão de vir para Goiás.

Com a postura daqueles que sabem o que querem, não hesitou. Desligou-se do DR de Sergipe, arrumou as malas e, acompanhado do amigo José Tarcísio de Alencar Formiga, partiu em direção ao Estado de Goiás. Juventude, disposição, sonho e esperança faziam parte da bagagem que trazia no peito!

Anápolis foi a cidade escolhida. A chegada, porém, trouxe dois sentimentos bem antagônicos: primeiro a decepção com o atraso de Goiás e, conseqüentemente, de Anápolis no final da década de 60, início de 70. Passado o impacto da decepção, como num "insight", percebeu que ali estava, de fato, a grande possibilidade para quem desejava ser ator e não telespectador, jogador e não torcida, agente e não paciente de uma história. Entendeu que muito havia para ser feito e que, neste muito, poderia não apenas dar a sua contribuição, mas também conquistar os sonhos pessoais, tanto como profissional como pessoa humana. Refez-se rapidamente das impressões iniciais e se preparou para acompanhar, de perto, o progresso que já dava sinais de que, em breve, marcaria presença por aquelas bandas.



Anápolis, largo do Bom Jesus
década de 30

RODOBRÁS – BELÉM-BRASÍLIA: PROGRESSO

No DR de Sergipe, descobriu definitivamente que a engenharia rodoviária era, de fato, a área onde pretendia aplicar o conhecimento adquirido no meio acadêmico e onde desejava aprimorar-se e desenvolver-se enquanto profissional. Por isso, quando resolveu deixar o DR em Sergipe, suas atenções se voltaram para o grande projeto da Belém-Brasília que, idealizado pelo arrojo do presidente Juscelino Kubitschek e conduzido inicialmente pela determinação do grande Bernardo Sayão, daria impulso inimaginável ao processo de integração, num país que sonhava com o desenvolvimento.

A RODOBRÁS foi criada exclusivamente com a finalidade de executar a construção da Belém-Brasília. Importante na história do setor de transporte brasileiro, principalmente pela extensão e arrojo do projeto que pretendia realizar, foi estruturada com dois comandos: a CTAP e a CTAB (Coordenação Técnica Administrativa do Pará e Coordenação Técnica Administrativa de Brasília). Em 1968, o Chefe da CTAB, era o do Dr. José Xavier de Sá, que era parente do jovem engenheiro José Tarcísio de Alencar Formiga, amigo de José Olímpio que ousara acompanhá-lo, de forma aventureira, para Goiás.



As adversidades em vez de desânimo trazem entusiasmo nos trabalhos que abrem novos caminhos.

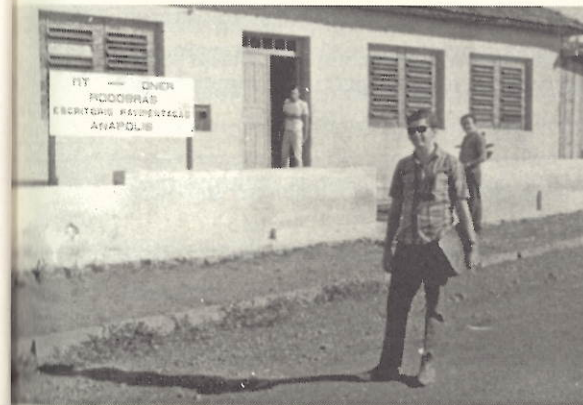
Ao chegar a Anápolis fora, de início, indicado para ser o Residente Regional da Rodobrás em Guaraí. Mas, com o início da pavimentação da Belém-Brasília, José Olímpio nem chega a assumir a residência de Guaraí, já que, pelas suas qualificações técnicas em pavimentação fora, de imediato, destacado para comandar o trabalho de pavimentação do trecho Anápolis-Jaraguá. Este, se dividia em duas partes: de Anápolis ao Rio Santo Antônio, com uma extensão de 43,5 e do km 43, 5 (Rio Santo Antônio) ao km 87,0 (Jaraguá), sob sua responsabilidade, pela RODOBRÁS. O segundo trecho, do km 87,0 (Jaraguá) ao km 140,0 (Ceres) estava sob a responsabilidade do Dr. Propício de Pina, pelo DNER.

Estava lançado o desafio! Cheio de sonhos e muita disposição, o jovem engenheiro José Olímpio, não obstante a consciência do tamanho da responsabilidade que lhe fora colocada nas costas, assume determinado e com dedicação exclusiva, a tarefa que lhe fora entregue. Até porque, o Dr. Pedro José de Moraes, que já trabalhava no trecho e que ficara encarregado de



Máquinas trabalham em ritmo acelerado a pavimentação da Belém-Brasília entre Anápolis e Jaraguá – 1969.

acompanhá-lo, até que ele estivesse definitivamente preparado para conduzir o projeto, depois de seis meses vai para Brasília e não mais retorna, deixando-o com toda a responsabilidade. Foram momentos de muita apreensão. Afinal, tinha a tarefa não só de executar o programa de pavimentação, mas sobretudo, de conduzir uma equipe enorme de trabalhadores, além de tratar com duas firmas empreiteiras, em trechos diferentes, sobre todas as questões, fossem de ordem técnica ou não. Afinal, deveria responder pelos estudos, pelo controle tecnológico e pela fiscalização.



Engenheiro José Olímpio em frente ao Escritório de Pavimentação de Anápolis, localizado em Pau-Terra em 1968.

arduo trabalho, o jovem engenheiro teve uma noção clara do que representaria, de fato, para o país a conclusão da estrada, sonhada por Sayão e, ousadamente, determinada por Kubitschek.

Foi no silêncio das noites mal dormidas que se deu conta do sacrifício, das lutas e dificuldades dos pioneiros e do que significou, em termos de progresso e justiça social, a abertura da Rodovia Bernardo Sayão.

Sobre a importância da Belém-Brasília para o país, vale a pena destacar o discurso do então Deputado Anapolino de Faria, proferido na Câmara dos Deputados, no dia 17/04/1967 que, baseado em dados dos técnicos da Rodobrás, faz uma previsão sobre as alterações que a estrada provocaria uma década depois.

“A Brasília-Belém, que percorri há pouco, é uma das mais arrojadas criações do espírito brasileiro. Rompeu-se a barreira do impossível. E a esboroar-se a ficção do derrotismo que era uma cruel camisa de força, a conter ou coagir os movimentos de uma Nação que postula as causas do futuro. Se ainda há naqueles recalcitrantes que às escuras tomaram contra Brasília e todas as metas relacionadas com a integração, cremos que essas vozes passionais já estão no vazio do silêncio. Um simples confronto de épocas, tendo como marco divisório a hora em que se deflagrou a política de integração brasileira, virá demonstrar o quanto o País avançou na rota do desenvolvimento.

O Escritório de Pavimentação de Anápolis (EPA) foi instalado em Interlândia (Pau-Terra). Foi ali que, durante muitos dias e muitas noites, Dr. José se dedicou incansavelmente aos estudos que melhor contribuíssem para levar a efeito os projetos de pavimentação da Belém-Brasília que estavam sob seu comando.

Engrenado de vez no

Não seria mero profetismo admitir um espantoso índice de transformações sociais, nos próximos 10 anos, numa área geográfica que só poderia ser menos-prezada pelas almas céticas. De acordo com prudentes perspectivas formuladas por abalizados técnicos da RODOBRÁS, ocorrerá no decênio vindouro:

- a) acréscimo do contingente populacional;
- b) intensificação do processo de exploração dos recursos naturais, inclusive introdução de novos métodos e práticas racionais;
- c) acréscimo das atividades agropecuárias e conseqüentemente melhoria do rendimento agrícola e dos rebanhos;
- d) intercomunicação de três Estados;
- e) melhoria do sistema de transporte e de comunicações, inclusive a abertura de novos ramais rodoviários e melhoramento dos ramais existentes;
- f) acréscimo da oferta de carga rodoviária e conseqüente aumento da frota automotora;
- g) melhoria do nível cultural e sanitário da população e conseqüente melhoria da produtividade da força de trabalho;
- h) aumento da oferta de novos empregos;
- i) aumento da renda bruta e renda "per capita" na região;
- j) aumento da velocidade da circulação das riquezas;
- k) aumento do fluxo de capitais nacionais e internacionais, na exploração dos recursos naturais;
- l) implantação do setor secundário e melhoria do setor terciário nas regiões servidas pela rodovia.

O fator cultural, a título de exemplo, na área norte da Brasília-Belém, é animador, mesmo se considerando a circunstância de que a rede escolar, notadamente na esfera rural, ainda não atende às necessidade de escolarização, sempre crescentes. Investigação censitária oficial, realizada em 1964, mostra que havia na área servida pela rodovia, no Pará, cerca de 136.757 alunos, com idade oscilando entre 7 e 14 anos, enquanto na área servida pela mesma estrada, no Maranhão, cerca de 102.769 alunos, com idêntica média de anos. Conforta-nos saber que a Brasília-Belém já provoca uma ponderável repercussão cultural. Com a ressalva de que o Poder Público não dispensou ao Homem a assistência de que iria necessitar, na formação de grupos humanos, às margens da Rodovia, fica comprovado que a civilização trafega pela Brasília-Belém, conduzindo a mensagem de emancipação do homem continental.

Os gestores da coisa pública já terão entendido que uma via de acesso é um empreendimento de natureza social – que preconiza a formação da fortuna pública, notadamente quando se trata de um moderno caminho que corta chapa-

das, florestas ou outras áreas hostis de um mundo selvagem a que o homem dificilmente teria acesso senão através desse recurso da tecnologia. E jamais nos omitiremos a lamentar a zonas gigantescas, sufocadas pelo peso do subdesenvolvimento. A Brasília-Belém representa, indubitavelmente, uma cruzada cívica que traz as santas molduras de um empreendimento evangélico, pois são as máquinas deste século que trepidam, despejando chispas de civilização dentro de um grande Éden.

Ocorre, Senhor Presidente, a idéia suave e grata de manifestar a minha saudade, uma alta saudade, a que se incorpora a chorosa homenagem do Vale Amazônico pela figura legendária de Bernardo Sayão. A sua luminosa memória é que derrama raios de redenção sobre este soberbo império verde, aquecido pela linha do Equador. Apóstolo da civilização, Sayão entrou na eternidade pela porta do martírio, e é a própria Hiléia que se ajoelha diante desse valente domador do desconhecido, ofertando-lhe as flores de uma límpida lealdade.

Sayão lembra a Rodovia, porque foi ele o grande operário que se confundia com as selvas, abrindo um itinerário que outrem poderia reputar um traço perdido dentro de um mapa - úmido e estupendo. Mas aí está o caminho que faz o histórico encontro do maciço continental com a Bacia do Atlântico. E o testemunho de Sayão, consagra a dinâmica de uma época, que arrasta a nossa Pátria, aos fulgores do 3º milênio".

(SAYÃO, 1976, p. 290-293)

Embora, para a época, o discurso do Dr. Anapolino de Faria parecesse um tanto visionário, não há como negar hoje que tudo se tornou realidade, pois o progresso de lá para cá, foi muito maior do que profeticamente projetou o ilustre deputado.

Em 1970, depois de muito trabalho e superação de problemas de toda natureza, desde o financeiro até os administrativos, termina a pavimentação Anápolis/Jaraguá. No ano de 1971, o presidente Emílio G. Médici vem pessoalmente ao trevo de Jaraguá para a inauguração da segunda parte do primeiro trecho, conduzida por Dr. José Olímpio.

Pela competência técnica e eficiência com que conduziu os trabalhos, após a conclusão dos trechos iniciais, José Olímpio é indicado para a coordenação dos projetos de pavimentação de Ceres a Colinas de Goiás, pela CTAB. Mais responsabilidade. Mais sacrifícios. Mais experiência. Mais coragem e determinação. Permanece à disposição da RODOBRÁS, sempre dando o melhor de si, em tempo integral, até a sua extinção em 1974, quando passa a integrar o quadro de engenheiros do DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

O tempo, porém, que passou envolvido com a Belém-Brasília fez dele uma das pessoas que mais conhecem esta importante rodovia, de Brasília ao Estreito no Maranhão. Contudo, desde o início, José Olímpio foi sempre muito discreto, evitando a autopromoção, fugindo ao narcisismo e contentando-se apenas com o dever cumprido. Pela posição que ocupou, sobretudo dentro da Rodobrás, pelo contato que manteve com altas autoridades, poderia - como acontece com frequência com aqueles que têm sede de poder - se distanciar dos trabalhadores mais simples. No entanto, foi sempre atencioso, tratando com humanidade os que estiveram sob sua direção. No trato com tantas e diferentes psicologias, procurou sempre não se deixar influenciar pelo que outros diziam. Se alguma intriga lhe chegava ao ouvido, escutava atentamente a pessoa que lhe trazia a informação, mas jamais julgou ou tomou alguma atitude pelo que lhe trouxeram. Fez sempre questão de ouvir os envolvidos diretamente e, ao tomar uma atitude, buscou,



Apesar da sua condição de chefe, Dr. José se relacionava com os trabalhadores de forma muito espontânea.

em todas as oportunidades, agir com indulgência e respeito ao ser humano. Aliás, esta é uma característica que ele jamais perdeu. Continua, depois de quase quarenta anos de trabalho, tentando agir com imparcialidade. Ouve a todos, considera ponderações mas, julga por si mesmo e toma atitudes sempre de forma a considerar o ser humano.

Se existe pessoa que pode avaliar o progresso por que passou o Estado de Goiás e as transformações que aconteceram em Anápolis, cidade que adotou como sua desde 1968, uma delas, sem dúvida é o Dr. José Olímpio. Quando partiu de Sergipe na década de 60 e chegou por aqui, não conseguiu de pronto esconder a surpresa com o atraso do Estado que, à época, englobava também o que hoje é o Estado do Tocantins. Hoje, quando vê o ritmo acelerado do progresso e as carac-

Inácio José de Paula



RODOVIA "BERNARDO SAYÃO"



CONVENÇÕES

- SEDES: C.T.A.P. - C.T.A.B.
- SEDE DISTRITO.
- SEDES RESIDENCIAIS



Com a mesma naturalidade com que se relacionava com os mais simples, Dr. José mostrava sua competência aos colegas e superiores.

terísticas de grande metrópole que vão formatando Anápolis, confessa-se emocionado, principalmente por ter acompanhado de perto o desbravamento de tudo isso.

Para que se possa ter uma idéia, ainda que superficial, desse progresso, é interessante ler o que a Revista Oásis publicou, em 1964, quando D. Léa Sayão publicou o seu memorável livro "Meu Pai, Bernardo Sayão":

"A estrada Bernardo Sayão, construída no Governo de Juscelino Kubitschek, constitui a maior obra realizada, no Brasil, dentro dos últimos cem anos. Essa afirmação fundamenta-se no fato de a mesma ter integrado ao País nada menos que dois terços do próprio território, ou seja, a Amazônia Legal da SPVEA. Essa "espinha dorsal", como bem dizia Bernardo Sayão, está possibilitando centenas de ramificações que sintetizam as costelas do desenvolvimento do País. Desde sua criação, contamos dezenas de cidades pequenas, instaladas às suas margens, que, pouco a pouco vão modificando o aspecto sócio-econômico brasileiro. Sob qualquer ângulo que se estude aquela monumental realização, aquilatamos a certeza da importância da mesma, constituindo o verdadeiro bandeirantismo do século XX. A rodovia possui mais de dois mil quilômetros de extensão e rompe florestas virgens, atravessa regiões ainda há pouco habitada pelos índios, perfura rochas, tem trechos com mais de vinte metros de largura, passa por cima de rios; é um trabalho realizado por super-homens".

É surpreendente imaginar que não se contava com os recursos que a tecnologia atualmente disponibiliza, tornando mais dura a ação do homem, naquela época!

CONSTITUINDO UMA FAMÍLIA

A realidade no Centro-Oeste era de moças bem mais tímidas (ou recatadas) do que as jovens do litoral, pois o padrão de austeridade dos pais, no final da década de 60 e início de 70, às vezes, se lhe pareciam, talvez pelo jeito matreiro, duros demais.

Naquele período era muito difícil imaginar, ainda que se fosse um visionário, o surto de progresso por que passaria, não só a cidade de Anápolis, mas o Estado de Goiás, nos dias de hoje. Sem qualquer tom ou intenção de desmerecimento, o atraso da região era muito grande. A falta de opções de lazer era imensa e, se hoje, a juventude anapolina ainda reclama disso, dá pra se ter uma noção do que se tinha aqui, naqueles tempos!



Anápolis na década de 70

Para um jovem, ver-se repentinamente fora do seu habitat, com uma gama de compromissos e exigências profissionais de larga escala, foi necessária uma firme convicção daquilo que realmente desejava.

Como sempre tivera interesse pelos aspectos de ordem intelectual e percebendo que todo conhecimento acumulado não seria ainda suficiente, aproveitou a escassez de lazer em Anápolis e resolveu, apesar do pouco tempo que lhe restava fora das atividades junto à rodovia, investir o tempo em aquisições intelectivas. Percebendo a importância de dominar uma língua estrangeira, resolveu aprimorar o conhecimento de Inglês. Para isso, matriculou-se com um professor particular, uma vez que, por essa época, os cursinhos de Inglês ainda não existiam com a abundância de hoje em Anápolis. Logo nas primeiras aulas, conheceu duas jovens irmãs que também faziam aulas. Tratou rapidamente de se tornar amigo das moças, aproveitando a desculpa do inglês e da necessidade de ter alguém com quem pudesse fazer os exercícios.

Embora sem querer entrar no mérito da questão, há quem diga que o entusiasmo pelas aulas não era necessariamente só pela matéria, mas também, uma oportunidade que encontrara para estar próximo de duas jovens, já que isso não deixava de minimizar, de certa forma, a dureza que encontrara em Goiás.

Travou, então, através das lições de inglês, contato de amizade com as jovens Vera Regina e Maria Aparecida, filhas do Sr. Elmiro Gonçalves Pinto e D. Alvina Ferreira Pinto.

