



“Nas tardes do Planalto, os crepúsculos de fogo se confundem com as tintas da aurora. Tudo se transforma em alvorada nesta cidade, que se abre para o amanhã...”

.....

POR QUE
CONSTRUÍ
BRASÍLIA



Mesa Diretora
Biênio 1999 / 2000

Senador Antonio Carlos Magalhães
Presidente

Senador Geraldo Melo <i>1ª Vice-Presidente</i>	Senador Ademir Andrade <i>2ª Vice-Presidente</i>
Senador Ronaldo Cunha Lima <i>1º Secretário</i>	Senador Carlos Patrocínio <i>2º Secretário</i>
Senador Nabor Júnior <i>3º Secretário</i>	Senador Casildo Maldaner <i>4º Secretário</i>

Suplentes de Secretário

Senador Eduardo Suplicy	Senador Lúdio Coelho
Senador Jonas Pinheiro	Senadora Marluce Pinto

Conselho Editorial

Senador Lúcio Alcântara <i>Presidente</i>	Joaquim Campelo Marques <i>Vice-Presidente</i>
--	---

Conselheiros

Carlos Henrique Cardim	Carlyle Coutinho Madruga
------------------------	--------------------------

Raimundo Pontes Cunha Neto

.....
Coleção Brasil 500 Anos

POR QUE CONSTRUÍ BRASÍLIA

Juscelino Kubitschek



Brasília – 2000

BRASIL 500 ANOS

O Conselho Editorial do Senado Federal, criado pela Mesa Diretora em 31 de janeiro de 1997, buscou editar, sem pre, obras de valor histórico e cultural e de importância relevante para a compreensão da história política, econômica e social do Brasil e reflexões sobre os destinos do país.

COLEÇÃO BRASIL 500 ANOS

De Profecia e Inquisição (esgotado) – Padre Antônio Vieira
Manual Bibliográfico de Estudos Brasileiros – Rubens Borba de Moraes e William Berrien
Galeria dos Brasileiros Ilustres (Volumes I e II) – S. A. Sisson
O Brasil no Pensamento Brasileiro (Volume I) – Djacir Meneses (organizador)
Rio Branco e as Fronteiras do Brasil – A. G. de Araújo Jorge
Efemérides Brasileiras – Baão do Rio Branco
Amapá: a terra onde o Brasil começou, 2ª edição – José Sarney e Pedro Costa
Formação Histórica do Acre (Volumes I e II) – Leandro Tocantins
Na Planície Amazônica – Raimundo Moraes
Textos Políticos da História do Brasil (9 volumes) – Paulo Bonavides e Roberto Amaral (organizadores)

Projeto gráfico: Achilles Milan Neto

© Senado Federal, 2000
Congresso Nacional
Praça dos Três Poderes s/nº – CEP 70168-970 – Brasília – DF
CEDIT@senado.gov.br
<http://www.senado.gov.br/web/conselho/conselho.htm>

.....

Kubitschek, Juscelino, 1902-1976.
Por que construí Brasília / Juscelino Kubitschek. –
Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.
XVI + 477 p. – (Coleção Brasil 500 anos)

1. Brasília (DF), história. 2. Capital (cidade), Brasil.
I. Título. II. Série.

CDD 981.74

.....

.....

Sumário

APRESENTAÇÃO

por Antonio Carlos Magalhães

pág. XI

UM SENHOR DO TEMPO

por Márcia Kubitschek

pág. XIII

À MESTRA JÚLIA

pág. 1

COMEÇA O NOVO BRASIL

pág. 5

A corporificação da idéia, *pág. 5* • Em busca da integração, *pág. 10*

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

pág. 13

Os trilhos da velha rotina, *pág. 18*

• Assentamento da pedregulha mental, *pág. 21*

• A Comissão Político-eleitoral, *pág. 24* • A Comissão José Pessoa, *pág. 27*

ESTUDOS REALIZADOS EM 1955

pág. 31

Na Prefeitura de Belo Horizonte, *pág. 34* • A igreja-nha da Pampulha, *pág. 37*

APROVAÇÃO DA LEI PELO CONGRESSO

pág. 43

Visita ao local da futura capital, *pág. 47*

A CONSTRUÇÃO DO CATETINHO

pág. 55

Concurso para o Plano Piloto, *pág. 61* • O que era, em tão, o Brasil, *pág. 64*
• O que deveria ser a cidade, *pág. 66*