Certa feita, foi convidado pelas amigas, para um almoço de fim de semana na casa delas. Mesmo sabendo que o pai das meninas, Seu Elmiro, como a maioria dos pais de então, era um homem austero e disciplinador, resolveu aceitar o convite. No dia apazado, apareceu para o tal almoço. Meio sem jeito de início, foi aos poucos ficando mais à vontade.

Assim que chegou à residência de Seo Elmiro, foi apresentado aos demais membros da família. Foi exatamente neste dia que conheceu, por primeira vez, a jovem que viria, mais tarde, tornar-se sua esposa e companheira. Houve assim, logo à primeira vista, um certo encantamento bilateral, que, de ambos os lados, procurou ser disfarçado. Entre olhares tímidos e um certo embaraço, o almoço acabou transcorrendo em clima de alegria e descontração.

Entusiasmado com a nova energia, o convidado, passado o almoço, foi ficando por ali. E, para surpresa das amigas, talvez envolvido pela magia das emoções, o jovem não tomou iniciativas, no sentido de ir embora. Nessa situação, acabou chegando a hora do jantar. Passado o mesmo, as amigas adotaram uma boa estratégia para ajudá-lo a tomar providências no sentido de lembrar-se de que já era hora das despedidas. Convidaram-no para ir a uma sorveteria que, à época, era o "point" da cidade. Sem se dar conta da tática, ou fazendo-se de ingênuo, aceita a idéia e, eufórico, sai com destino à sorveteria.



José Olímpio e a esposa em momentos de lazer, nas praias da Paraíba.

No caminho, estabelece um diálogo acalorado com a jovem Zuleida e, intencionalmente, vai diminuindo os passos com o propósito premeditado de ficar a sós com ela. É claro que, a esta altura, todos já haviam percebido as intenções. E, sem muitas delongas, talvez se esquecendo da timidez, aproveitou a situação e apresentou à moça uma proposta de namoro. Ela que, de certa forma no fundo alimentara aquele clima, não se fez de rogada e, ainda que com um certo charme, aceitou feliz a proposta. Corria o ano de 1969.

A partir de então, embora o ritmo da atividade profissional não se diminuísse, o jovem engenheiro encontrou estímulo para enfrentar as responsabilidades que se lhe pesavam nos ombros. O problema agora era a falta de tempo, pois o trabalho o absorvia intensamente. A pavimentação da BR-153 entre Anápolis e Jaraguá exige-lhe presença constante. A falta de tempo para estar na presença da jovem Zuleida, aumenta as emoções e expectativas para os momentos de encontro que aconteciam, inicialmente, de um em um mês. Nesses poucos momentos, se reabastecia de entusiasmo para com a vida e, aos poucos se preparava para realizar o sonho de constituir uma família.

O término da pavimentação Anápolis/Jaraguá, dificulta mais ainda os encontros, pois, a partir de então, por determinação da Coordenação Administrativa de Brasília (CTAB), José Olímpio assume os projetos de pavimentação de Ceres a Colinas de Goiás. No entanto, os laços afetivos entre o dois vão, cada vez mais, se estreitando. Nem o rigor dos pais da moça, nem as dificuldades impostas pelo trabalho dele conseguem desanimá-los.

Para facilitar o andamento dos trabalhos, ele resolve transferir o Escritório de Pavimentação de Anápolis (EPA), do Pau-Terra para a Residência de Uruaçu, de onde passa a conduzir todas as atividades de fiscalização. Isso fez a distância física aumentar. Contudo, o desejo de estarem juntos fez que os dois encontrassem uma saída para superar mais esse obstáculo. Em alguns fins de semana, de forma ousada para a época, sabendo que os pais jamais concordariam em que ela fosse até onde ele estava, de comum acordo com ele e, valendo-se da cumplicidade de uma amiga que residia em Porangatu, dizia que tinha aulas em Goiânia e ia mesmo para cidade da amiga, enquanto ele se deslocava

de Uruaçu para vir ao seu encontro. Dividiam as vicissitudes. Apesar dos riscos, os momentos que passavam juntos eram suficientes para fazer esquecer todas as dificuldades. O retorno dela a Anápolis era complicado, pois a poeira das estradas era enorme e, quando chegava, passava antes na casa de outra amiga para tomar um banho e chegar a casa como se estivesse retornando de Goiânia. Austeros como eram, Seu Almiro e D. Alvina, pelo jeito nunca descobriram as artimanhas dos jovens enamorados ou, se tinham conhecimento, fizeram de conta que ignoravam o fato.

No campo profissional, o engenheiro José Olímpio angariava sempre mais respeito por parte daqueles que, como superiores ou subalternos, acompanhavam-lhe a dedicação e competência. Isso o obrigava a expandir, de forma gigantesca, sua área de atuação. Dessa forma, acabou tendo que atender de Uruaçu a Guaráf. Foi então que tomou a iniciativa de instalar três estruturas de fiscalização, ao longo do trecho: uma em Uruaçu, uma em Gurupi e outra em Guaráf. Para auxiliá-lo, busca o trabalho de dois grandes amigos: os engenheiros José Leôncio e José Tarciso. Cria equipes de Fiscalização, Topografia e Análise de Solo.

O namoro, apesar do pouco tempo disponível, sobrevive heroicamente com encontros mensais. Ela, cursando Letras na Universidade Católica de Goiás e trabalhando como professora da rede estadual de educação, na cidade de Anápolis.

Seo Elmiro, pai de D. Zuleida, homem honesto, reto e trabalhador acompanhava, com o mesmo zelo que exercia as atividades de Gerente do Banco do Comércio e Indústria de Minas Gerais, a vida familiar. Depois de perceber que o namoro da filha se tornara um relacionamento mais consistente sugere, junto com D. Alvina, que, depois de três anos, o casal precisava tomar posições mais definitivas, no sentido de constituir uma família.

Foi assim que, quatro anos depois do famoso almoço na casa das colegas do curso de Inglês, mais especificamente no dia



Cerimônia de casamento realizada em 15/09/1973.

15 de setembro de 1973, em concorrida cerimônia prestigiada por amigos e familiares, José Olímpio Maia Neto e Zuleida Maria Ferreira Pinto, (que passa a se chamar Zuleida Maria Maia), assumem o compromisso do matrimônio.

O casamento mal acabara de se realizar e a RODOBRÁS, mais uma vez, solicita os trabalhos de José Olímpio, recrutando-o para a cidade de Guaraí, a fim de que ele pudesse acompanhar e iniciar nos trabalhos rodoviários, dois novos engenheiros: Dr. José Ricardo Rocha Prata, hoje Eng^o. Supervisor da UL12/5 em Catalão, e Dr. Jorge Sarmiento Barroco.

Não bastassem as atribuições que a distância provocava durante o namoro, por mais seis meses, D. Zuleida continuaria na casa dos pais, até que o esposo conseguisse, de vez, uma transferência para a cidade de Anápolis que, desde que ele partira do Nordeste, era onde almejava instalar-se definitivamente.

Já se passaram 32 anos de convivência! Como todo casal, enfrentaram desafios, dificuldades, adquiriram experiência, mas também, fizeram conquistas, realizaram sonhos, construíram uma família!



*No início, apesar das muitas atividades,
o Dr. José procurava encontrar tempo para estar com a companheira.*

AS FILHAS, UM SONHO, NOVAS REALIZAÇÕES

Parte do que sonhara quando criança, depois de muito sacrifício, trabalho e superação, já havia se realizado. Alcançara, por mérito próprio e por eficiência, um emprego que lhe garantisse o sustento. Encontrara, também, para esposa e companheira, jovem encantadora, bem formada e trabalhadeira. Juntos, passam agora a sonhar com nova etapa: a chegada dos filhos



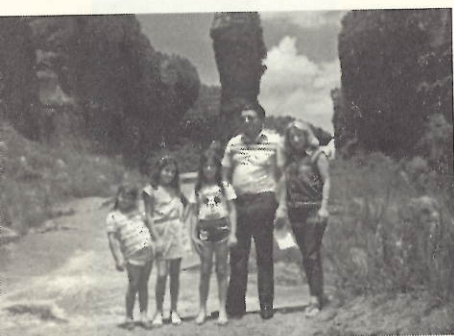
*Apesar do ritmo de trabalho, Dr. José sempre fez questão
de aconchegar as filhas pequenas.*

Para alegria de ambos, um ano depois dos festejos nupciais, recebem, cheios de felicidade e emoção, a primeira das três filhas que, de ora em diante, se tornarão o objetivo de todos os esforços e conquistas. Nasce, no dia 23 de outubro de 1974, a primogênita Elissandra Maria Maia.

Cheios de energia, não têm tempo a perder. Pouco mais de um ano da chegada da primeira filha, novamente o lar se enche de entusiasmo e sonho. No dia 22 de dezembro de 1975, nasce outra bela e saudável criança, à qual dão o nome de Ana Paula Maia. O trabalho, a luta e os sacrifícios não diminuem, mas há agora, mais do que nunca, razões para perseverar.

Em 15 de julho de 1978, para completar definitivamente a equipe e dar o retoque final ao grupo familiar, vem à luz mais uma linda criança, outra menina! Dão-lhe o nome de Raquel Cristina Maia.

Já não temos mais um jovem em busca apenas de sonho, mas um senhor que, no vigor da vida, não só ameahou grande parte do que viera conquistar, mas que também amadureceu o suficiente para entender que as realizações são fruto da conjugação de conhecimento, competência, experiência e respeito a todos que o cercam. A chegada da última filha, quando já contava os 31 anos de idade, fê-lo traçar novas metas, novos desafios que, também, o predispuseram a enfrentar novos sacrifícios.



Em momentos de lazer com a esposa e as três filhas.

Se antes, o desejo de progresso nascia dos anseios de ordem puramente pessoal, agora objetivam outros alvos. A qualidade de vida da esposa e das filhas. A partir do momento em que as filhas chegam e dão novo encanto ao lar, tanto José Olímpio como D. Zuleida passam a se ocupar da formação moral e intelectual, não medindo esforços para que as filhas pudessem, quando adultas, estarem em condições de se inserirem no contexto social com ma-

turidade e consciência da realidade, a fim de movimentarem, sem maiores traumas, dentro das complexidades de um país, onde as desigualdades ainda são tão gritantes.

Trinta e um anos após o nascimento da primogênita, é emocionante acompanhar o orgulho com que, vitorioso em mais uma empreitada, fala das filhas. Sente-se feliz em vê-las, cada uma a seu modo, correndo atrás dos próprios sonhos e preparadas para prestarem, à sociedade, a cota de trabalho que, com a orientação e apoio seguro dos pais, estão prontas para dar.

De fato, mais uma vez, Dr. José Olímpio pode se considerar um vencedor. As três filhas, para as quais não mediu sacrifícios, se tornaram cidadãs, mulheres honradas e preparadas intelectualmente.

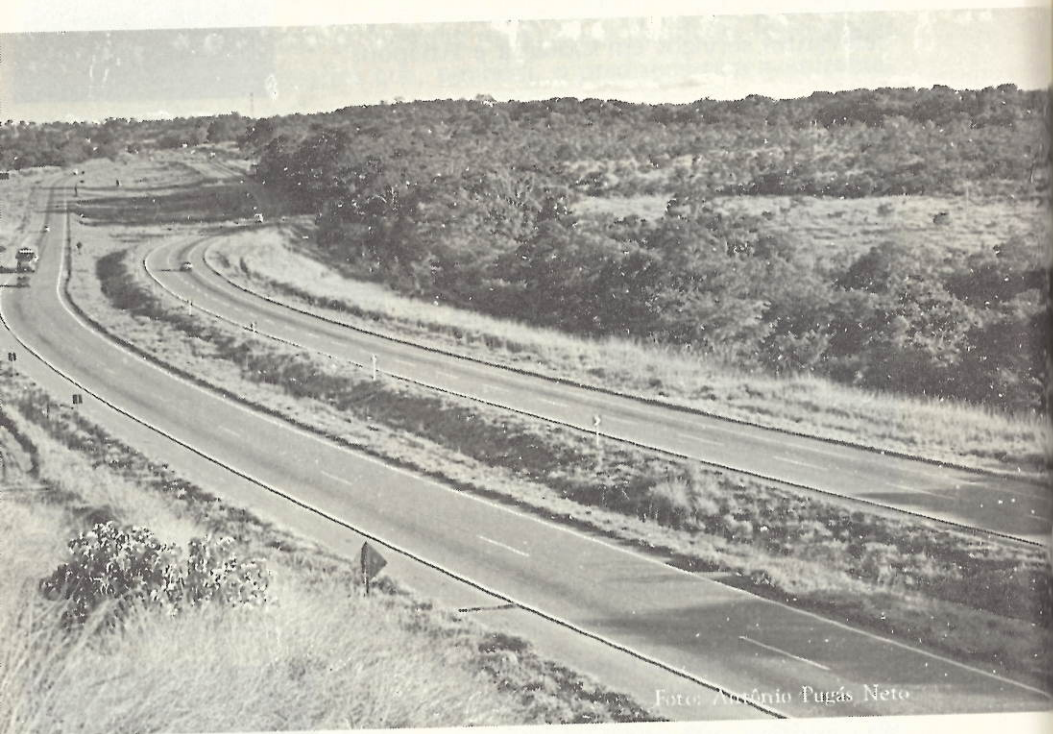
Dr^a Elissandra Maria, a primeira filha, formada em Psicologia/Psicanálise, é membro da Fazenda Freudiana. Casada desde julho de 2000 com o jovem zootécnico, Walter Barbosa Mendonça Júnior, profissionalmente já presta relevantes serviços em Goiânia e Anápolis.



Dr^a Ana Paula Maia, formada em Medicina, de forma competente está fazendo Residência em Cardiologia, numa das mais conceituadas instituições de saúde do país: a Beneficência Portuguesa, em São Paulo.

Dr^a Raquel Cristina Maia, formada em Medicina com pós-graduação em medicina estética, está agora, pela forte vocação para as artes, apresentada desde criança, fazendo experiências na área artística. Poeta e escritora é casada com o produtor teatral Eduardo Camargo Rochwerger. Junto com o marido e Daniela Duarte, filha da renomada atriz Débora Duarte e neta do grande Lima Duarte, têm investido na arte cênica.





BR - 060, trecho Anápolis-Goiânia.

Foto: Antônio Pugás Neto

UMA VIDA DE DEDICAÇÃO A RODOVIAS

Durante seis anos, de 1968 a 1974, José Olímpio, integrando, como engenheiro rodoviário, a equipe da RODOBRAS (Comissão Executiva para Construção da Rodovia Belém/Brasília), teve oportunidade de ampliar, de forma gigantesca, o seu conhecimento e sua bagagem técnica sobre o complexo trabalho que envolve a construção e pavimentação de rodovias. A Rodobras foi criada pela SPVEA (Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia) com grande desafio de ligar a capital federal ao Norte do país. Tal desafio, fazia parte do Programa de Metas para o setor de transportes criado pelo presidente Juscelino Kubitschek, em 1955.



Juscelino Kubitschek um homem que antevia a importância das rodovias.

A Meta 07, Construção de Rodovias, propunha inicialmente a realização de 10.000 km, sendo ampliada para 12.600 km. Ao término do mandato do Presidente JK, em 1960, estavam construídos 24.000 km, portanto, 14.000 km acima da meta prevista.

A Meta 08, Pavimentação de Rodovias, previa a realização de 3.000 km, sendo ampliada para 5.800 km. Em 1960, no fim do mandato, haviam sido pavimentados 7.000 km. Era a arrancada para que, este país de dimensões gigantescas, pudesse caminhar (ou rodar) na direção do desenvolvimento.

De 1960 a 1974, o entendimento da importância de investimentos em rodovias por parte do governo ainda prosseguiu, valorizando a idéia da necessidade de integração, como caminho para o desenvolvimento e, é claro, com a mudança para o regime militar, como meio de manter, com mais facilidade, o controle necessário à manutenção de uma ditadura.

Foi exatamente no trabalho da Belém-Brasília que José Olímpio firmou a sua condição de engenheiro. Também aí, tomou gosto pelo rodoviarismo, ao qual dedicou toda a sua vida.. Vale fazer uma distinção entre BR-153 e Belém-Brasília, pois de maneira geral, costuma se confundir isto. A rodovia Belém-Brasília é apenas o percurso que liga a Capital do Brasil ao Estado do Pará, envolvendo os seguintes trechos e rodovias: Brasília /Anápolis pela BR-060; Anápolis/Araguaína pela BR-153; Araguaína / Estreito pela BR-226 e, finalmente, do Estreito até Belém pela BR-010, sendo que pelo PNV (Plano Nacional de Viação) a Belém-Brasília é a Rodovia BR-010, pois parte de Brasília.

Terminada a missão da Rodobras, os profissionais que a ela prestavam serviços foram, em grande parte, incorporados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER. José Olímpio tem nova jornada pela frente, tendo que iniciar outra trajetória e, não obstante toda sua experiência e depois de ter ocupado posição relevante dentro da Rodobras, é designado, dentro do DNER, para auxiliar o engenheiro da Residência 12/1, do 12º DRF, Propício de Pina, em Anápolis. Com a humildade que lhe é característica, apresenta-se ao escritório e se coloca à disposição da chefia, aceitando, apesar de toda a bagagem que trazia no currículo, a condição de servidor subalterno, respeitando as decisões e metodologias de relacionamento do novo comando embora, muitas vezes, se sentisse constrangido, já que sempre fora adepto do diálogo e do respeito ao ser humano, independente da posição que este ocupasse na equipe de trabalho. Foram momentos difíceis, mas, para quem esteve sempre disposto aos desafios, aquele era apenas mais um. Adotara sempre, como instrumento para vencer as dificuldades, a técnica de jamais guardar rancores ou ressentimentos.

O DNER era um Órgão tradicional que tinha uma longa história com altos e baixos no setor de transportes do governo federal. Vejamos um pouco da sua história.