INÍCIO DA BATALHA

pág. 73

A idéia do cruzeiro do viário, *pág. 82* • A primeira missa, *pág. 86*
• Construtores de catedral, *pág. 92*

SURGE A IDÉIA DA BELÉM-BRASÍLIA

pág. 97

Uma nova mentalidade no País, *pág. 101* • Brasília: meta-síntese, *pág. 105*
• Lançes da campanha, *pág. 109* • O início da Belém-Brasília, *pág. 112*
• A campanha contra Furnas, *pág. 118* • Comboio de máquinas, *pág. 121*
• Ampliação dos objetivos políticos, *pág. 127* • A meta do peão, *pág. 131*

UM DIA NOVO QUE AMANHECIA

pág. 135

Plano educacional, *pág. 137* • A grande seca do Nordeste, *pág. 160*
• Nova abertura política, *pág. 172*

INAUGURAÇÃO DO PALÁCIO DA ALVORADA

pág. 181

Em ação os desbravadores, *pág. 187* • Evolução do pan-americanismo, *pág. 192*
• Visita de Foster Dulles, *pág. 201* • Plano médico-hospitalar, *pág. 209*
• Prosseguem as obras de Brasília, *pág. 214*
• Surge a primeira cidade-satélite, *pág. 218*

A MORTE DO BANDEIRANTE

pág. 221

A vingança das florestas, *pág. 226* • Completada a ligação Belém-Brasília, *pág. 229*
• Início da colonização do Oeste, *pág. 233*
• A visita de André Malraux, *pág. 241*
• Em curso a Operação Pan-Americana, *pág. 243*

TENTATIVA DE PARALISAR AS OBRAS

pág. 249

A CPI con tra a No va cap, *pág. 252* • A con fe rên cia dos 21 em Bu e nos Aires, *pág. 255* • Plano de abas te ci men to à ci da de, *pág. 260*

A UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

pág. 263

Primórdios da cam pa nha su cess ó ria, *pág. 265* • A in dú s tria da cons tru ção na val, *pág. 274* • O dra ma da re pre sa do Pa ra noá, *pág. 276*

CONVERSANDO COM A NAÇÃO

pág. 285

Resu mo das 31 me tas, *pág. 288* • Ini cia va-se a mu dan ça, *pág. 297* • O pior cego é o que não quer ver, *pág. 300* • Sur ge a idé ia da Bra sí lia—Acre, *pág. 304*
• A vi si ta do Pre si den te Ei sen how er, *pág. 310*
• Uma qua se-tra gédia em Fur nas, *pág. 331*
• Uma eta pa por mês, *pág. 338*

O DESAFIO DA TELECOMUNICAÇÃO

pág. 341

Re cru des ce a cam pa nha con tra Bra sí lia, *pág. 349*
• A úl ti ma ba ta lha con tra a mu dan ça, *pág. 352*

DESPEDINDO-ME DO RIO

pág. 359

As fes tas da in au gu ra ção de Bra sí lia, *pág. 364* • Ven ci do pela emo ção, *pág. 371*

PRIMEIRA REUNIÃO MINISTERIAL

pág. 375

Cria ção da Uni ver si da de de Bra sí lia, *pág. 378*

INSTALAÇÃO DO LEGISLATIVO E DO JUDICIÁRIO

pág. 381

Emo ções... emo ções... emo ções..., *pág. 384* • A ale go ria das três ca pi tais, *pág. 388*
• A re be lião dos 19 se na do res, *pág. 391*

A META DA LEGALIDADE

pág. 395

- A aproximação da fronteira ocidental, *pág. 401*
- A morte da sapo pe ma, *pág. 407* • O significado de Bananal, *pág. 411*

O ÚLTIMO ANIVERSÁRIO

pág. 421

- Agitação na América Latina, *pág. 426* • A OPA e a Ata de Bogotá, *pág. 430*
- A eleição de Jânio Quadros, *pág. 432*

UM IMPERADOR DEPOSTO EM BRASÍLIA

pág. 437

- O fim da jorna da, *pág. 445* • A paisagem do alto, *pág. 450*
- Balanço de pagamento, *pág. 455* • O problema da inflação, *pág. 458*
 - A questão do subdesenvolvimento, *pág. 461*

A MISSÃO DE BRASÍLIA

pág. 465

ÍNDICE ONOMÁSTICO

pág. 471

.....