Criado em 1937, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) era um órgão vinculado ao Ministério de Viação e Obras, mas sem autonomia administrativa e nem recursos específicos para investir em rodovias. Apenas em 1945, com a Lei Maurício Joppert, o DNER foi reorganizado, passando a ser autarquia, e pôde dar início a uma nova fase no desenvolvimento rodoviário no Brasil.

Nesse período, intensificaram-se os trabalhos e expandiu-se a malha por todo o país. A mesma lei criou, também, o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), responsável pelos recursos necessários a esse desenvolvimento. É dessa época a descentralização administrativa do DNER, com a criação dos Distritos Rodoviários Federais em quase todos os estados. Com mais autonomia e recursos específicos, foi possível ao DNER estruturar um programa para implantação de rodovias. Em dez anos, o órgão construiu mais de 700 km de novas estradas com os investimentos do governo.

Na década de 70, o DNER continuou fazendo grandes obras, com atenção marcante na construção de novas rodovias. No entanto, o pensamento não era mais criar novas estradas. A preocupação dos governos militares era estratégica: construir rodovias para interligar regiões e manter a unidade e a soberania nacional. É nesse período que o DNER começa a se preocupar em restaurar as estradas já construídas.

Foi seguindo esta filosofia que nasceram a Rodovia Transamazônica, a pavimentação da Belém-Brasília, a adequação de capacidade da BR 040 e a construção da Ponte Rio-Niterói, que hoje está sob responsabilidade da iniciativa privada, através do programa de concessões de rodovias do DNER.

Na década de 80 os recursos do FRN foram extintos, acabando com a grandiosidade das obras. Entretanto, a atuação do DNER continuou marcante. Só em 1984 foram pavimentados mais de 1000 quilômetros, e dois anos depois 900 quilômetros de novas rodovias foram abertos. Também é dessa década a pavimentação da BR 364,

ligando Porto Velho a Rio Branco, considerada por muitos, como a última grande obra do DNER.

Com a escassez de recursos, a autarquia teve que repensar a sua atuação. Ao longo dos anos 90 procurou alternativas para o problema. Foi desta tentativa que surgiram os programas de concessão e de descentralização da malha.

O DNER, vinculado ao Ministério dos Transportes, era responsável por uma malha de 91.327,5 quilômetros, sendo 55.905,3 km pavimentados, 14.834,4 km não pavimentados e 20.578,8 km planejados. Desse total, 39% estão em condições regulares, 34% em boas condições e 27% em péssimo estado.

Diante desse quadro, o desafio do DNER era aumentar sua capacidade de gerenciamento e, principalmente, de fiscalização do patrimônio rodoviário nacional. Para isso aguardava os procedimentos do governo com relação à reestruturação do setor. Contudo, no final do último mandato do Presidente Fernando Henrique Cardoso, em face de inúmeras denúncias de corrupção, preocupado com a pressão da imprensa, o presidente resolveu talvez num dos atos mais irracionais do seu governo, extinguir o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER. Tal atitude acabou abruptamente com uma história de quase setenta anos, sem apresentar à sociedade brasileira o papel significativo que o Órgão desempenhara na história fantástica da integração nacional e desmerecendo, de forma escabrosa, o trabalho sacrificial de servidores dedicados e competentes, com alta qualificação técnica.

Para realizar a tarefa que competia ao DNER, o governo resolve criar o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre). No entanto, criado de forma aleatória, apenas para não arranhar a imagem do governo, o DNIT, agora em situação pior do que o antigo DNER, permanece sem a menor condição de desempenhar a sua missão de planejar, projetar, construir, conservar e operar a infra-estrutura rodoviária federal. Fato que, sem dúvida, representa uma barreira imensa ao desenvolvimento do país que, se antes tinha o desafio da integração nacional, agora tem a responsabilidade de dotar as rodovias

de condições para que as nossas riquezas, agrícolas, industriais e humanas, possam, com qualidade e facilidade de escoamento e movimentação, dar o ritmo de progresso e crescimento que todos desejamos para o Brasil.

Infelizmente, tão necessário ao país, um órgão como o DNIT ainda permanece sem as condições mínimas de executar sua nobre missão, até porque, nem quadro de carreira para os servidores ele possui. O que é uma pena. Infelizmente o órgão permanece sem identidade com grande parte do contingente que lhe presta serviços, sem vínculo efetivo, já que são contratados por empreiteiras, prestando serviços terceirizados e, na sua grande maioria, ocupando o cargo por apadrinhamento político, sem nenhum comprometimento real com a instituição e com o país.

Dr. José Olímpio viveu intensamente, a partir de 1974, depois de histórica atuação dentro da Rodobras, os altos e baixos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Assim como se impusera na Rodobras pela competência e pela forma discreta e humana como agia, dentro do DNER se comportara da mesma forma, o que, não custou muito, fez que se projetasse naturalmente dentro do novo órgão. Começando como engenheiro auxiliar do Dr. Propício de Pina, em Anápolis, agabou, posteriormente, ocupando-lhe o cargo, chegando depois ao posto mais alto dentro do órgão, no Estado de Goiás.

Em 2001, é convidado pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso, a ocupar a chefia do 12º Distrito Rodoviário Federal do DNER.

Mais um momento difícil. Afinal o órgão encarregado da malha rodoviária federal passava por crises gigantes. Havia falta de recursos e o boato de que o governo extinguiria o DNER se acentuava cada vez mais. Mas, José Olímpio não se acovarda. Assume com humildade o DRF de Goiás. Sofre pressão intensa dos meios de comunicação escrita, falada ou televisionada, pois recebera parte das rodovias goianas em lastimável estado de conservação e o setor que, há tempos, já vinha penando com a escassez de recursos chega ao ápice das limitações. Ainda assim, Dr. José comporta-se, como lhe é natural, com dignida-

de, fazendo o que é possível e, como conciliador que sempre fora, procura manter o equilíbrio, desempenhando, com hombridade, as tarefas que lhe foram delegadas. Ele que acompanhara, desde 1968, a história do DNER em todo o seu apogeu, acompanha-lhe o declínio e, como soldado que não abandona a frente de batalha na hora difícil, termina a sua atuação dentro do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, como o último chefe do 12º Distrito Rodoviário Federal, fazendo a transição para o DNIT como o primeiro Coordenador da 12ª Unidade de Infra-Estrutura Terrestre em Goiás. Fica assim, com a responsabilidade de fechar uma etapa da nossa história e abrir outra.

Com a ascensão do Partido dos Trabalhadores, é exonerado do cargo pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Com a postura usual, passa o cargo ao novo Coordenador, engenheiro Riumar dos Santos, e, como incansável guerreiro, se

coloca, mais uma vez, à disposição do país, acompanhando com esperança o momento em que, de fato, os nossos dirigentes reconheçam, não só nos palanques, o quanto uma rodovia de qualidade pode fazer pelo desenvolvimento do Brasil, como acreditara o grande desbravador Juscelino Kubitschek.



Dr. José Olímpio, em companhia da esposa e das filhas Ana Paula e Elissandra, agradece homenagem

Sem o orgulho e as vaidades daqueles que vivem apenas o apego às posições de destaque, deixa a chefia da 12ª Unidade de Infra-Estrutura de Transportes do DNIT em Goiás e volta a exercer, com serenidade e competência, o cargo de Engenheiro Supervisor da UL 12/1, em Anápolis.

ESTRADAS UM POUCO DE HISTÓRIA



Viaduto de acesso à Avenida Fernando Costa - Bairro Jaiara

A PRIMEIRA ESTRADA DE RODAGEM DO BRASIL

A implantação de uma estrada permanente entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro é uma das mais interessantes páginas da História do Brasil colonial.

Apesar da União Indústria ter sido construída no século XIX, Fernão Dias, grande empreendedor, iniciou, em 1674, a expedição que seria o passo inicial para povoamento do território mineiro. Criou então um caminho provisório para os bandeirantes, o que seria o “embrião” da União Indústria. Sete anos mais tarde, o governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá Menezes, incumbiu Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, da construção de um caminho permanente para as minas gerais do Cataguás, já que a viagem pelo caminho antigo levava cerca de 100 dias e, ainda, colocava os viajantes à mercê dos piratas que atuavam na baía de Angra dos Reis. Rodrigues Paes conseguiu diminuir o tempo da viagem para 25 dias. Só que, após seis anos de intensos trabalhos, encontrou-se com a saúde debilitada e com a fortuna esgotada, ambas na dedicação àquele que viria a ser conhecido como o Caminho Novo. Com isso, o encargo foi passado ao cunhado de Rodrigues Paes, Domingos Rodrigues da Fonseca, em 1704. Somente em 1709, contudo, o objetivo foi alcançado e a via possibilitava o trânsito regular de tropeiros. Em 1725, Bernardo Soares Proença traçou uma variante, encurtando a jornada em 4 dias, o que facilitou ainda mais o eixo Rio/Minas, e permitindo maior rapidez no trânsito das inúmeras riquezas extraídas naquela província mineira.

Entretanto, outros problemas surgiram e acabaram tornando-se grandes empecilhos para os deslocamentos dos transeuntes. Os maiores deles eram os salteadores, que ameaçavam e dizimavam grupos



Vista de um trecho da “União Indústria” no início do século.

inteiros para roubar seus pertences. Até que entra em cena um ilustre personagem: Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, contribuindo com policiamento intensivo pelo Caminho Novo. Contudo, o traçado e a sua manutenção eram ainda grandes obstáculos a serem superados.

Já no século XIX, entre 1836 e 1838, o fundador de Juiz de Fora, o engenheiro alemão Henrique Guilherme Fernando Halfed, melhorou e ampliou a rota, criando a Estrada Nova do Paraibuna, futura União Indústria.



le ferro com arquitetura típica
rodovia "União Indústria".

A origem dessa primeira Estrada de Rodagem do Brasil, maior obra de engenharia na América Latina em seu tempo, deu-se a 7 de agosto de 1852, quando o visionário Mariano Procópio obteve, graças ao decreto do governo imperial n.º 1.301, a autorização para a construção, melhoramento e conservação de duas linhas de estradas. O empreendimento, considerado por muitos como impossível de ser realizado, foi iniciado em 12 de abril de 1856, com a presença e o incentivo de D. Pedro II. A

obra exigia, entretanto, um esforço notável para os engenheiros e operários, já que a estrada era entrecortada por cursos d'água e pelas escarpas graníticas da serra do Taquaril. Mariano Procópio, então, contratou profissionais alemães. O brasileiro Antônio Maria Bulhões ficou responsável pelo trecho entre Petrópolis e três Rios, enquanto o alemão Keller assumia a responsabilidade do trecho Três Rios a Juiz de Fora, na época a Cidade do Paraibuna.

A primeira estrada macadamizada do continente pôde ser concluída a 23 de julho de 1861. Nascia, assim, a rodovia União Indústria, com 144 km de extensão, sendo 96 km no estado do Rio de Janeiro e 48 km em Minas Gerais.

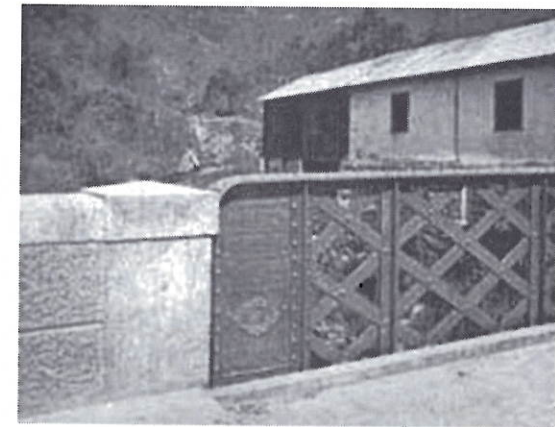
A estrada União Indústria permitiu o desenvolvimento dessas duas regiões, proporcionando infra-estrutura adequada para o escoamento de produtos e mercadorias. Em 1867, contudo, a chegada da estrada de ferro à localidade de Três Rios marcou o início da decadência da União Indústria

Fonte: www.dner.gov.br

BREVE HISTÓRICO DO RODOVIARISMO FEDERAL NO BRASIL

Deixando de lado os caminhos de carroças que ligavam cidades e vilas brasileiras desde o século XVI, foi apenas com a inauguração da estrada União Indústria, em 1861, que a história do rodoviário nacional começava a ser escrita (ver "A Primeira Estrada de Rodagem do Brasil"). Entretanto, mesmo depois da União Indústria e até alguns anos após a criação do DNER, em 1937, essa história continuava sem ter muito o que dizer.

A primeira lei a conceder auxílio federal para construção de estradas foi aprovada em 1905. Mas só a partir de 1920 um órgão público, a Inspetoria Federal de Obras contra as Secas, passou a cuidar da implementação de rodovias. Ainda assim, apenas no Nordeste, e sem ter uma finalidade especificamente rodoviária. Neste ponto, São Paulo saiu na frente, ao criar, em 1926, a Diretoria de Estradas de Rodagem, que resultaria, em 1934, no Departamento de Estradas de Rodagem: o primeiro órgão rodoviário brasileiro com autonomia técnica e administrativa.



Primeira rodovia construída no Brasil
"União Indústria" (1860).

Um ano depois de São Paulo criar a sua Inspetoria, em 1927, o governo federal fundou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, uma espécie de ancestral do DNER. Com um "fundo especial" de financiamento, obtido a partir de sobretaxas nos impostos sobre gasolina, veículos e acessórios, a Comissão chegou a construir importantes obras para a época, como a Rio-Petrópolis e a parte fluminense da primeira ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo.

Em 1931 é extinta a Comissão e, em 1932, o Fundo Especial passa a ser incorporado ao Orçamento da União. Em 1933, um grupo de trabalho passa a elaborar o Projeto de Lei que criaria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Criaria porque, quando realmente fundado, em 1937, o DNER não possuía as características preconizadas pelo grupo de trabalho: não era uma autarquia, não possuía recursos próprios e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estadual e municipal.

Como resultado da política rodoviária adotada até então, o Brasil chegava aos meados da década de 40 com modestos 423 km de rodovias pavimentadas, entre federais e estaduais. Mas a situação à qual o rodoviarismo havia sido relegado no âmbito federal não poderia se sustentar por mais tempo. Assim, em 27 de dezembro de 1945, o então ministro da Viação e Obras Públicas, Maurício Joppert da Silva, levava à sanção do presidente José Linhares o Decreto-lei 8.463, que conferia autonomia técnica e financeira ao DNER. Era a Lei Joppert, a Lei Áurea do rodoviarismo brasileiro, que criava também o Fundo Rodoviário Nacional.

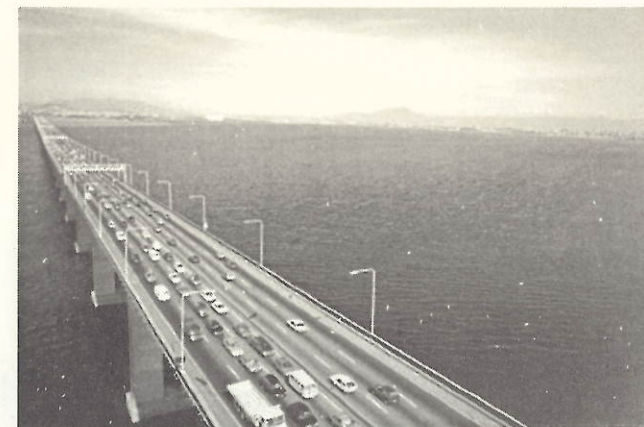
Como consequência da Lei Joppert, em 1950 o Brasil já contava com 968 km de malha rodoviária pavimentada, o dobro do verificado em 1945. Outro advento da Lei Joppert foi a descentralização administrativa do DNER, com a criação dos Distritos Rodoviários Federais. O país começa então a ver explodir o rodoviarismo nas décadas seguintes e, ao final dos anos 60, com exceção de Manaus e Belém, todas as capitais estavam interligadas por estradas federais.

Na década de 70, o DNER continuou com as grandes obras rodoviárias, mas então para garantir a unidade e soberania nacionais, através das interligações regionais. Assim, nasceram a Transamazônica,

a Belém-Brasília, a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói), entre tantas outras obras. O Brasil chegava em 1980 com 47 mil km de rodovias federais pavimentadas.

Nos anos 80, a atuação do DNER continuaria marcante, como se pôde observar na pavimentação da ligação entre Porto Velho e Rio Branco. Mas, no final da década, em 1988, o Fundo Nacional Rodoviário seria definitivamente extinto, ao contrário de sua suspensão pelo período de três anos, em 82. Mesmo com os incentivos criados nos anos seguintes, como o Selo Pedágio, em 89, e o Imposto do Petróleo, em 91, os recursos foram caindo gradativamente. Em 1970, cerca de US\$ 2,3 bilhões eram destinados às rodovias federais. Em 98, havia apenas US\$ 1,2 bilhões.

Com a escassez de recursos, novas alternativas foram colocadas em prática na década de 90, a exemplo do Programa de Concessões Rodoviárias, o Programa de Descentralização e Restauração da Malha, e o programa Crema, de restauração e manutenção rodoviárias por períodos de 5 anos.