Apresentação

Falar de Juscelino Kubitschek é falar do novo Brasil que ele ide a li zou e co me çou a cons tru ir. Fa lar de JK é pro cla mar que foi ele, sem dúvida, o gran de ho mem de Esta do do Bra sil con tem po râ neo.

Com coragem, mas sem ódios ou receios, ele en fren tou as for ças mais di versas para al can çar seu ob je ti vo ma i or, que era a Pre si dên cia da Repú blica, a fim de ser vi o Bra sil.

Quem com ele conviveu pode afirmar que jamais guardou rancores ou ressentimentos dos mais ferrenhos adversários, porque achava que seus deveres com o Brasil eram maiores do que questões pessoais ou políticas.

JK foi o grande responsável pela industrialização brasileira; o homem do Brasil gran de que, com o Pla no de Me tas como ob je ti vo de sen vol vimentista, mudou a face da Na ção, criando as bases de um amanhã feliz para o povo bra si le i ro.

Fazia as alianças necessárias para obter êxito no Congresso, transigindo algumas vezes para alcançar os fins maiores. Tinha amigos em todos os partidos políticos, mas sua grande força era a simpatia hu ma na que des per ta va em seus con ci da dãos.

Deus permitiu-me a honra de conviver com esta notável figura humana, administrador competente e orgulhoso de seu País. Dele guardo as melhores recordações do início de minha carreira política; mas prefiro abster-me dos aspectos afetivos para julgar o homem que prometeu — e cumpriu — 50 anos em 5 de governo.

Quando, no âmbito dos festejos dos 40 anos de Brasília, o Senado Federal homenageia o grande Presidente, com a publicação de um de seus livros, a homenagem não é dos senadores, mas sim do povo bra si le i ro, por seus intérpretes.

Antonio Carlos Magalhães
Presidente do Senado Federal

.....

Um Senhor do Tempo

Meu pai foi se nhor do tem po. Ele era ca paz de dar a cada dia todos os seus deveres. O dever do homem público, o dever do amigo, o dever de chefe defamília.

Se o seu tempo era pouco, seu afeto supria, na intensidade, as horas da ausência. Sua família e amigos sempre ansiavam pela sua chegada, que percebíamos pela firmeza dos passos, pelo calor da voz, pela ternura das mãos e o brilho dos olhos.

Ele nos amava não só com o carinho, as preocupações, a provisão do lar. Ele nos amava também no amor que devotava ao povo, na misteriosa e singular identidade com o Brasil. Em sua alma, ele era o barro de nos so chão, o con tor no de nos sas mon ta nhas, as es tre las do Cruzeiro, a bravura de nossa gente.

Sei disso hoje, quando ao amor de filha se acrescenta o reconhecimento da cidadã. Vejo como ele foi capaz de dar ao povo a sua alegria, o seu entusiasmo, a sua incansável disposição para trabalhar, a sua paciência, a sua certeza de que o nosso país não é menor no mundo, e que, com a von ta de de seus ho mens, nin guém o ven ce rá.

Qu an do fez o seu ca mi nho para o mun do, le vou as ima gens da infância, vivida em Diamantina, como o seguro de viagem. Neto de um imigrante tcheco que buscara o Serro empurrado pelo sonho, órfão de pai muito menino, meu pai construiu o seu destino na obstinação de servir. Escolheu a medicina, e descobriu, ao formar-se, que o seu amor ao povo pedia-lhe mais ainda. Prefeito de Belo Horizonte entendeu que o povo tem direito aos espaços de beleza, e convocou Niemeyer para desenhar os contornos da Pampulha. Governador de Minas, deu-lhe as bases do desenvolvimento, com estradas e usinas hidrelétricas. Presidente da República, cumpriu o que prometera: convocou o futuro para o seu mandato, e, em cinco anos, construímos o que exigiria meio século. Brasília significou, para ele, mostrar ao mundo que, neste país continental, a vontade sempre superou e sempre supera rá as dificuldades.

Considerado o Brasileiro do Século, estou certa de que ele só aceitaria esse título com a convicção de que ele foi um brasileiro do século, entre todos os brasileiros do século. Um brasileiro igual a tantos outros, anônimos e patriotas.

Meu pai, nosso amigo, foi o dedicado servidor de nossa pátria, o contemporâneo do futuro. Muito obrigada, em nome da família, em nome dele, que me delegou essa missão com o seu sangue e o seu amor, pela reedição desta obra, não somente parte de nossa história e, portanto, da nossa herança comum, como também do amor que ele dedicou à nossa terra e à nossa gente.

Márcia Kubitschek

...e aparecerá aqui
a Grande Civilização,
a Terra Prometida,
onde correrá leite e mel.
Essas coisas acontecerão
na terceira geração.

DOM BOSCO



.....

À Mestra Júlia

Quando pensei com tar aos meus pa trí ci os, na uni da de ex po si ti va de um li vro, as ra zões e o modo por que cons truí Brasília,refleti que o tema não me pertencia, e sim aos his to ria do res da ci da de e do País.

Embora já houvesse acumulado os fatos para esta narrativa, deixei-os de lado. Bastava-me o esforço para erguer a nova Capital do Brasil no Pla nal to Cen tral.

Entre tan to, com o pas sar do tem po, pude sen tir que tal vez só eu pudesse contar por inteiro a origem e a formação de Brasília. Além de seu fun da dor, se ria tam bém o seu cro nis ta.

Antes de ser construída, Brasília foi uma polêmica. A mais longa que se travou no Brasil: viera da Colônia, atravessara todo o Império, entrara pela Re pú bli ca, e con ti nu a va a ser, até o iní cio do meu Go ver no – uma con tro vér sia e um de sa fio.

Quando lhe plantei os primeiros alicerces, a velha polêmica, lon ge de ate nu ar-se – tor nou-se mais ve e men te. E de tal modo que hou ve quem vaticinasse, não apenas o fracasso da iniciativa visionária, mas o de toda a mi nha obra ad mi nis tra ti va.

De po is, ao ina u gu rar a nova Ca pi tal da Re pú bli ca, no dia cer to, na hora certa, com todas as coisas nos seus lugares, imaginei que a obra gigantesca, representando o esforço conjugado de toda a Nação,

teria o dom de calar para sempre os seus teimosos opositores. Não tardei a reconhecer que me equivoqueava.

A despeito de já se começar a sentir que Brasília mudava o Brasil, criando uma nova era para o seu progresso, ainda persistiam contra ela as vozes apai xonas das – umas, de boa fé; ou tras, por incompreensão.

Eu de via çamar a mim, na hora de todas as acusações, a responsabilidade do empreendimento. Mas não para alimentá-la e contrariá-la. Em vez do litígio – a explicação. No lugar da palavra exaltada – o depoimento sereno.

Sempre tomei por norma, ao longo de minha vida pública, esta recomendação de Joubert: Não devemos cortar o nó que pode nos desatar.

Enquanto não chegasse a hora de me retirar em que todos nós seremos apenas memória, julgo ainda do meu dever explicar o que fiz. O Imperador Pedro II, no fecho de um soneto, dizia aguardar a justiça de Deus na voz da História. A justiça de Deus, no meu caso, tenho-a eu comigo, na intimidade de minha fé. Por isso, com este livro, só aspiro a ver confirmado aquilo que já tenho: a benevolência de meus contemporâneos. Na verdade, ao verificar que minha obra maior teve o seu prosseguimento natural, em benefício exclusivo do Brasil, dou-me por bem pago de todas as lutas que travei. O importante, numa batalha, não são os mortos e os feridos, mas a praça conquistada.

Há ainda uma explicação para este livro: é que ele constitui também um pretexto para agradecer. Agradecer a Oscar Niemeyer, a Lúcio Costa e a Israel Pinheiro, intérpretes imediatos de uma aspiração nacional que eu lhes transmiti. Aos membros das duas Casas do Congresso que me proporcionaram os instrumentos legais de que eu necessitava para materializar Brasília. Aos candangos que amassaram com o suor de seu rosto o cimento e a areia de seus edifícios. Ao entusiasmo do povo, que nunca me faltou com o seu aplauso. E a amigos, e a companheiros, e a colaboradores, que vão nomeados no correr da narrativa. E ainda aos meus adversários leais, a quem sou reconhecedor pela função fiscalizadora e estimulante que exerceram, na vigência de uma obra que marcaria o grande salto do Brasil para a complementação de sua autonomia como grande nação.

Devo uma palavra de gratidão, igualmente, a dois amigos, que tornaram possível a publicação desta obra: Adolpho Bloch, cuja chamada idealista me colocou a pena na mão para que a escrevesse; e Caio de Freitas, jornalista, pesquisador histórico, que reuniu o material de que necessitava para a elaboração do volume.