*Ponte Rio-Niterói,
uma das grandes obras do DNER na década de 70*

Fonte: www.dner.gov.br

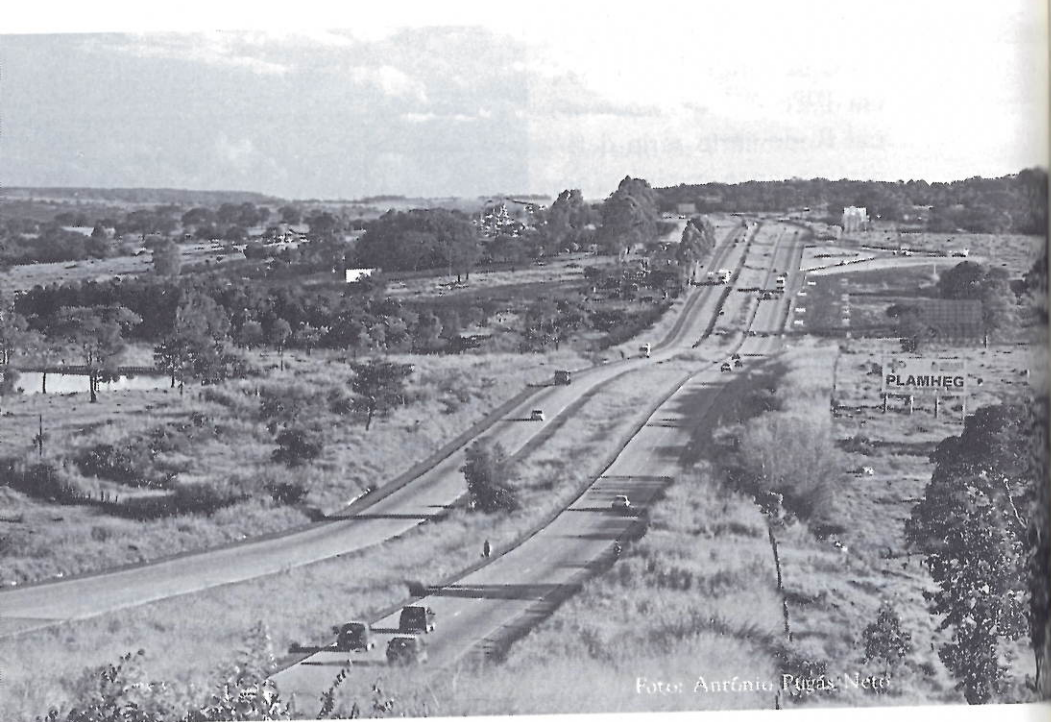


Foto: Antônio Pádua Neto

BR 060 - trecho Anápolis/Goiânia

RODOVIAS EM GOIÁS

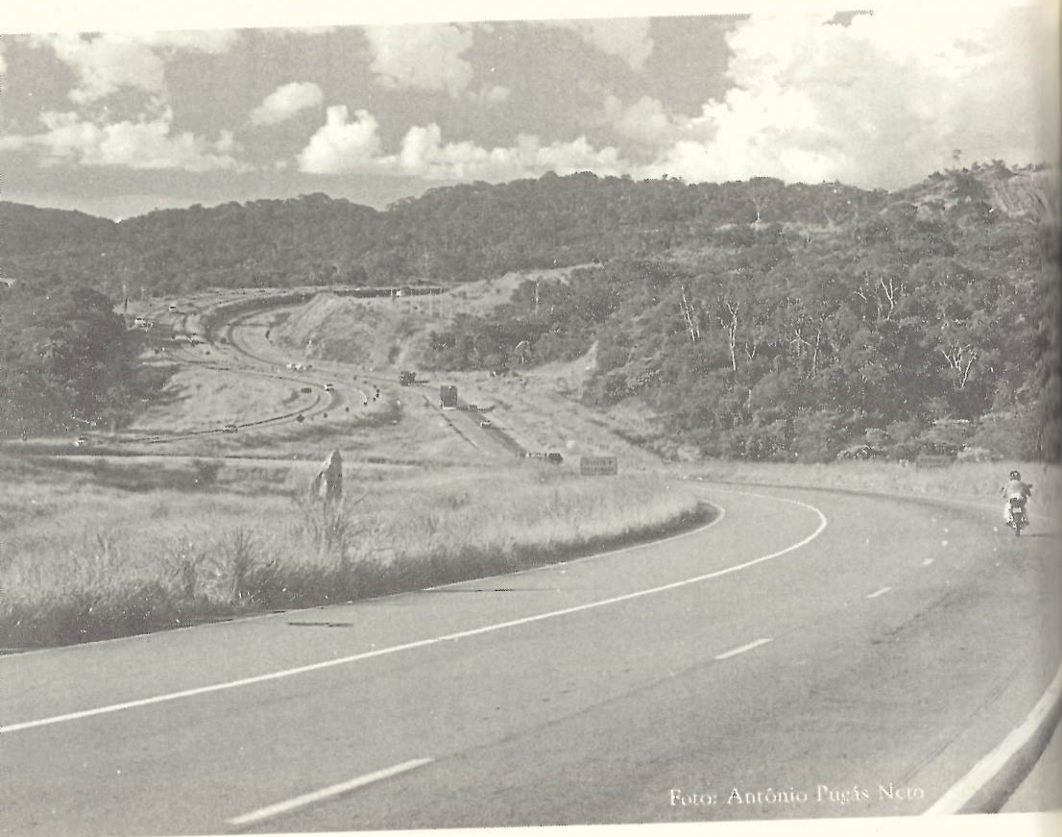


Foto: Antônio Pugás Neto

Trecho entre Anápolis/Goiânia - BR 060

BREVE HISTÓRICO

Em 1984, a Assessoria Técnica do 12º Distrito Rodoviário Federal, apresenta um Histórico das Rodovias Federais em Goiás com o fito de mostrar a evolução da Rede Rodoviária Federal no Estado (que ainda incorporava em seu território o que é hoje o Estado do Tocantins) e a sua magnífica contribuição para o desenvolvimento, principalmente a Belém-Brasília que, atravessando o estado de Norte a Sul, se constitui na principal rodovia do Estado e representa a definitiva integração de Goiás com o Norte, Nordeste e Centro-Sul do país, por estradas totalmente pavimentadas.

Até a década de 60, o Estado de Goiás só tinha ligação pavimentada com o triângulo mineiro, razão pela qual todo o Norte de Goiás era despovoado. Daí, a importância das rodovias federais no Estado. Com elas o Governo Federal lançou os pilares de uma nova região irradiadora de progresso e desenvolvimento, para onde se registrou, a partir de então, intenso movimento de imigração de brasileiros de todos os quadrantes para a ocupação e valorização de imensas faixas de terras onde, hoje, encontramos diversos pólos de desenvolvimento como no extremo norte a cidade de Araguaína.

Fechando a apresentação do Histórico das Rodovias em Goiás, publicado em 1984, o então engenheiro chefe do 12º DRF, Paulo Neuenschwander, faz eloqüente apelo:

A semente foi lançada neste solo fértil de Goiás e se desenvolveu extraordinariamente e se tornou numa das esperanças produtivas do país. O Estado hoje não é mais como uma criança, já pôs corpo e tem personalidade própria. É preciso, portanto, que se plantem novas sementes e, em razão de sua economia apoiar-se na agropecuária, que se dê continuidade ao Programa Rodoviário.

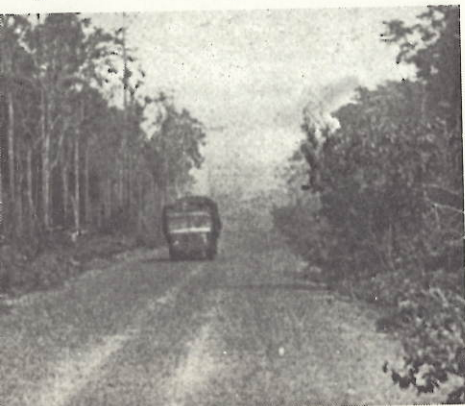
No final da década de 30, o sistema viário federal era constituído apenas pela Estrada de Ferro Goiás, com seu ponto extremo em Anápolis, aonde as pontas dos trilhos chegaram em 1935 e, desde então não avançaram mais.

A primeira rodovia construída com recursos federais pelo DNER foi aberta nos primeiros anos da década de 40 para fazer a ligação da estrada de ferro com a rica província mineira de São José do Tocantins, no município que, mais tarde, teve seu nome mudado para Niquelândia, numa alusão à sua principal riqueza, o níquel.

Embora com características de rodovia pioneira, a sua abertura obedeceu a um primoroso traçado e bem elaborado projeto geométrico.

Nos primeiros anos de sua construção, durante a 2ª Guerra, foi usado o processo de escavação manual e transporte de solos em carrocinhas de tração animal. Mais tarde, quando começaram a ser usados os primeiros caminhões basculantes o seu carregamento era manual, com pás, por falta de carregadeiras mecânicas.

A implantação desta estrada prosseguiu em passo lento, com várias paralisações, em função dos minguados recursos a ela destinados durante muitos anos. A última arrancada ocorreu em 1963, sem ter completado a terraplenagem. Nos últimos 29 km, próximos de Niquelândia, o tráfego se fazia num caminho de serviço melhorado pela equipe de conservação.



Belém-Brasília já em condições de tráfego, ainda que sem asfalto

por Bernardo Sayão, administrador da CANG (Colônia Agrícola Nacional de Goiás).

Ainda no princípio da década de 40, foi iniciada a construção de outra rodovia federal, independente do Ministério de Viação e Obras Públicas, pois a iniciativa foi do Ministério da Agricultura, para atender às necessidades da Colônia Agrícola de Ceres, ligando-a a Anápolis com aproveitamento, em parte, das rodovias municipais entre esta cidade e Jaraguá. As primeiras providências para construção da estrada foram tomadas em abril de 1941

Esta rodovia tomou a diretriz que, posteriormente, seria adotada, segundo as prescrições e recursos decorrentes da Lei Jales Machado, para construção da Rodovia Anápolis-Belém (lei 326 de 13.08.48). No prolongamento da estrada além da Colônia Agrícola até um ponto próximo de Alvorada, os vários trechos foram executados sucessivamente por uma Comissão do DNER, 12ª DRF e DER-GO. O DNER reconstruiu e melhorou (1948/1951) os 190 km da estrada de penetração executados pelo Ministério da Agricultura e implantou 300 km além do Rio São Patrício (1951/1956).

A implantação da estrada foi acelerada no final da década de 50, com aplicação de maciços recursos pela Rodobrás que a concluiu, já com o nome de Rodovia Belém-Brasília.

No primeiro lustro da década de 50 não foram executadas obras de pavimentação em Goiás. Todos os recursos foram aplicados na expansão da malha viária.

Enquanto o 12ª DRF executava, principalmente por administração direta, a terraplenagem do trecho Jataí-Santa Rita do Araguaia, integrante da ligação São Paulo-Cuiabá, segundo a rota pioneira de Rondon, o DER-GO construía a ligação Goiânia-Itumbiara (exceto o segmento entre os acessos a Pontalina e Aloândia) com recursos do DNER, mediante convênio de delegação. Em seguida outros convênios foram firmados com DER-GO, para construção das rodovias Goiânia-Anápolis e Goiânia-Rio Verde.

O desenvolvimento da rede rodoviária não se fez de forma regular. Houve períodos de grandes volumes de obras e outros de atividade reduzida. Foram notáveis os dois impulsos ocorridos nos governos dos presidentes Juscelino Kubitschek (1956/1960) e Emílio Médici (1969/1974).

Por influxo do programa de mudança da Capital para o planalto, durante a construção de Brasília, foram construídas as seguintes obras:

1 - BR-020, trecho Formosa - Div GO/BA (250 km), com terraplenagem executada pelo DNOCS, exceto nos dois trechos de Serra, um com 8 km e outro com 16 km.

2 - BR-040, trecho Brasília - Cristalina - Div. GO/MG (168 km), com implantação e pavimentação executadas por uma Comissão Especial do DNER.

3 - BR-050, trecho Catalão - Rio Paranaíba (33 km), com terraplenagem executada sob a fiscalização do 12º DRF.

4 - BR-060, trecho Brasília-Anápolis (135 km). Implantação e pavimentação executadas pela NOVACAP (Companhia Urbanizadora da Nova Capital, empresa criada para construir Brasília).

5 - BR-060, trecho Goiânia-Rio Verde (os 19 km iniciados pelo DER-GO foram prolongados até o km 220) e trecho Rio Verde-Jataí (97 km). Obra fiscalizada pelo 12º DRF. No tempo recorde de 6 meses foram implantados 257 km de plataforma de 14 m e construídos 478 m de pontes.

6 - BR-070, trecho Brasília-Entr. BR-414 (70 km) e trecho Mal. Floriano-Rio Claro (37 km), com implantação básica executada com recursos do DNER, com supervisão do 12º DRF.

7 - BR-153, trecho Anápolis-Goiânia-Itumbiara (259 km). Implantação de travessia de Anápolis (10 km), contorno de Goiânia (18 km), contorno de Itumbiara (6 km) bem como do trecho de 36 km que DER-GO deixou de construir entre os acessos de Pontalina e Aloândia e pavimentação dos 259 km sob a fiscalização do 12º DRF.

8 - BR-153/226, trecho Alvorada-Estreito (cerca de 740 km). A Rodobrás concluiu os segmentos iniciados pelo DER-GO e implantou o restante do trecho.

A outra fase de trabalho intensivo ocorreu quando foi criado o PRODOESTE (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste, Decreto nº 1192 de novembro/71), no Governo Médici.

Neste plano deu-se maior destaque às obras de pavimentação. Durante certo período o 12º DRF esteve fiscalizando 19 contratos de obras executadas simultaneamente, totalizando uma extensão de cerca de 900 km de rodovia. Ao mesmo tempo, sob a fiscalização da

Rodobrás estava sendo pavimentada uma extensão de 1084 km da Belém-Brasília (trecho Ceres-Estreito).

A rede rodoviária do 12º DRF, no citado período, foi melhorada e ampliada com a execução das seguintes obras:

1 - BR-050, trecho Cristalina-Catalão-Divisa GO/MG (218 km). Foi executada a pavimentação dos 218 km entre Cristalina e o Rio Paranaíba. Cabe observar que a terraplenagem do trecho Cristalina-Catalão já estava concluída. Fora executada antes de 1967.

2 - BR-060, trecho Goiânia-Rio Verde-Jataí (306 km). Executaram-se melhoramentos de terraplenagem e pavimentação. Os 13 km iniciais foram delegados ao DER-GO e 293 km ficaram sob a fiscalização do 12º DRF.

3 - BR-153, trecho Anápolis-Estreito (1224 km). Foi concluída a pavimentação do trecho Anápolis-Ceres e executada a pavimentação de Ceres-Estreito (com exceção de um trecho de 30 km ao Sul de Porangatu, que ficou incompleto). A participação do 12º DRF foi na fiscalização do trecho Jaraguá-Ceres.

Alguns anos antes da pavimentação o 12º DRF havia construído uma nova implantação do trecho Anápolis-Ceres, abandonando a estrada pioneira, que ficou servindo de caminho de serviço. A conclusão do novo traçado ocorreu em 1968.

Também no trecho Ceres-Estreito foram construídas grandes extensões novas, melhorando a estrada pioneira, antes de ser iniciada a pavimentação.

4 - BR-230, trecho Estreito-Araguatins (138 km). Foi construída uma estrada de terra, com pontes provisórias de madeira, sob administração de uma Comissão Especial. A conservação do trecho que faz parte da Rodovia Transamazônica está a cargo do 2º DRF (PA).

5 - BR-364, trecho Jataí-Santa Rita do Araguaia (193 km). O trecho foi pavimentado após a implantação de uma variante do traçado, com extensão de 76 km, passando por Mineiros.

6 - BR-452, trecho Itumbiara-Rio Verde. Foi construído o sub-trecho Rio Meia Ponte-Rio Verde, com 153 km e pavimentado o trecho Sarandi-Rio Verde, com 181 km.

Observe-se que este trecho, conjugado à BR-060, trecho Rio Verde-Jataí e a BR-364, trecho Jataí-Alto Araguaia, formou a primeira trajetória totalmente pavimentada na ligação São Paulo-Cuiabá.

Antes e depois do PRODOESTE foram realizadas outras obras em ritmo moderado.

De 1953 a 1963 houve um grande crescimento da rede, com abertura de novas estradas, com leito de terra e que, de 1973 a 1983, os maiores investimentos foram aplicados na pavimentação das vias existentes.

A velha rodovia aberta nos anos 40, entre Ceres e Anápolis, tinha defeitos de traçado e características geométricas só aceitáveis numa rodovia pioneira com pequena densidade de tráfego.

Com o crescimento do volume de tráfego nos anos 60, tornou-se forçoso introduzir melhoramentos para tornar o tráfego econômico, seguro e confortável.

Em 1961, iniciou-se a implantação de nova plataforma com sensíveis melhoramentos de traçado, preparando a rodovia para a pavimentação que não tardaria.

O sub-trecho Ceres-Jaraguá teve as obras administradas pelo 12º DRE, nos seguintes períodos:

Terraplenagem - de 1963 a 1968.

Pavimentação - de 1968 a 1971.

As obras do sub-trecho Jaraguá-Anápolis ficaram com a Rodobrás e tiveram o seguinte andamento:

Terraplenagem - 1961 a 1967

Pavimentação - 1967 a 1970.

A pavimentação foi feita com base de solo estabilizado, pista do TSD, na largura de 7 m e acostamento com TSS na largura de 2,5m.

Em 1975, foi recapeado com CBUQ o trecho Anápolis (km 0) - Fazenda Babilônia (km 45) e em 1976 o restante do trecho Aná-

polis-Jaraguá foi melhorado com revestimento de lama asfáltica, que atuou apenas como paliativo, sendo necessário, três anos depois, fazer recapeamento com CBUQ. A execução desse serviço ocorreu entre 1979/1982.

Em 1983, foi aplicada lama asfáltica no trecho Ceres-Jaraguá. O extenso trecho Araguaína-Ceres, com 960 km, foi todo pavimentado no curto período de 1972 a 1974. Com exceção de 39 km ao Sul de Porangatu, que foram concluídos em 1975.

Entre Araguaína e Porangatu, a pista com 7 m de largura foi revestida com TSD e entre Porangatu e Ceres foi empregado CBUQ. Os acostamentos com largura de 2 m foram revestidos com TSS. A base é de solo estabilizado, exceto nos 52 km mais próximos de Ceres, onde se usou brita graduada.