Nunca hei de esquecer que, a 21 de abril de 1960, em Brasília, contemplando a cidade que estava sendo inaugurada, minha mãe alongou o olhar para o horizonte recortado de edifícios de concreto armado e fez este reparo, com o orgulho generoso que as mães sabem ter:

— Só mesmo Nonô se ria com a paz de relatar tudo isto!

Na realidade, tudo o que sou, como cidadão, como brasileiro, como homem público, à minha Mãe o devo. Viúva aos vinte e três anos, ela só viveu para o seu trabalho e para a educação de seus dois filhos. Nunca teve uma palavra de desalento, mesmo nas horas mais difíceis. Graças à sua tenacidade, abriu caminho na vida. E foi no seu exemplo que me inspirei para realizar o meu destino. Sem a sua lição diante dos



olhos, eu não teria feito Brasília. A ela, este livro é dedicado.

.....

Começa o novo Brasil

Como nasceu Brasília? A resposta é simples. Como todas as grandes iniciativas, surgiu quase de um nada. A idéia da interiorização da Capital do País era antiga, remontando à época da Inconfidência Mineira. A partir daí, viera rolando através das diferentes fases da nossa História: o fim da era colonial, os dois reinados e os sessenta e seis anos da República, até 1955. Pregada por alguns ideólogos, chegou, mesmo, a se converter em dispositivo constitucional. No entanto, a despeito dessa prolongada hibernação, nunca aparecera alguém suficientemente audaz para dar-lhe vida e converter tê-la em realidade.

Coube a mim levar a efeito a audaciosa tarefa. Não só promovi a interiorização da Capital, no exíguo período do meu Governo, mas, para que essa mudança se processasse em bases sólidas, construí, em pouco mais de três anos, uma metrópole inteira — moderna, urbanisticamente revolucionária —, que é Brasília.

A CORPORIFICAÇÃO DA IDÉIA

Tudo teve início na cidade de Jataí, em Goiás, a 4 de abril de 1955, durante minha campanha como candidato à Presidência da República. Os políticos que me antecederam realizavam sua pregação ao lon-

go das cidades e capitais, situadas na faixa litorânea. Só ocasionalmente quebravam a linha desse roteiro, concordando em fazer um comício num centro populacional do interior. A conduta que adotara inédita, e revelou-se da maior eficiência possível. Em vez das populações do litoral, iria falar, em primeiro lugar, aos eleitores do Brasil Central.

Daí a razão por que o meu primeiro comício foi realizada do justamente em Jataí, cidade perdida nos sem-fins de Goiás. No discurso que ali pronunciei, referindo-me à agitação política que inquietava o Brasil e contra a qual só via um remédio eficaz – o respeito integral às leis –, declarei que, se eleito, cumpriria rigorosamente a Constituição. Contudo, era meu hábito, que via e era dos tempos da campanha para a governadoria de Minas Gerais, estabelecer um diálogo com os ouvintes, após concluído o discurso de apresentação da minha candidatura. Punha-me, então, à disposição dos eleitores para responder, na hora, a qualquer pergunta que quisessem formular-me.

Foi nesse momento que uma voz forte se impôs, para me interpelar: “O senhor disse que, se eleito, irá cumprir rigorosamente a Constituição. Desejo saber, então, se pretende pôr em prática o dispositivo da Carta Magna que determina, nas suas *Disposições Transitórias*, a mudança da Capital Federal para o Planalto Central.” Procurei identificar o interpellante. Era um dos ouvintes, Antônio Carvalho Soares – vulgo Toniquinho –, que se encontrava bem perto do palanque.

A pergunta era embaraçosa. Já possuía meu Programa de Metas e em nenhuma parte dele existia qualquer referência àquele problema. Respondi, contudo, como me cabia fazê-lo na ocasião: “Acabo de prometer que cumprerei, na íntegra, a Constituição e não vejo razão por que esse dispositivo seja ignorado. Se for eleito, construirei a nova Capital e farei a mudança da sede do Governo.”