O tratamento superficial do trecho Araguaína-Porangatu (729 km) foi executado com a técnica da penetração direta, com o emprego de asfalto emulsionado. É um processo que deixa a capa altamente permeável, deixando de cumprir seu principal papel que é o de proteger a base contra a infiltração de umidade. Com apenas três de uso foi necessário fazer sua proteção com lama asfáltica e iniciar um programa de restauração que só terminará com o recapeamento de todo o TSD.

Pelo pequeno histórico das rodovias federais em Goiás, fica fácil entender que, de 1968, quando chegou a Goiás, até a presente data, José Olímpio Maia Neto tem sido personagem atuante no cenário de construção, pavimentação e melhoria da malha rodoviária federal no Estado de Goiás, sobretudo nos trechos jurisdicionados ao escritório de Anápolis, desde a Rodobrás, passando pelo DNER até a chegada do DNIT. São quase 40 anos de dedicação exclusiva a rodovias em nosso Estado. É sem dúvida, não só um cidadão goiano, mas, principalmente, anapolino.

Fonte: DNER - Histórico das Rodovias Federais em Goiás. Goiás, 1984.



*Foto histórica. Seis engenheiros chegaram à chefia do 12º DRF em Goiás:
Biokino Pereira, Pedro Smith, João Tavares, Antônio Avelar,
Rui Nazareth e José Olímpio.*

12º DISTRITO RODOVIÁRIO FEDERAL A ÚLTIMA EQUIPE DO DNER EM GOIÁS

A história do 12º Distrito Rodoviário Federal, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em Goiás, é algo que precisa, o mais brevemente possível, ser registrado de forma efetiva e responsável, a fim de que não se privem as futuras gerações das importantes informações sobre o desenvolvimento da malha rodoviária federal no Estado, e também, para que não se releguem aos porões do esquecimento nomes e pessoas que, com competência e dedicação, se entregaram ao trabalho - desbravador e empolgante - de abrir as picadas do progresso no Centro-Oeste do país.

Foram quarenta e nove anos de relevantes serviços prestados a Goiás e ao país. Ao longo dessa trajetória, o 12º DRF, foi dirigido por onze engenheiros que não mediram esforços para que o órgão cumprisse o seu papel de integrar, através das estradas federais, o Estado de Goiás ao restante da nação. Eis os nomes com o período de direção de cada um:

NOME	PERÍODO
01 Engº. Egídio Tito A. e Sousa	mai/1954 a dez/1954
02 Engº. Biokino A. S. Pereira	jan/1955 a ago/1966
03 Engº. Ivo Porto Legay	set/1966 a mar/1968
04 Engº. Ruy Lecomte de Mello	abr/1968 a mar/1976
05 Engº. Pedro Smith do Amaral	mar/1976 a mar/1979
06 Engº. João Pessoa Tavares	jul/1979 a fev/1983
07 Engº. Paulo Neunschwander	fev/1983 a jul/1985
08 Engº. Antônio Avelar de Carvalho	set/1985 a ago/1990
09 Engº. Ruy das Chagas Nazareth	ago/1990 a ago/1996
10 Engº. Ubirajara Alves Abbud	ago/1996 a nov/2000
11 Engº. José Olímpio Maia Neto	dez/2000 a abr/2003

Como já se informou anteriormente, coube ao Dr. José Olímpio a árdua tarefa de conduzir o 12º DRF até o cerrar das cortinas do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER.

Mas, se por um lado havia a dor e o sacrifício de acompanhar o apagar das luzes de um órgão cuja história se estendia por quase sete décadas, ficava também a alegria de poder estar de mãos dadas com a última equipe do 12º DRF, que se tornara uma outra família para ele, família que acompanhara por quase quarenta anos, ora vibrando com os sucessos e conquistas, ora sofrendo as agruras das dificuldades e desafios. Ajudaram-no a cumprir, de forma honrosa, as responsabilidades finais do DNER em Goiás, os engenheiros: Dauro José de Sá, Romerito Gonçalves Valadão, Luiz Antônio Urani, Jociene Ferreira, Cristiane Subtil de Oliveira Prudente, Flávia Cintra Evangelista e Hermes Alfonso dos Santos; os Procuradores: Darci Mendonça, Carlos Henrique Dayrell Fernandes, Sebastiana de Araújo R. Nascimento, Elizabeth Abril de Almeida e José Edmundo Pereira Pinto; os Servidores: Ambrósio da Cruz Viana, Adenor Dourado, Amélio Pedrosa Sobrinho, Antônio Carlos Manzi, Antônio Gonçalves de Lima, Antônio Teixeira de Lima, Aparecida Alves Silva Pereira, Astolfo Gomes Filho, Aureni Kimiko Sakamoto Santos, Carlos Alberto dos Santos, Carlos Toscano de Brito, Daniel Gomes de Araújo, Dílson Pinto de Amorim, Domingos Castro de Oliveira, Eliana Aparecida Moreira de Paiva, Elisabete Maria dos Santos, Evaldo Monteiro Martins da Costa, Geraldina Mendonça, João Alves de Souza, Josefa de Castro Ribeiro, José Dias dos Santos, Juracino Veloso Martins, Luiz Carlos de Freire Bastos, Luiz Gonzaga Carreiro de Sousa, Luziano Torres da Silveira, Nazilde Gomes Ferreira Franco, Pedro Lopes dos Santos, Raimundo Cantuário dos Santos, Ronaldo Sabino da Paixão, Rozália Ribeiro Borges, Silvio Rodrigues Olanda. Embora não pertencendo aos quadros do DNER, prestaram significativo trabalho ao 12º DRF, na gestão de José Olímpio: Danielle Barbosa de Oliveira, Eudes, Adair, Valterson, Ana Paula Vaz, Ana Paula Chaves, Robeli, Kamel, Luiz, Humberto, Jef, Taísa, Viviane Paiva, Cleuta, Kely, Pedro (Guarda), Vanusa Faria, Ângela, Fabiana.

Além da equipe da sede, Dr. José contou ainda com o apoio e dedicação dos servidores das Residências, espalhadas por todo o Estado.

Residência 12/1 - Anápolis:

Engº João Lucas Evangelista de Oliveira e dos Servidores: José Nobre do Nascimento, Francisco de Assis Palazzo, Pedro Gomes Cardoso, Gentil Lourenço Filho, Cleidimar Macedo Gonçalves, Adolfo Silva Vieira, Marival Ribeiro de Almeida, Valdivino Rodrigues de Moraes, Elias Fernando da Silva, Hernando Fernandes Touta, Claude Roberto Cosendey, Cláudio Teodoro Pádua e Inácio José de Paula.

Embora não pertencendo aos quadros do DNER, prestaram relevantes serviços à Residência de Anápolis, quando Dr. José estava à frente do 12º DRF, os trabalhadores: Nilson Cordeiro de Sá, Edimar Ramos Brito e Marcos Aurélio Fernandes Coutinho.

Residência 12/02 - Morrinhos:

Engº Eurípedes Domingos Maestri Júnior e os servidores: Gilson Machado da Silva, Arquimedes Carneiro de Andrade, Ademir Costa e José Nascimento Galvão.

Residência 12/ 03 - Jataí:

Engº José Mariano Neto e os Servidores: Creuza Schatzmann, Urbano Siqueira da Silva, José Braz Furtado. Ressalte-se, ainda, o trabalho do Engº. Mario Gordo, no Escritório de Fiscalização de Aragarças, bem como da servidora Ana Barbosa Silva. Em Jataí, resalte-se ainda, os trabalhos prestados por Eva Alves de Almeida.

Residência 12/04 - Brasília:

Engº Leonardo Marinho do Monte Silva e os Servidores: Paulo de Oliveira Cunha, Vanderlino Moreira da Silva e Edna Aparecida Avelar Resende. É digno de registro, o trabalho do servidor Zoé (Heloísio Gonçalves da Silva), no escritório de fiscalização de Alvorada.

Residência 12/05 - Catalão:

Eng^a José Ricardo Prata Rocha e o Servidor: José Dolores

Ferreira.

Embora não pertencendo ao quadro efetivo do órgão, devem ser lembrados os trabalhadores: João Gonçalves, Valdivino da Silva e José Alberto Guide.

Residência 12/08 - Rio Verde:

Eng^a Germano Dionísio da Silva e os Servidores: José Antônio Nunes Correia e Pedro Feliciano Pires.

Residência 12/09 - Uruaçu:

Eng^a Luiz Antônio Urani e os Servidores: Antônio Vicente dos Anjos Sobrinho, Elizaldo Ferreira Brandão, Francisco Rodrigues da Silva e João José Lopes.

RELACIONAMENTO COM POLÍTICOS E EMPRESÁRIOS

Como já se afirmou ao longo de todo esse trabalho, no que respeita ao tratamento com o ser humano, Dr. José Olímpio fez sempre questão de não se deixar levar apenas pela emoção. Procurou manter, em todas as oportunidades, calma e serenidade antes de tomar qualquer atitude, fazendo o possível para não deixar se influenciar por opiniões alheias. Nos momentos graves, adotou a postura de ser firme sem ser grosseiro ou desumano. Não tratou com subalternos usou, e ainda usa, a compreensão e a generosidade como recursos para solucionar problemas.

Nesses quase quarenta anos de trabalho, não se relacionou apenas com operários e pessoas simples. Pelo contrário, esteve sempre rodeado e sob o influxo do poder. No entanto, da mesma forma com que agia com os mais simples, jamais perdeu o senso e nem se sentiu inebriado pela presença de poderosos. Foi respeitoso sem ser medíocre, firme sem ser prepotente. Se ocupou cargos e posições expressivas, fez sempre questão de não se esquecer que são passageiros e que, para ocupá-los, não vale perder a dignidade. Convocado a dar sua contribuição, não se omitiu. Destituído do cargo, retomou sempre os serviços de engenheiro sem se sentir rebaixado.

É claro que, depois de todo esse tempo, Dr. José não pode ser considerado, do ponto de vista material, um homem pobre. Mas o pa-



*Ministro Mário Andreazza visita obra sob
responsabilidade de José Olímpio.*

trimônio que conseguiu amear é o resultado de trabalho, de esforço e de uma administração eficiente, sabendo superar momentos difíceis e encontrar oportunidades. Não conquistou o que possui do dia para a noite. O seu patrimônio é, sobretudo, o fruto de uma vida de sacrifícios e dedicação.

Quando se calcula o montante de recursos públicos que administrou durante todo esse período de serviço, a razão, inevitavelmente, nos leva a avaliar a lisura com que esse homem viveu no desempenho de suas funções. Nesses quarenta anos, foram milhões e milhões sob sua responsabilidade e se, de forma desonesta, houvesse se apropriado indebitamente de apenas 1% (um por cento), seria, sem dúvida, uma das grandes fortunas de Goiás.

Desde que ingressou na Rodobrás, como engenheiro, esteve sempre em contato com políticos de todos os níveis: vereadores, prefeitos, deputados, governadores, senadores, ministros e até presidentes da república. Mas, diferentemente daqueles que não medem escrúpulos para manter o "status", embora respeitoso, jamais se tornou cego pelo poder e pela aparência.



Dr. José Olímpio é cumprimentado pelo Presidente Fernando Henrique, pelo Senador Maguito Vilela e pelos então Deputados Jovair Arantes e Marconi Perillo.

Também, na condição de administrador, relacionou-se com grande parte dos maiores empresários do ramo. Sentou-se à mesa com as principais empreiteiras e consultoras do setor de engenharia rodoviária e, se teve momentos de satisfação e alegria, viveu também momentos difíceis onde, muitas vezes, independentemente dos pró-



Ministro Oziris Silva visita obra conduzida pelo engenheiro José Olímpio.

prios interesses, sentiu-se obrigado a agir com firmeza e enfrentar a ira daqueles que crêem estar acima de tudo, em função dos recursos amodados e da posição social que ostentam.

Mas o certo é que, em todos esses meios, granjeou respeito e credibilidade pelo alto grau de profissionalismo com que se entregou às tarefas que lhe foram confiadas.

Aqueles que o conhecem em profundidade são unânimes em reconhecer a sua competência e a sua lhanza de trato. Contrariando as primeiras impressões que se tem ao vê-lo por primeira vez, é alegre e jovial, simples e fraterno.



José Olímpio com Ministro Eliseu Padilha e José Mário Ábdo.

Conviveu de perto, dentre outras, com as seguintes empresas de Projeto, Execução e Supervisão:

- Hidroservice - Engenharia de Projetos Ltda
- Serviços de Engenharia Rodoferrea S/A
- Coenge S/A - Engenharia e Construções
- Empate - Empresa de Pavimentação e Terraplenagem Ltda
- C.R Almeida S/A - Engenharia e Construções
- Planta - Engenharia e Consultoria S/A
- Cia Brasileira de Projetos e Obras - C.B.P.O
- Tecnosolo - Engenharia e Técnica de Solos e Materiais S/A
- Paranapanema S/A - Mineração, Indústria e Construção.
- Lasa - Engenharia e Prospecções S/A
- Cia Construtora Brasileira de Estradas - CCBE
- Euler S/A - Engenharia e Consultoria
- Cia Metropolitana de Construções
- Sondotécnica - Engenharia de Solos S/A
- E.T.U.C - Empresa de Topografia, Urbanismo e Construções.
- Louis Berger Engenharia Ltda
- Construtora Queiroz Galvão S/A
- Proenge - Projetos e Serviços de Engenharia Ltda

- Serveng - Civilsan S/A
- CMC - Brasil Engenharia - S/A
- Termaco
- Sermaso - Sergio Marques de Sousa
- Egesa S/A
- Empa
- Tescon Engenharia Ltda
- Engespro - Engenharia Ltda
- Pavimax Construções Ltda
- Strata Engenharia
- Contécnica - Consultoria Técnica Ltda
- Integral - Engenharia Ltda
- Later
- Ona - Engenharia
- Construtora Caiapó Ltda
- Etec
- Construmil
- Costa Brava
- Atlanta
- Basitec
- Geoserv
- Torc
- Pavotec
- Via Dragado S/A
- Promede
- S/A Paulista
- Emsa
- Edil
- Triunfo
- Ecomipa S/A Do Brasil

ANÁPOLIS ESCOLHA DO CORAÇÃO



Foto de Anápolis em 2005

SÍNTESE HISTÓRICA DA CIDADE

Duas grandes correntes foram responsáveis pelo desbravamento das terras goianas: a mineração e a agricultura. Anápolis nasceu de uma combinação das duas correntes. No início do século XIX, viajantes que percorriam o vale do Araguaia e o roteiro Pirenópolis/Corumbá de Goiás/Bonfim (atual Silvânia) fixaram-se em diversas regiões de Goiás, entre elas, a cabeceira do Ribeirão das Antas, conhecido também por Campos Ricos, graças à excelência de seu solo e à abundância e variedade de caças existentes no local. Enfatiza-se a contribuição do Sr. Manoel Rodrigues dos Santos, que fazia realizar em sua fazenda, novenas e orações, aglomerando já em 1859 um total de 15 casas e uma escola.

Conta a tradição que, por esta época D. Ana das Dores quando trafegava pela região perdeu um de seus animais, o que transportava uma imagem de Nossa Senhora de Santana. Quando encontrado, o animal estava deitado e os tropeiros não conseguiram levantar a caixa que continha a imagem, o que foi interpretado como sendo desejo da Santa de permanecer no local. D. Ana prometeu doá-la à primeira capela que se erguesse ali, o que foi feito por seu filho, Gomes de Souza Ramos, em 1870, com apoio de todos os moradores do local e imediações.

Com a doação de grande quantidade de terras feita por Joaquim Rodrigues dos Santos ao patrimônio local, já em 1873 foi criada a freguesia de Santana das Antas, mudado em 1884 para Santana dos Campos Ricos e retornando ao nome anterior em 1886. Em 15 de dezembro de 1887 foi elevada à categoria de Vila, mas só instalada em 10 de março de 1892. Em 1893 foi eleito para primeiro Intendente o sr. Lopo de Souza Ramos e, em 31 de julho de 1907, graças ao dinamismo do professor José da Silva Batista (Zeca Batista), foi elevada à categoria de cidade com o nome de Anápolis.

O seu primeiro Prefeito, José Fernandes Valente, foi eleito em 1935, permanecendo à frente do executivo até 1940. O Município tem hoje os distritos de Souzânia, Interlândia, Joanópolis e Goialândia,

mas vale ressaltar que ele já foi bem maior, visto que de seu território foram desmembrados os seguintes distritos, hoje municípios: Capivara (Nerópolis); São João (Nova Veneza); Santo Antônio do Capoeirão (Damolândia); São João da Meia Ponte (Brazabrantes); Goianápolis e Boa Vista do Matão (Ouro Verde de Goiás) e Campo Limpo de Goiás.

A Comarca de Anápolis foi criada em 1914, instalada em 16 de abril de 1915, sendo seu primeiro juiz o dr. Gastão de Deus Vítor Rodrigues (Poeta e escritor, patrono de uma das cadeiras da Academia Goiana Letras, morreu em 1947). Foi anexada à Comarca de Pirenópolis em 1918 porém, foi restaurada em julho de 1920 e reinstalada em fevereiro de 1921 pelo dr. Jovelino de Campos (Poeta, sócio-fundador da Academia Goiana de Letras). Está situado no Planalto Central, na microrregião Mato Grosso de Goiás (354), com uma área de 1.075 Km², cortado pelas rodovias BR-060, BR-153, BR-414, GO-222 e GO-330, a 57 Km de Goiânia, 160 de Brasília e 72 de Pirenópolis, numa posição estratégica para implantação de indústrias, visto a proximidade das capitais federal e goiana. A sede do Município está a 1.017 metros de altitude, com clima mesotérmico e úmido, classificado como provável clima tropical de altitude, temperatura média anual de 22°C. Ocorrem baixas em junho e julho, com média mínima de 10°C. O período mais chuvoso ocorre entre novembro de março, com precipitação em torno de 1.450 mm.