Essa afirmação provou um delírio de aplausos. Desde muito, os goianos acalentavam aquele sonho e, pela primeira vez, ouviram um candidato à Presidência da República assuirmo, em público, tão solene compromisso. A idéia, como já disse, nascera em 1789 e viera se arrastando, sem que mais nada houvesse sido feito no sentido de concretizá-la. A única providência tomada – além das de caráter aleatório, que refletiam a atividade das comissões presididas por Luís Cruls, Polício e o Marechal José Pessoa – havia sido o acréscimo de um regu-

colorido no mapa do Brasil, assinalando a localização do futuro Distrito Federal.

A afirmação do começo em Jataí fora política até certo ponto. Até então, eu não me havia preocupado com o problema. Entretanto, a partir dali, e no desdobramento da jornada eleitoral – quando percorri o País inteiro –, deixei-me empolgar pela idéia. Havia visto o Brasil de cima – a bordo de um avião – e pude sentir o problema em todas as suas complexas implicações. Dois terços do território nacional ainda estava virgens da presença humana. Eram os “vazios demográficos” de que falavam os sociólogos.

O grande desafio da nossa História estava ali: seria formar-se o deslocamento do eixo do desenvolvimento nacional. Ao invés do litoral – que já havia alcançado certo nível de progresso –, povoar-se o Planalto Central. O núcleo populacional, criado naquela longínqua região, espraiar-se-ia como uma mancha de óleo, fazendo com que todo o interior abrisse os olhos para o futuro grandioso do País. Assim, o brasileiro poderia tomar posse do seu imenso território. E a mudança da Capital seria o veículo. O instrumento. O fator que iria desencadear novo ciclo bandeirante.

Fixei-me na idéia. E, como resultado dessa fixação, aos 30 itens, que integravam meu Plano de Metas, acrescentei mais um – o da construção da nova Capital –, ao qual denominaria, mais tarde, a “Meta-Síntese”.

Quando assumi o Governo, o Brasil acabava de viver uma das fases mais tumultuosas de sua História. Houve o suicídio do Presidente Getúlio Vargas e dois outros chefes do Governo foram depostos. Não deixei de herdar grande parte do ressentimento que conturbava o ambiente político. Em face disso, era grande e aguerriada a bancada oposicionista no Congresso. Uma lei, que de terminasse a mudança imediata da Capital, certamente iria dar causa a profundas divergências e acirrar-se-ia contra mim, logo no início do meu mandato, o ódio dos oposicionistas mais intransigentes. A situação requeria cautela.

Chamei o jurista San Tiago Dantas e lhe pedi que elaborasse a mensagem e o respectivo projeto de lei. Expliquei-lhe, porém, o que desejava: uma lei que, uma vez aprovada, fosse um diploma legal completo, capaz de cobrir todas as fases da execução da transferência,

sem que me vis se obri ga do a re cor rer, de novo, ao Con gres so. O tra ba lho que San Tiago Dantas me apresentou era perfeito. Nele, tudo havia sido previsto. Acusava apenas uma lacuna: a data da transferência. A Constituição estabelecia, nas suas *Disposições Transitórias*, que essa data seria fixada pelo Congresso.

Antes, porém, da remessa da mensagem ao Congresso, julguei que deveria tomar algumas providências – estas de natureza política. Naquele momento, a Oposição tudo vinha fazendo para impedir a aprovação de uma lei sobre o Imposto de Consumo, que era de grande interesse para o Governo. O mesmo iria acontecer certamente em relação ao anteprojeto de lei referente à mudança da Capital. A solução seria transferir o patrocínio da iniciativa para o Governo de Goiás – o Estado mais estreitamente vinculado ao problema. Falei, a respeito, com o Governador José Ludovico, que aceitou, com entusiasmo, a sugestão. Não só atuaria junto aos representantes do Estado – inclusive os udenistas – no sentido de se criar um ambiente favorável à idéia, mas, também, promoveria a realização de uma cerimônia em Goiânia, que acentuaria ainda mais o caráter regionalista da iniciativa. Tratava-se de um “ato público” a ter lugar na principal praça da Capital do Estado, durante o qual eu assistiria, na presença do povo, a mensagem que seria enviada ao Congresso. Tudo combinado, anunciava a data da cerimônia: 18 de abril de 1956.