O período mais seco se verifica nos meses de julho a agosto. Possui vegetação do tipo Floresta Estacional Semidecídua e vegetação não florestal arbóreo-herbácea semidecídua xeromorfa - Cerrado em seus diferentes aspectos. A vegetação original foi devastada para implantação de empreendimentos agro-pastoris, tornando a sua fauna e flora muito pobres.

Excetuando-se a capital, Anápolis é hoje a cidade mais importante do Estado. Abriga em seu município a Base Aérea, tornou-se um pólo farmoquímico de expressão nacional, tem um comércio pujante e vem se conso-



DAIA - Distrito Agro-Industrial de Anápolis

lidando como um centro educacional com o ensino superior em franca expansão. Tem sido cogitada para sediar a plataforma logística multimodal, ousado projeto do governo estadual que visa impulsionar, o já acelerado progresso do estado.

Embora a realidade no fim da década de 60 e início de 70 fosse bastante diferente dos dias atuais, foi Anápolis escolhida pelo Dr. José Olímpio para se tornar a segunda cidade que ocuparia, para sempre, lugar cativo no seu coração. A primeira, a pequena Brejo do Cruz, sua terra natal, palco das primeiras descobertas de mundo e sede de aconchego do ninho familiar.

Anápolis, porém, tornou-se aos poucos o cenário de sua atuação como profissional e cidadão, e onde construiu o ninho de sua história individual.

Embora a grande maioria da população desconheça, parte expressiva do progresso da cidade tem, de alguma forma, a participação deste homem que sempre adotou como norma de vida a discrição e a humildade.

O certo é que, acompanhou de perto todo o processo de desenvolvimento por que passou a cidade protegida de Sant'Ana. Talvez por isso, a razão de vê-lo, entusiasticamente, falar do progresso espantoso que Anápolis experimentou, ao longo dos velozes últimos quarenta anos, que teve a oportunidade de acompanhar como agente e um dos elementos transformadores.

A Cidade das Antas, que se aproxima do centenário, inquestionavelmente, tem neste filho que a adotou como sua nova terra, um dos vultos mais ilustres. Afinal, foi sob a batuta de sua administração, como engenheiro rodoviário, que Anápolis viu passar por suas terras as picadas, a implantação e a pavimentação da rodovia Bernardo Sayão: a Belém-Brasília.

Foi ainda sob sua direção competente e entusiasmada que a cidade se ligou por asfalto às capitais federal e goiana. Foi ele também um dos



Viaduto do Corumbá,
entroncamento das BRs 153/414

que comandaram os trabalhos de duplicação Anápolis/Goiânia e vem, não obstante os árduos desafios, acompanhando, de forma diplomática e profissional, a duplicação Anápolis/Brasília. Trabalho expressivo, nos últimos dias, tem sido a obra de duplicação do contorno de Anápolis. Projeto grandioso que premia a cidade com os viadutos da Jaiara e do Corumbá, duplicação do viaduto Ayrton Senna e, em breve, a construção do viaduto de entroncamento BR-060/BR-153, que substituirá o Trevo do Tatico. Mas a sua atuação como responsável pelas rodovias federais que cortam ou se ligam a Anápolis foi sempre firme, no sentido de que, qualquer intervenção não buscasse apenas uma solução técnica, mas também desse à cidade uma aparência que fosse condizente com a posição que ela ocupa no contexto goiano e brasileiro. Foi graças a ele que a cidade teve asfaltado o primeiro acesso a uma rodovia federal. Atendendo, à época, à solicitação de alunos e da direção do colégio Couto Magalhães e, valendo-se de seu prestígio junto ao então Ministro Mário Andreazza conseguiu que o acesso ligasse o colégio à BR-153, acesso que, agora, cedeu lugar ao belo viaduto do Corumbá.

Recentemente, foi por seu empenho que se executou a pavimentação de mais de um quilômetro ligando a Avenida Fernando Costa ao viaduto de acesso ao Bairro Jaiara.

Apaixonado por Anápolis, quando assumiu a direção do 12º Distrito Rodoviário Federal, lutou para que fosse elaborado um projeto de construção de um viaduto ousado que desse acesso ao DAIA (Distrito Agroindustrial de Anápolis). Embora esse fosse um dos seus maiores sonhos, não conseguiu executar a obra antes de deixar a coordenação da 12ª UNIT. Contudo, deixou o projeto pronto, aguardando futura execução que, ao se concretizar, dará para a cidade o visual moderno que ela merece.

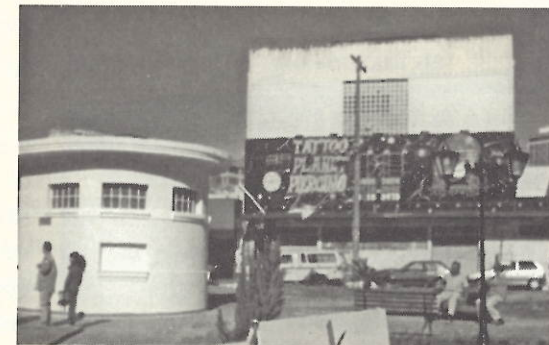
A sua vida e a sua história são prova incontestável de que Anápolis foi uma escolha do coração!



Trevo do DAIA na BR-060, onde futuramente será construído um viaduto

O ESCRITÓRIO DE ANÁPOLIS E A EQUIPE DE TRABALHO

O Escritório (Residência) do DNER em Anápolis acompanhou, por assim dizer, a história da própria cidade. Inicialmente, funcionou na Praça James Fanstone, no prédio onde funciona o Cine Roxy que, à época, não tinha as características arquitetônicas de hoje. Corria o ano de 1940 e o primeiro residente foi o Engenheiro Biokino A. S. Pereira.



Praça James Fanstone - Anápolis

Em 1949, o escritório mudou-se para um imóvel de propriedade do Sr. João Friedman, ali na Rua Dr. Genserico, ao lado do Hospital Evangélico. O DNER também funcionou durante bom tempo, por volta de 1966, na Rua 07 de Setembro, no centro de Anápolis. Também, durante certo tempo, esteve na Rua General Joaquim Inácio. Depois foi transferido para o bairro Jundiá, onde manteve as portas abertas até ser instalado definitivamente em sua sede, na saída para Brasília, depois do trevo de entroncamento das BRs-153/060 (Trevo do Tatico).

O Engenheiro Salvino Pires, dirigiu a Residência 12/1 de 1952 a 1955. Em seguida, a direção esteve sob o comando do Engenheiro Joaquim Francisco Sepúlveda. O substituto do Dr. Sepúlveda foi o Engenheiro Benedito Ribeiro (conhecido como Bigu). Após a residência do Dr. Benedito, a responsabilidade do escritório de Anápolis esteve sob o comando do Engenheiro Propício de Pina. A partir de 15/09/1977, Dr. José Olímpio assume a direção da Residência 12/1. Ele que, desde 1968, atuava em Anápolis pela Rodobrás, no trabalho de pavimentação da Belém-Brasília, assume agora a responsabilidade das ro-

dovias federais que cortam a cidade pelo DNER. Foram 23 anos ininterruptos à frente do escritório de Anápolis. Áureos tempos de intensa ação do DNER. As atividades eram movimentadas, um número expressivo de funcionários, com equipes de laboratório, de topografia, de campo e de escritório.



Escritório do DNIT em Anápolis – BR-060,
Saída para Brasília.

Indispensável dizer a diversidade das psicologias e o jogo de cintura que o chefe devia ter para conduzir a contento os trabalhos que não podiam esperar. Anápolis e o Estado de Goiás passavam por franca expansão. A equipe do DNER que aqui atuava contribuía para o acentuado progresso que se anunciava. Dr. José, como timoneiro seguro, conduzia o barco das atividades, de forma a motivar a equipe, passando por cima de um ou outro comportamento menos recomendável de alguns trabalhadores.

Foi surpreendente constatar a forma respeitosa e amigável com que os ex-servidores, que trabalharam com ele até o momento de se aposentarem, se referem a ele. É uma espécie de unanimidade difícil de se encontrar, sobretudo quando se trabalha tanto tempo com a mesma pessoa. Dos mais de 120 trabalhadores que faziam parte da equipe, a maioria esmagadora se aposentou sob o comando do Dr. José. E todos aqueles com quem tivemos oportunidade de, informalmente, conversar têm sempre palavras elogiosas e cheias de carinho. Alguns chegam a ter devoção por ele. Assim que chegamos à Residência 12/1, em 1998, tivemos a oportunidade, durante o intervalo de almoço, de conhecer um ex-servidor que aparecera no escritório. Estávamos recém-chegados a Anápolis e, naturalmente, não conhecíamos ninguém. Entra um senhor idoso, alegre e se apresenta como servidor aposentado. Tratava-se do sr. João Bandeira Sobrinho, que mais tarde, se tornaria um grande amigo e cujo apelido era Mossoró. Ficaram-me registradas, porém, as suas palavras. Assim que entabulamos a primeira conversa-

ção, depois de perguntar se eu era servidor novato, e tendo uma resposta afirmativa, olhou-me nos olhos e, com uma energia profunda disse-me: “pois lhe digo, senhor, que vai trabalhar com a figura mais humana, generosa e humilde que o senhor já pôde conhecer. Digo-lhe mais, todos os dias peço a Deus que, se tiver que acontecer alguma coisa de ruim com Dr. José, espero que seja transferida para mim. Devo a ele muitas obrigações, assim como a maioria de meus colegas. O senhor que vai ficar por aqui, ainda há de verificar que não se trata de exagero de minha parte”.

Achei interessante a afirmativa de um subalterno. Normalmente, os empregados têm sempre reclamações. Aquela fala ficou gravada fortemente na acústica de minha alma. E, na medida em que ia travando contato com outros trabalhadores aposentados, parecia até que haviam combinado: todos, quando sabiam que eu estava chegando para trabalhar em Anápolis, diziam, ainda que com outras palavras, sobre o privilégio que teria em ter como chefe uma figura humana do porte de Dr. José.

De fato, nesses mais de cinco anos, tenho de reconhecer que ele, nos dias de hoje, é quase um absurdo. Não se arroga a condição de “chefe”. Não se sente superior. Procura compreender a todos. Quase sempre, quando podia cobrar ou exigir, com muito jeito pede. Jamais se impõe.

Da sua equipe atual, alguns estão com ele faz mais de 20 anos. Apesar de todo esse tempo, falam dele com admiração e respeito. A sua autoridade não é a do cargo que ocupa, mais a do ser humano que soube e sabe compreender o ser humano. O Escritório de Anápolis tem muito a feição de um clube de amigos. Reina ali um ambiente de descontração, alegria e amizade, fugindo completamente ao cenário que se encontra na maioria das repartições públicas do país. E, sem dúvida, a liderança de Dr. José, na medida em que não alimenta intriga e nem adota posturas autoritárias, é sem dúvida um dos elementos responsáveis pelo clima harmônico e fraterno que se desfrutava no local.

Como fiéis escudeiros, formam a sua atual equipe em Anápolis:



Adolfo Silva Vieira - É uma figura ímpar. Presta relevantes serviços nos acampamentos sob a responsabilidade do escritório de Anápolis. Ficou durante muito tempo em Rianápolis. Atualmente reside e cuida do acampamento em Quebra-linha. É alegre e brincalhão. Sua vinda ao escritório é sempre uma festa. É carinhosamente chamado de "Pisquilha". Está na equipe de Dr. José há anos.

Amélio Rodrigues da Silva - Motorista de mão cheia. Tem a responsabilidade de conduzir o Dr. José pelo Estado a fora. É alegre e brincalhão. Fiel cumpridor dos deveres. Está sempre pronto para as viagens. É amigo de todos. Juntamente com o Gentil, está sempre cuidando das plantações do pátio. É um dos incentivadores do Pato no tucupi que, de vez em quando é feito no escritório, com o propósito de estimular a confraternização.



Claude Roberto Cosendey - Também remanescente da EBTU, depois de reintegrado veio somar forças à equipe de Anápolis. Atuou no Núcleo de Operações Rodoviárias como fiscal do transporte de passageiros, juntamente com Pedro Cardoso e Hernando Touta. Homem disciplinado e organizado. É muito competente. Conquistou a simpatia de todos. De forma discreta, faz sempre questão de trazer alguma coisa (frutas, principalmente) para todos saborearem no escritório.



Cláudio Teodoro Pádua - Remanescente da EBTU, foi demitido no governo Collor e reintegrado no governo Fernando Henrique Cardoso. Encaixou de forma incrível na equipe de Anápolis. Disponível para o trabalho, amigo e companheiro. Conquistou a simpatia de todos. Embora esteja a pouco tempo na equipe, tornou-se figura indispensável, não só pela competência, mas pela alegria e companheirismo.



Cleidimar Souza Macedo Gonçalves - Única mulher da equipe. Discreta e companheira, muitas vezes tem de fazer "ouvido de mercador" para as conversas que correm quando o time está reunido. Atende com eficiência os telefones do escritório. Todos a papacam. Fez-se respeitar no meio. Está no escritório há quase 20 anos.

Elias Fernando da Silva - Discreto, fala pouco e baixo. Mas é alegre e companheiro. Motorista do escritório está sempre disponível para o trabalho. É responsável e competente. Goza do respeito de todos. Tem profundo respeito e admiração por Dr. José. Acompanha a trajetória de Dr. José há mais de 20 anos.



Francisco de Assis Palazzo - responsável pelo núcleo de recursos humanos do escritório, é um homem competente, discreto e amigo. Procura sempre uma forma de ajudar os servidores. Foi ele quem, por primeira vez, me recebeu na Residência. Desde o primeiro momento, conquistou a minha simpatia. É alegre e companheiro. Mesmo quando passa por momentos difíceis, faz o possível para não ser um peso aos companheiros. Faz parte da equipe de Dr. José há quase 20 anos.



Gentil Lourenço Filho - Alegre e brincalhão, tem sempre o desejo de aprender coisas novas. É amigo de todos. Tem forte ligação com o Amélio. Adora dançar nos fins de semana e saborear uma "burreca" (cerveja). Sempre pronto a servir. Como motorista do escritório,

sempre que convocado, está pronto para o trabalho. Está em Anápolis há mais de 10 anos.

Hernando Fernandes Touta - Juntamente com Pedro Cardoso, atuou no Núcleo de Operações Rodoviárias como fiscal do transporte de passageiros. Alegre, descontraído, companheiro de todos. Bom contador de piadas. É educado e muito elegante. Vindo do Pará, tem sempre muitas histórias para contar. Quando começa a contar os seus casos, logo todos se reúnem para ouvir e, inevitavelmente, rir. Já está no escritório de Anápolis há mais de 15 anos.



Inácio José de Paula - Faz parte da equipe do Dr. José desde 1998. Foi recebido de forma generosa e amiga por todos. Sente-se em família no escritório de Anápolis.

José Nobre do Nascimento - braço direito (e esquerdo) de Dr. José. Homem competente, tem um estilo enérgico na execução das tarefas sob sua responsabilidade. Responsável pelo Núcleo de Engenharia Rodoviária, o qual conhece como ninguém. É de uma sensibilidade incrível. Tem facilidade para chegar às lágrimas, quando algo toca sua emoção. Tem um coração generoso e está sempre pronto a servir, muitas vezes, com o próprio sacrifício. É alegre e descontraído. Está com Dr. José há mais de 20 anos.



Inácio José de Paula

Marival Ribeiro de Almeida - Transformou-se num servidor de todos. Discreto, procura sempre uma forma de ser útil. Graças a ele, o escritório está sempre limpo. Zela pela higiene de forma ímpar. Tem uma mão admirável para fazer o cafezinho que todos aguardam com entusiasmo. Tem verdadeira adoração por Dr. José. Também está com ele há mais de 20 anos.



Pedro Gomes Cardoso - Alegre, brincalhão. De uma inteligência brilhante. Exímio telegrafista. Adora palavras cruzadas, as quais faz com perícia. Foi, durante muito tempo, responsável pelo Núcleo de Operações Rodoviárias. Como fiscal do transporte de passageiros, foi sempre um defensor intransigente dos

direitos do usuário. Atualmente, atua como fiscal de campo nos trabalhos do CREMA.

Valdivino Rodrigues de Moraes - Homem simples e humano. Sempre pronto para o trabalho. Tem larga experiência com serviços de pista, sobretudo nas operações de tapa-buracos. É alegre e brincalhão. É carinhosamente chamado por todos de "olhinhos". Faz mais de 20 anos que presta serviços ao escritório de Anápolis.



Este é, portanto, o ambiente de trabalho que Dr. José Olímpio criou no escritório do DNER em Anápolis e que continua mantendo, depois da criação do DNIT. O escritório tem, em cada servidor que pode conviver com Dr. José, um arquivo vivo sempre pronto a revelar as qualidades de um homem que buscou, mais do que a condição de chefe, a posição de ser humano justo, generoso e fraterno. Passou mais tempo no seu gabinete em de trabalho do que na própria casa.



Viaduto da Jaiara na BR 153

VOZES
AMIGAS



BR 060 - trecho entre Anápolis/Brasília

DEPOIMENTOS

Quando delineamos o projeto desta obra, pensávamos em colher depoimentos de algumas pessoas que conhecessem o nosso biografado, a fim de que o trabalho pudesse ser esculpido, ou formatado, com mais segurança.

Depois de tê-lo conhecido mais de perto e perceber as suas qualidades, tínhamos o receio de que a admiração e o respeito que passamos a ter por ele, fossem apenas manifestações de ordem muito pessoal. Mas, na medida em que conversávamos com uns, entrevistávamos outros, consultávamos outros tantos, nos surpreendemos, pois, embora sem dizer que o propósito era escrever um livro sobre José Olímpio, notamos que as pessoas, de forma muito natural, através de opiniões livres e espontâneas, confirmavam todas as nossas impressões acerca do ser humano que ele é.

Após dialogarmos com várias pessoas e conseguido informações que confirmassem as razões de nosso sentimento sobre ele, contamos outras personalidades com as quais ele se relacionou e pedimos que produzissem, livremente, algumas linhas sobre Dr. José.