Na época, o único avião de que dispunha a Presidência era um DC-3 – aparelho ronceiro que levava dois dias do Rio a Belém do Pará. Daí o apelido que lhe era dado: “carroça aérea”. Era nesse avião que eu iria fazer a viagem até Goiânia, deixando o Rio pouco antes da meia-noite. O Brigadeiro Fleiuss, Ministro da Aeronáutica, considerou uma temeridade o vôo noturno. Iríamos sobrevoar justamente a região mais de ser ta e sem recursos do interior do Brasil. Além disso faríamos o percurso em plena escuridão. Se houvesse uma pane, estaríamos perdidos.

Habitado aos azares das viagens aéreas, não levei em consideração as ponderações do Ministro da Aeronáutica. Deixamos o Rio às 11 horas da noite, com um céu sem estrelas e prenúncios de tempestade. A viagem transcorreu normalmente até as 3 da madrugada, quando, sem qualquer pressão, o avião perdeu a rota e se deixou levar, sem

rumo. Voávamos às cegas, ora em círculos, ora em linha reta, na expectativa de um desastre iminente. Quando amanheceu, vimos uma localidade de que o piloto reconheceu ser a cidade de Morrinhos, não muito distante da Capital do Estado. Tomando-se como ponto de referência, orientou o avião na direção que desejávamos.

Sobrevoamos Goiânia ainda muito cedo e, mesmo assim, pudemos constatar que a cidade estava engalanada, com milhares de pessoas nas ruas. Preparamo-nos, então, para a descida, quando ocorreu um fenômeno curioso. O avião já havia sido colocado na posição adequada, e eis que uma nuvem branca e densa, como imenso floco de algodão, estacionou exatamente em cima da pista, impedindo a aterrissagem. O mais surpreendente era que a nuvem ocultava apenas a pista, como se tivesse o propósito de evitar o pouso. Sobrevoando o local, podíamos ver, com absoluta nitidez, a multidão que se perloitava as imediações do aeroporto.

Após várias tentativas de aterrissagem e todas fracassadas, decidimos seguir para Anápolis, distante meia hora de vôo. Ali o avião pousou sem novidade.

Encontramos o aeroporto deserto. Não havia viva alma nem no campo de pouso nem no edifício da administração. Deixando o aparelho, atravessamos o edifício da administração. Entramos num pequeno café, que acabara de abrir suas portas. Sentamo-nos a um canto e pedimos “média com pão e manteiga”. Surgiram, pouco depois, quatro ou cinco pessoas, atraídas certamente pelo ruído dos motores. Olharam-nos com surpresa e foram em busca do prefeito e do chefe político do município. Quando estes chegaram, expliquei-lhes o motivo da inesperada visita e esclareci que, não podendo perder tempo — pois estava de viagem marcada para Manaus, onde me aguardava o Coronel Janari Nunes, então presidente da Petrobrás, a fim de visitarmos, juntos, o poço pioneiro de Nova Olinda —, havia resolvido realizar ali a cerimônia da assinatura da mensagem a ser enviada ao Congresso.

Assim, o “ato público”, que deveria ter tido lugar na principal praça pública de Goiânia e na presença de milhares de pessoas, acabou sendo realizado no interior de um botequim, ao lado do aeroporto de Anápolis, e assistido apenas por meia dúzia de curiosos. Assinei ali a mensagem e solicitei que se redigisse uma ata, a ser subscrita por todos

os presentes, com signan do, no seu tex to, tudo quan to acon te ce ra na que la ma nhã. A men sa gem e a ata ti ve ram a mes ma data: 18 de abril de 1956.

EM BUSCA DA INTEGRAÇÃO

Yuri Gagarin, o famoso astronauta, disse-me ao ver Brasília pela primeira vez: “A idéia que tenho, Presidente, é a de que estou desembarcando num plane ta di fe ren te, que não a Terra.”

De fato, o cenário de Brasília tem aspectos re al men te sin gu la res. As cú pu las do Pa lá cio do Con gres so — uma côn ca va e ou tra con ve xa; a im pon ên cia da Pra ça dos Três Po de res, re fle tin do o bri lho de suas sucessivas fachadas de vi dro; o Pa lá cio do Su pre mo Tri bu nal da Jus ti ça, apoiado em alicerces tão tênues que dão a impressão de que o edifício não toca o chão, mas flu tua; a be le za do Pa lá cio da Alvo ra da, con ce bi do em li nhas de uma har mo nia tão per fe i ta, que o tra ça do de suas co lu nas *sui generis* já é motivo ornamental até de cer to tipo de lou ça so fis ti ca da — tudo ali é diferente. Revolucionário. Reflete uma estética urbanística única no mun do. E, so bre o acú mu lo das ma ra vi lhas cri a das pelo gê nio humano, estende-se o infinito do horizonte rasgado do Planalto — um horizonte baixo, que lembra as vastidões marinhas, e que, sendo enorme, ser ve de pal co, pela ma nhã e à tar de, aos mais des lum bran tes jo gos de luz de que é ca paz a na tu re za.