A boa vontade e alegria com que tais pessoas aceitaram a tarefa, causaram-nos surpresa e emoção. À medida que os textos começaram a chegar e que os líamos, pudemos sentir o carinho, a amizade e o respeito que ele granjeou, como pessoa e como profissional, ao longo de sua trajetória. Cada linha, cada palavra tocava fortemente com o nosso íntimo, pois refletiam, de forma verdadeira, aquilo que experienciamos com ele no convívio diário dos últimos tempos.

Os textos que seguem são vozes amigas que, sem dúvida, ecoarão de forma indelével não só acústica da alma de nosso biografado, mas, certamente de qualquer pessoa que as venha ler. Razão por que, registramos aqui a nossa gratidão ao Dr. José Xavier de Sá e (baluarte na história da RODOBRÁS), Dr. Dauro José de Sá, Dr. Luiz Antônio Urani, Dr. Romerito Gonçalves Valadão (todos engenheiros com larga

de ficha de trabalho prestado ao rodoviarismo brasileiro, sobretudo nos quadros do DNER), Dr. Alberto José Marques e Dr. Darci Mendonça (ambos procuradores federais, o primeiro já gozando de merecida aposentadoria), Dr. Riumar dos Santos (Dinâmico engenheiro que sucedeu Dr. José Olímpio na coordenação da 12ª UNIT/DNIT - GO/DF e que se encarregou, competentemente, de moldar o perfil do órgão no Estado de Goiás), Engenheiro Arnaldo Vilela Paiva, responsável pela atuação da firma TESCON Engenharia em Anápolis e grande amigo de Dr. José.



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
D. N. E. R.
RODOBRÁS

RESOLUÇÃO Nº 086, DE 22 DE NOVEMBRO DE 1973

O PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BELÉM-BRASILIA "RODOBRÁS", designado pela Portaria nº 34, de 10.04.67, do Exmº Sr. Ministro de Estado dos Transportes, no uso das atribuições que lhe conferem o artigo 13 do Decreto nº 56.465, de 15.06.65 e a Portaria 638 de 25.03.67, do Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem,

R E S O L V E :

Elogiar e agradecer ao Engenheiro JOSÉ OLÍMPIO MAIA NETO, a valiosa cooperação que prestou na construção e pavimentação da Rodovia "Bernardo Sayão" (Belém-Brasília), no período de 02/09/68 a 19/11/73, no desempenho das funções que lhe foram atribuídas, tendo demonstrado no cumprimento de seus deveres, zelo, probidade, inteligência e lealdade, qualidades que o credenciam a ocupar cargos de relevo na administração pública de escala superior.

Determinar que se transcreva o inteiro teor deste ato em sua ficha funcional.

REGISTRE-SE E CUMPRE-SE

ENG. JAIR LAGE DE SIQUEIRA

— PRESIDENTE —

EXEMPLO DE CIDADANIA

Alberto José Marques³

O engº José Olímpio, profissional de escol, é uma personalidade humana de particulares atributos.

Esse engenheiro, que conheço e gozo de suas relações de amizade, é um exemplo de servidor competente e dedicado à coisa pública.

Sou testemunha do seu desempenho como chefe da Residência

— 12/1, com sede em Anápolis, situação que se consolidou quando exerceu a chefia do 12º Distrito Rodoviário Federal, com jurisdição em todo o Estado de Goiás.

Bom colega e chefe estimado angariou durante todos esses anos o apreço dos que o cercam no dia-a-dia do seu trabalho.

Goza, também, da estima das autoridades, principalmente Governadores, Prefeitos e Políticos em geral, aos quais sempre atendeu com fidalguia, em razão do elevado espírito público de que é dotado.



Marques e Darci Mendonça, no III Encontro Nacional dos Procuradores Autárquicos do DNER

³ Procurador Federal Aposentado, prestou significativos serviços ao DNER e ao país. Amigo pessoal de Dr. José Olímpio. Profundo conhecedor das questões jurídicas e técnicas que envolvem os trabalhos de uma rodovia.

Sempre pronto a prestar auxílio aos que a ele recorrem, o Dr. José Olímpio nunca se faz de rogado quando o interesse da coletividade está em jogo.

A sua dedicação ao serviço ultrapassa as suas obrigações de engenheiro.

Em certa ocasião, quando ainda éramos procuradores do antigo DNER, fizemos-lhe um convite para participar do Encontro de Procuradores Federais em Fortaleza, no Estado do Ceará.

Naquele conclave seriam discutidos vários assuntos, obviamente, de natureza jurídica.

Porém, como todos os temas a serem discutidos naquele foro diziam respeito ao direito rodoviário, despertou o interesse e o engajamento do Dr. José Olímpio no evento.

Tenho a certeza de que a sua participação naquele encontro passou a facilitar o entendimento entre as áreas jurídicas e técnicas, do órgão rodoviário a que servíamos, eis que sempre são, de certa forma, interdependentes.

Não se faz desapropriação sem projeto; não se contrata empresa construtora sem as especificações técnicas, de preço e de prazo.

Como pessoa humana, o Dr. José Olímpio, além de dedicado chefe de família, é um homem empreendedor, atencioso e amigo.

Acredito que esse técnico exemplar fará falta à Administração Pública quando, terminado o seu tempo na ativa, resolver optar por merecida aposentadoria.

Brasília-DF, 15 de fevereiro de 2005.

UMA PESSOA LIMPA, TRANSPARENTE E AMIGA

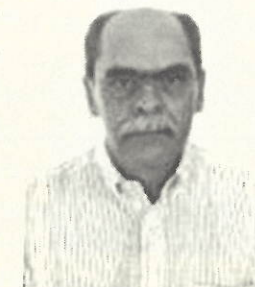
Dauro José de Sá.⁴

Conheci o Engenheiro José Olímpio Maia Neto em 1975, logo após a extinção da RODOBRAS e transferência da rodovia Belém – Brasília para o DNER, quando fui designado Chefe da Residência de Uruaçu (R-12/9).

José Olímpio foi quem me recepcionou naquela cidade, e me repassou todas as informações a respeito do trecho da estrada que ficaria sob a minha responsabilidade.

Como ele já havia sido transferido para Anápolis, a nossa convivência naquela ocasião durou um período relativamente pequeno, apenas o suficiente para me colocar ciente de tudo que dizia respeito à rodovia da qual ele conhecia todos os detalhes. Este pequeno intervalo de tempo, foi suficiente para que eu, no início de minha carreira, reconhecesse nele as qualidades que já naquela época, o qualificava como engenheiro rodoviário de grande conhecimento técnico, aliado à grande experiência prática, sem contar com aquele jeito bonachão que sempre o distinguiu e o acompanhou ao longo de toda a sua vida.

Durante os anos que se seguiram, em razão das minhas atividades em Uruaçu e das dele em Anápolis, o nosso relacionamento foi praticamente nenhum, exceto a participação conjunta em uma ou outra reunião em Goiânia, na Sede do 12º DRF.



Eng. rodoviário
Dauro José de Sá

⁴ Engenheiro Rodoviário, prestou relevantes serviços ao país, desde a Rodobrás. Foi um dos grandes nomes do 12º DRF em Goiás. Disciplinado, discreto e de extrema competência. Juntamente com Dr. José Olímpio acompanhou de perto a expansão das rodovias federais no Estado. É impossível falar no DNER em Goiás sem que o seu nome se destaque.

Quando assumi a Sub-Chefia do 12º DRF, isto no final de 1979, passamos novamente a ter uma convivência mais estreita, uma vez que as nossas atribuições constantemente nos levavam a participar de problemas comuns, cujas soluções exigiam a intervenção tanto da Sub-Chefia do DRF como do Residente de Anápolis. Novamente pude constatar as qualidades de José Olímpio, profissional competente e profundo conhecedor da prática rodoviária.

Convivência maior tivemos quando José Olímpio foi indicado para Chefe do 12º DRF e eu desempenhei a função de seu Substituto. Neste período e no complicado período que veio a seguir com a extinção do DNER e criação do DNIT, quando ele na Coordenadoria da 12ª UNIT e eu como Chefe em Goiás do DNER em extinção, época de muitas incertezas é que pude realmente conhecer em profundidade a incrível pessoa que é o Engenheiro José Olímpio Maia Neto. Ocasão de falta de recursos para a conservação e manutenção das rodovias, incertezas quanto à situação dos funcionários em razão da extinção de um órgão e criação de outro, pressões políticas, e José Olímpio sempre tranquilo, esperançoso, bonachão. Aprendi muito com ele. Aprendi a conhecer, a respeitar e a admirar. Espero que continue a ser sempre a pessoa que é: limpa, transparente e amiga.

BOCA DA NOITE

Luiz Antônio Urani.⁵

Certo dia, quando era Chefe da Residência de Uruaçu/GO, recebi um telefonema do Engenheiro João Tavares, Chefe do 12º Distrito Rodoviário Federal do DNER na época, comunicando que havia marcado uma reunião do Chefe da Residência de Anápolis/GO comigo, na cidade de Jaraguá. Para ser mais preciso, no acampamento da empresa Azevedo Travassos.

No dia marcado, nos dirigimos até Jaraguá, e depois de mais de uma hora de atraso – que depois fui compreender ser um fato corriqueiro para ele –, quem chegou: o Engenheiro José Olímpio, acompanhado do Engenheiro Propício. Esse foi o nosso primeiro contato, e o início de uma grande amizade.

Falar do José Olímpio não é difícil, mas gostaria de falar em partes:

Do ser humano

Para não me delongar, sem rodeios, vou resumir, apresentando o seu pior defeito: “SER BOM DEMAIS”.

Do pai e esposo

Toda a luta em sua vida foi e é em função de sua família, como ele mesmo sempre fala, a razão da vida.



Engenheiro
Luiz Antônio Urani

⁵ Engenheiro competente, deu significativa contribuição aos trabalhos que o DNER executou em Goiás. É um dos nomes respeitáveis do antigo 12º DRF e um dos que têm ajudado a consolidar o DNIT no Estado. Amigo de Dr. José Olímpio.

Do Engenheiro

Não quero aqui plagiar o Engenheiro Paulo Gontijo, mas ele está para o DNER/DNIT de Goiás na mesma proporção que o Engenheiro Bernardo Sayão está para a rodovia Belém-Brasília: um patrimônio.

Do companheiro de trabalho

Um exemplo a não ser seguido, pois o "BOCA DA NOITE", nome com o qual é vulgarmente conhecido, sempre chega atrasado em qualquer compromisso, ou no final do expediente de trabalho.

Do amigo

Ser humano especial, leal, é aquele amigo que sempre queremos ter ao nosso lado.

O Zé é aquele tipo de pessoa que sempre tem na ponta língua um humor negro para descarregar sobre os outros, principalmente em cima de seu fiel escudeiro, meu filho, Amélio, também conhecido pela alcunha de Juninho.

Finalizando, me sinto muito feliz em poder expressar a minha gratidão e o meu respeito por essa figura tão querida.

Continue, José Olímpio, tendo este defeito de "SER BOM DEMAIS". Continue sendo nosso amigo.

Que Deus te abençoe.

PEQUENO ENCÔMIO PARA JOSÉ OLÍMPIO MAIA NETO

Darci Mendonça⁶

Recebi uma honrosa incumbência de redigir algumas linhas sobre o insigne Engenheiro Rodoviário Dr. José Olímpio Maia Neto, mas talvez não seja a pessoa ideal para falar algo sobre José Olímpio (como o chamamos); entretanto, aceitamos o desafio, porque o cidadão de Anápolis é uma pessoa muito benquista e de fácil diálogo.

Falar sobre José Olímpio é percorrer o tempo, em sentido inverso de sua caminhada, para encontrá-lo décadas passadas, ainda jovem, na Rodobrás no Norte do Estado de Goiás (antigo), trabalhando como engenheiro daquela empresa pública que desbravou o sertão brasileiro, e ligou o extremo norte ao sul, até aportar em Anápolis, onde reside a muitos anos.

Dessa sua passagem pela Rodobrás, adquiriu a experiência necessária que o levaria a exercer diversas funções no DNER – órgão extinto, por muitos anos, até alcançar o ápice, ao ser nomeado Engenheiro Chefe do 12º Distrito Rodoviário Federal, função que exerceu, com galhardia, competência e denodo, e só a deixando quando a autarquia foi extinta.



Procurador Federal
Darci Mendonça

⁶ Procurador Federal, um patrimônio humano dos mais representativos dentro do rodoviarismo brasileiro. Profundo conhecedor dos aspectos jurídicos. Figura respeitável dentro do DNER e um dos grandes nomes do 12º DRF em Goiás. Continua prestando valorosa contribuição ao DNIT, no Estado. Goza da amizade de Dr. José Olímpio.

Continuou, na condição de representante do inventariante do DNER, extinto, até a conclusão do inventário do órgão.

Desse período, a partir do ano de 1986, mais precisamente outubro, passamos a exercer nossas atividades no 12º Distrito Rodoviário Federal, oriundo do 8º D.R.F. São Paulo, o encontramos em sua trincheira, empunhando armas em favor do DNER e de sua vocação, que era a rodoviária.

Recebi, por parte do Dr. José Olímpio Maia Neto a melhor acolhida possível, a partir de então passei a privar de sua amizade, até a presente data.

Do convívio, quase que diário, com o Dr. José Olímpio pude constatar que ele, embora aparentando ser bonachão, exerceu suas atividades com toda a lisura. Não demonstrou em momento algum desleixo de negligência para com suas atividades, principalmente sendo cortês com os servidores da autarquia, e em relação aqueles de categoria funcional subalterna. Seu gabinete sempre permaneceu aberto à consultas pelos menos favorecidos. Nunca deixou à espera, na antesala, servidor de qualquer categoria funcional.

Demonstrou, por outro lado, sensibilidade bem grande no sentido de amenizar qualquer questão que lhe chegasse às mãos; demonstrou perfeito espírito de conciliação e solidariedade. Permaneceu, o tempo todo de sua gestão, pronto a dirimir dúvidas, conciliar interesses e apaziguar ânimos mais exaltados de servidores do órgão.

A sua gestão, no nosso modo de entender, foi profícua, e só não foi mais brilhante e duradoura porque, com a extinção do DNER, ocorrida através da Lei 10.233/2001 e criação do Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes, foi aproveitado no novo órgão como engenheiro Supervisor da UL12/1-Anápolis, tendo ainda, por pouco tempo, sido nomeado Coordenador do DNIT, e nesse breve lapso de tempo procurou dar continuidade a suas atividades, da melhor forma possível.

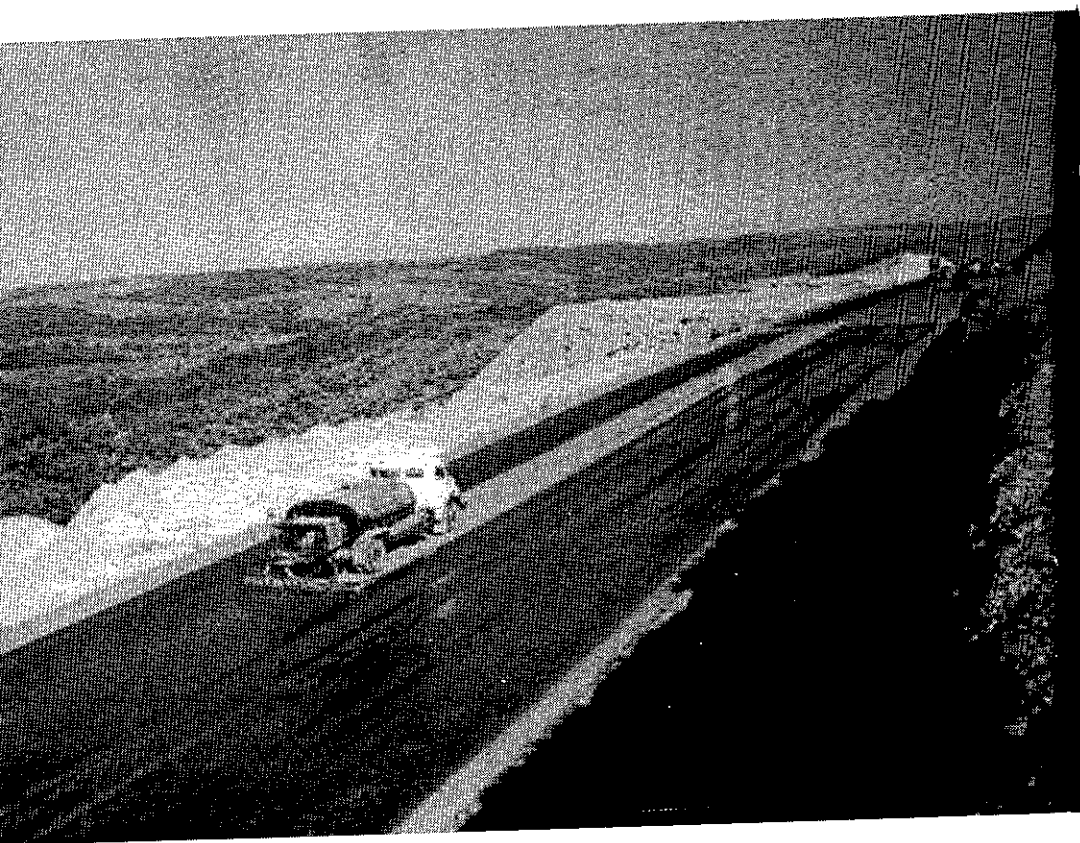
Portanto, no breve espaço a mim reservado para discorrer sobre o ilustre cidadão, concluo, dizendo que tive o privilégio de prestar serviços ao DNER, à Inventariança do órgão extinto e ao DNIT sob sua chefia, representação e Coordenadoria, respectivamente, na

qualidade de Procurador Federal Chefe da Procuradoria do DNER, da Inventariança e da Procuradoria Federal Especializada junto ao DNIT.

Termino por acrescentar que no convívio nesses 18 anos com o Dr. José Olímpio Maia Neto, aprendi a admirá-lo e entender suas atitudes, deixo apenas, de propósito, de mencionar que tivemos grande "bate-papos" fora do expediente, no período da gestão Ruy das Chagas Nazareth. "as tertúlias-remember"?

Nunca o vimos a alterar a voz, a queixar-se de algo. Sempre fomos recebidos com aquele sincero sorriso de amigo leal. Quisera possuir aquelas qualidades que ostenta José Olímpio Maia Neto.

Goiânia, 04 de abril de 2005



Obras de duplicação na BR 060 entre Anápolis/Brasília

Além de Amigo, um Verdadeiro Irmão

Arnaldo Vilela Paiva⁷

Há encontros que, inesperada e inexplicavelmente sem uma ação intencional, criam, de forma muito natural, raízes profundas e se transformam em amizades sedimentadas no respeito e na camaradagem.

Quando, em 1990, vim trabalhar em Goiás, tive o privilégio de conhecer o Dr. José Olímpio que, à época, supervisionava os trabalhos na BR-153, Anápolis/divisa GO/MA.

Já se passaram 15 anos de convívio, com o qual aprendi muito, tanto técnica como humanamente. Tecnicamente, porque o Dr. José Olímpio é um dos melhores engenheiros de estrada que já tive oportunidade de conhecer. Detentor de uma bagagem imensa e um nível extremamente elevado, tem uma capacidade enorme para resolver os problemas naturais que uma obra normalmente apresenta.

Como pessoa humana, foge aos padrões convencionais, tentando, dentro de suas possibilidades, ajudar a todos, independentemente da posição social de cada um. Um homem de caráter e de uma bondade imensa. Um coração de Mãe!

Dr. Zé, embora me falte o traquejo com as palavras, sinto-me feliz em poder dizer que o senhor, além de um grande amigo, tornou-se um verdadeiro irmão!



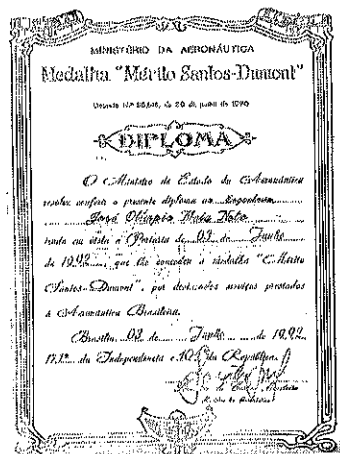
Engenheiro Arnaldo Paiva,
da Tescon Engenharia

⁷ Engenheiro, atua com profunda experiência em favor da Tescon Engenharia. Tornou-se respeitado dentro do DNER. Goza da simpatia de Dr. José pela competência técnica e pela simplicidade humana. Fez-se respeitar no escritório de Anápolis, não só como engenheiro, mas como pessoa.

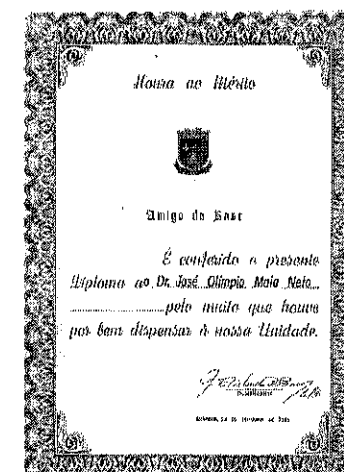
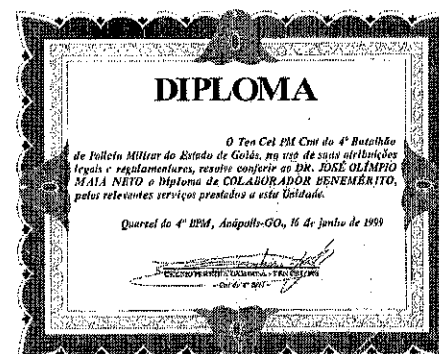
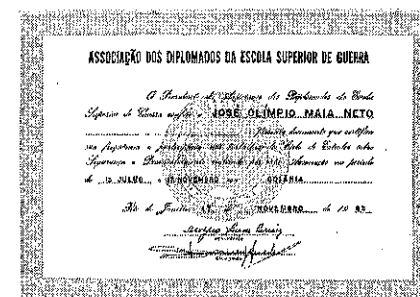
COMENDAS E
CERTIFICADOS



José Olímpio recebe a Medalha Santos Dumont na base Aérea de Anápolis em 20/07/92.



Como profissional e como cidadão o engenheiro José Olímpio Maia Neto cuidou sempre do aprimoramento intelectual e, também, da aplicação dele em favor do bem-estar da comunidade, o que acabou por granjear-lhe respeito e admiração. Os certificados e comendas que seguem refletem essa verdade.



Expenses & profits of the voyage from the 1st of June 1750 to the 1st of July 1750
for one fortnight in the ship of the company of the East India Company
the 5th & 6th of October 1750 in the ship of the company of the East India Company

Provença, 17 de Outubro de 1916.

REPUBLICA DAS REPUBLICAS
GOVERNADOR GERALDO DE CAMARGO DA MOTA
MINISTRO DO PLANEJAMENTO ECONOMICO

CERTIFICADO

O Instituto de Pesquisas Rodoviárias *certifica que*
MEL ALMEIDA ROD R50 *participou do*
CURSO DE INSPECÇÃO DE PONTES E VIADUTOS RODOVIÁRIOS
no período de 21 a 25 de Maio de 1954

Dir. de Ensino 25 de Maio de 1954

Ass. de Ensino
Ass. de Ensino

RECEIVED
 FEDERAL DE
 DEPT. OF
 DEPT. OF

RECEIVED
 FEDERAL DE
 DEPT. OF
 DEPT. OF

Gratificação por: **JOSÉ OLÍMPIO MAIA NETO** Gratificação: _____
 e exercício o CUNDO DE GVERDO DE MATEMÁTICA, com cargo de nível de 000 reais, realizado de 4
 a 24 de julho de 1906, no edifício CASINO, no Rio de Janeiro.

[illegible]

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Empresas Brasileiras de Planejamento de Transportes - GEIPT

CERTIFICADO

Conferência e...
para sua efetiva participação nos trabalhos do Programa de Pesquisa
de Interrelacionamento Entre Datas, Atm, Carrocinhas, Conferências e
Utilização de Rodovias nacionais no período de março 1978 à dezembro 1979,
anexo de comissão em o Governo Brasileiro do Programa das Nações Unidas
Para o Desenvolvimento (PNUD).

Belo Horizonte, 02 de Maio de 1979.

[Assinatura]

REPUBLICA DE PARAGUAY
UNIVERSIDAD FEDERAL DEL PARAGUAY
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS DE CAMPO GRANDE
CURSO EXTRA CURRICULAR
PRINCIPIOS DE MARKETING
CERTIFICADO DE EFICIENCIA

Se otorga a JOSE OLIMPIO MAIA NETO

Prof. Dr. Roberto A. de la Cruz *Prof. Dr. Carlos A. de la Cruz*
MAIA



DECLARAMOS QUE AQUI ESTÁ A CERTIFICADA DE GRAÇA E SEM CUSTAS A SEGUIR:


CERTIFICADO

Certificamos que
Jose Olimpino Lima Neto
 residente em **Luanda, Angola**
General da 1ª Brigada

integrante da Brigada Especial de Defesa do Território do Nordeste do Brasil,
 estacionado pelo Departamento de Documentação e Registro (Dedreg)
 no Rio de Janeiro, em referência de 03 de outubro de 04 de outubro 1986.

Assinado: 16 de outubro 1986

[Assinatura] *[Assinatura]*
 João Carlos Almeida **João Carlos Almeida** **Ademir de Souza Costa**
 Diretor **Coordenador** **Assessor**


 UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
 FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS
 CERTIFICADO
 CÉLIO RICARDO SILVA DOS SANTOS, do art. 171, do Bol. de
 Direção e Insp. (nome e número matriculacional)
 se habilitou a obter os diplomas, com o grau de licenciado em
 Biblioteconomia, em de de 1966.
 João Pessoa, a de de 1966.

[illegible]


UNIVERSIDAD FEDERAL DO PARANÁ
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS DA CAMPUS GRANDE

CURSO DE ADMINISTRAÇÃO E ECONOMIA

Certificamos que MARCELO SILVA
frequentou com assiduidade e aproveitamento o Curso de ADMINISTRAÇÃO E ECONOMIA,
realizado nesta Faculdade, durante o período de 17 A 20 DE SETEMBRO,
1966, ministrado pelo PROFESSOR CARLOS M. VIEIRA.

Campus Grande, 21 de setembro de 1966

(Assinatura) _____

REITOR

(Assinatura) _____

VICE-REITOR

MINISTERIO DA AERONAUTICA
BASE AEREA DE ANANIAS

CONCESSÃO DE DIPLOMA DE HONRA AO HERITO "AMIGO DA BASE"

O Comandante da Base Aérea de Anápolis, em reconhecimento às atividades sociais prestadas ao benefício desta Organização, Nilton, em o propósito de comemorar o seu aniversário, reconheceu ao outorgado, pelo seguinte texto de homenagem:

... e, portanto, de acordo com as normas vigentes, conceder o PL nº 100 da Honra ao Velho da "Amigo do Base" às seguintes pessoas:

- SA FRANCISCO, AURELIANO ARAUJO
- DA JOAO PESSOA JAPAREZ
- DA JOSE QUINTO NAILA NETO
- Cmt NARCOS ANTONIO LACERDA DE ATHAYDE
- DA PROFICIO DE PIHA.


 RADA DE AERONAUTICA
 DE ELISABETH BATO DE BARROS - SEC.
 -CNC BAHIA-

[illegible]

CRONOLOGIA

1943 - Nasce na cidade de Brejo do Cruz, no Estado da Paraíba, em 15 de setembro.

1947 - Sofre grave acidente que lhe causa graves queimaduras pelo corpo.

1950 - Inicia o curso primário na Escola Municipal Antônio Gomes, em Brejo do Cruz.

1955 - Termina o curso primário (Atual Ensino Fundamental, 1ª Fase).

1956 - Inicia o curso ginasial no Colégio Diocesano de Patos, na Paraíba.

1959 - Termina o curso ginasial (atual Ensino Fundamental, 2ª Fase), em Patos/PB

1960 - Inicia o curso Científico (atual Ensino Médio) no Colégio Estadual de Campina Grande, no Estado da Paraíba.

1962 - Conclui o Científico

1963 - Inicia o Curso de Engenharia Civil na Escola Politécnica da Universidade Federal da Paraíba, em Campina Grande/PB

1964 - Inicia atividade de Magistério como Professor de Matemática do Colégio Estadual de Campina Grande/PB

1966 - Faz Suficiência em Matemática na Faculdade de Filosofia da Universidade Federal da Paraíba em João Pessoa/PB

1967 - Conclui o curso de Engenharia, Na Universidade Federal da Paraíba; deixa as atividades de professor do Colégio Estadual de Campina Grande; faz estágio no Departamento de Estradas Rodagem da Paraíba, onde participa da construção das rodovias: Lagoa Grande-Lagoinhas, Rua Nova-Bananeira, Borborema-Paraíba.

1968 - Faz o curso sobre Pavimentação Rodoviária (Dimensionamento do Pavimento), no Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), em Campina Grande/PB; assume a Chefia da 2ª Residência de Conservação do Departamento de Estradas de Rodagem de Sergipe/SE; muda para Anápolis/GO e ingressa na RODOBRAS; inicia os trabalhos como engenheiro na construção da Rodovia Belém-Brasília, trecho Anápolis-Jaraguá. É nomeado fiscal junto ao Escritório de Pavimentação de Anápolis.

1969 - Conhece a jovem Zuleida Maria Ferreira Pinto, com a qual inicia namoro; é nomeado Chefe do Escritório de Pavimentação de Anápolis/GO, pela RODOBRAS.

1970 - Assume a Chefia do Escritório de Pavimentação de Anápolis (EPA).

1971 - É nomeado chefe do Escritório de Pavimentação de Uruaçu/GO.

1972 - É nomeado chefe da Residência de Gurupi/GO (atualmente Gurupi/TO)

1973 - Casa-se com a Sra. Zuleida Maria Ferreira Pinto que, a partir de então, passa a chamar-se Zuleida Maria Maia. Recebe, através da Resolução nº 086 de 22 de novembro, Elogio e agradecimento do presidente da Rodobras pela valiosa cooperação prestada na construção e pavimentação da Rodovia Bernardo Sayão (Belém-Brasília).

1974 - Nasce-lhe a primeira filha: Elissandra Maria Maia (23/10).

1975 - Nasce-lhe a segunda filha: Ana Paula Maia (22/12).

1978 - Nasce-lhe a terceira filha: Raquel Cristina Maia. Faz Treinamento Gerencial e Organizacional, no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, em Goiânia/GO. Participa da XIV Reunião Anual de Pavimentação.

1980 - Inicia-se na maçonaria, pertencendo à Loja Roosevelt nº 01 - Ingressa no Rotary Club.

1981- Recebe do Comandante da Base Aérea de Anápolis a comenda Honra Ao Mérito Amigo da Base.

1983 - Torna-se Sócio Honorário da Associação dos Inspetores e Patrulheiros da Polícia Rodoviária Federal em Goiás. Recebe certificado da Escola Superior de Guerra, pela participação no Ciclo de Estudos sobre Segurança e Desenvolvimento.

1984 - Recebe do Comando Militar do Planalto Certificado pela participação na Operação Presença Alfa 84, realizada pelo Comando Militar do Planalto e 11ª Região Militar, assinado pelo General de Divisas Newton Araújo de Oliveira e Cruz.

1992 - Recebe do Ministro da Aeronáutica, Sócrates da Costa Monteiro, a comenda Mérito Santos Dumont, pelos serviços prestados à Aeronáutica Brasileira.

1999 - Recebe do Comandante do 4º Batalhão de Polícia Militar em Anápolis o diploma de Colaborador Benemérito da Polícia Militar. Recebe da Secretaria de Justiça do Estado de Goiás o Certificado de Conselheiro do 8º Conselho Comunitário de Segurança Pública de Anápolis-GO.

2000 - É nomeado Chefe do 12º Distrito Rodoviário Federal do DNER em Goiás, pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso.

2003 - É nomeado primeiro Coordenador da 12ª UNIT/DNI

BIBLIOGRAFIA

ASSESSORIA TÉCNICA DO 12º DRF (Ministério dos Transportes). *DNER – Histórico das Rodovias Federais em Goiás*. Goiás, 1984.

CARACIOLO, Leonides. *Memórias de um Engenheiro do DNER*. Recife: Comunigraf Editora, 1997

FREYRE, Gilberto. *Brasis, Brasil e Brasília*. Rio de Janeiro: Record, 1968.

FURTADO, Celso. *O Brasil Pós-milagre*. São Paulo: Paz e Terra, 1981.

KUBITSCHKE DE OLIVEIRA, Juscelino. *A Marcha do Amanhecer*. São Paulo: Bestseller, 1962.

_____. *Cinquenta anos em cinco*. Rio de Janeiro: Bloch, 1975.

MENDONÇA, E. Roberto. *JK Cidadão Brasileiro Perfil do Estadista*. Brasília: 2002.

PEREIRA e XAVIER, Sebastião Lázaro/Clésio Lourenço. *O Agronegócio nas Terras de Goiás*. Uberlândia: Editora da Universidade Federal de Uberlândia, 2003

POLONIAL, Juscelino. *Anápolis nos tempos da ferrovia*. Anápolis: 1996. AEE

_____. *Ensaio sobre a História de Anápolis*. Anápolis: 2000. AEE

SAYÃO, Lea. *Meu Pai Bernardo Sayão*. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1976.

AGRADECIMENTOS

Há momentos, situações e empreendimentos em nossas vidas que só são possíveis graças ao apoio, estímulo e compreensão das pessoas amigas que nos rodeiam. Com a produção desta obra não foi diferente. Sem a doação ostensiva (ou anônima) de muitos, o trabalho do autor seria em vão.

Ao citar nomes, ainda que involuntariamente, acabamos cometendo injustiças. Mas no caso específico do presente trabalho meu coração sente a necessidade de agradecer a Terezinha Lúcia de Paula, pela leitura e pelas sugestões, a Maria Neusa Cotrim Corrêa, pelas anotações, à Fundação João Oliveira (através das almas amigas Luiz e Marisa) não só pelo apoio, mas sobretudo pelo estímulo, a Ana Maria, Lívia, Alfredo e Lúdi pela colaboração irrestrita. Ao professor Juscelino Polonial, pelas orientações, ao escritor Coelho Vaz, pelo acompanhamento seguro, à Professora Marisa Espíndola, pela ternura e competência, à Professora Salma pela mão amiga. Ao Marcu Túlio, pela paciência e profissionalismo, ao Professor Edson José Reis, pelos esclarecimentos despretensiosos, a José Nobre do Nascimento, Edimar Ramos Brito e a Danielle Barbosa de Oliveira Pacheco, pelo companheirismo.

SOBRE O AUTOR

- Nasceu em Silvânia-GO (antiga Bonfim), em 23 de novembro de 1960.
- Formado em Letras pela Universidade Estadual de Goiás (UEG).
- Funcionário do Ministério dos Transportes, lotado na 12ª UNIT/DNIT, UL 12-1, Anápolis - Goiás.
- Professor de Língua Portuguesa, Redação e Literatura Brasileira.
- Autor do livro "Coelho Vaz - Quarenta anos de poesia".

O Engenheiro
José Olímpio Maia,
*representa no rodoviarismo
goiano muita importância,
pois teve a oportunidade de
conhecer e enfrentar as
diversidades da vida
rodoviária em todos
os seus aspectos.
Homem experiente
e conhecedor da
engenharia de transportes.
Engenheiro que participou
do desenvolvimento
do nosso estado, buscando
sempre o acerto
e o bem-estar dos usuários
das rodovias goianas
e brasileiras.*

Riumar dos Santos
Engenheiro coordenador da
12ª UNIT/DNIT-GO/DF