Assim é Bra sí lia numa vi são ca le i dos có pi ca, sem se re cor dar o seu todo urbanístico — os blo cos re si den ci a is; o Eixo Mo nu men tal; a au daciosa torre de telecomunicações com seu restaurante panorâmico; as famosas “Qua dras” auto-suficientes, re cor dan do, numa fe i ção mo der na, as comunidades medievais; e, sobretudo, o lago artificial, com 600 milhões de metros cúbicos de água, dotado de praias, iate clube, barcos a vela e toda na tu re za de es por tes aquá ti cos.

No mun do exis tem al gu mas ci da des ar ti fi ci a is, isto é, não nas cidas por imposições sociopolíticas, mas erigidas por iniciativa de reis ou de governantes. A construção de todas elas arrastou-se através dos anos, e al gu mas, ape sar do tem po pas sa do, ain da não es tão de todo con cluídas. Por outro lado, nenhuma delas possui uma história própria — uma his tória de he ro ís mo, au dá cia, de ter mi na ção e es pí ri to de pi o ne i ris

mo épico, que representou sua construção, exibe uma insígnia que lhe empresta importância ímpar, quando posta em comparação com suas congêneres. A nova Capital, descontada sua grandiosidade arquitetônica, permitiu que dois terços do nosso território – que eram desalentadores “espaços vazios” – fossem conquistados.

Po de-se di zer as sim, e com a ma i o r se gu ran ça, que o Bra sil só se tornou adulto depois da construção de Brasília. Durante toda a sua His tó ria – do Des co bri men to até o meu Go ver no – vi ve mos, para aproveitar aqui uma observação do nosso primeiro historiador, Frei Vicente do Salvador, “arranhando a areia das praias, como caranguejos”. O litoral foi de fato uma monovidência nacional. Vivia-se por ele. Agia-se em função dele. E o que ocor ria em re la ção ao res to do Bra sil?

A resposta é simples: o de ser to sem fim des do bra do nas suas características regionais – a caatinga, no Nor des te; o cer ra do, no Pla nal to Central; o pan ta nal, nas re giões ala ga di ças de Mato Gros so; as pas ta gens, nas zonas de pecuária do Triângulo Mineiro e das coxilhas rio-grandenses; e a tenebrosa, indevassável e misteriosa floresta ama zô ni ca, no ex tre mo norte do País.

Civilização? Núcleos populacionais? Quis tos de den si da de de mo grá fi ca? Todos esses sintomas de progresso existiam, igualmente, e eram constatados ao longo da extensa fita litorânea, cuja profundidade não ultrapassava uma fa i xa de du zen tos qui lô me tros. O Bra sil, como se sabe, é um dos maiores países do mundo, superado apenas, em terras contínuas, pela União Soviética, a China e o Canadá. Seu território é cortado pelo Equador e pelo Trópico de Capricórnio e se prolonga até os con tra for tes da Cor di lhe i ra dos Andes.

A formageográfica do Brasil é caracteristicamente triangular, a exem plo do Con ti nen te de que faz par te, e equi va lem-se, em ex ten são, suas fronteiras marítimas e terrestres, o que nos assegura uma projeção tanto continental quanto oceânica. Contudo, a população era escassa – pelo me nos um pou co an tes do iní cio do meu Go ver no –, mal ul tra pas san do o índice de 6 habitantes por quilômetro quadrado. Tratava-se, pois, de um mundo inexplorado. Dotado de riquezas fabulosas, mas praticamente virgem do trabalho humano.

Em face dessa realidade, cruel para o nos so or gul ho de bra si le i ros, im pu nha-se a re a li za ção de uma nova e di nâ mi ca po lí ti ca no País.

O Brasil, volta do até então para o mar, teria de assumir uma atitude diametralmente inversa, isto é, voltar as costas para o oceano e empenhar-se em to mar pos se efe ti va do seu ter ri tó rio, de cuja exis tên cia só tinha co nhe ci men to por meio dos ma pas.

Mas, para que esse objetivo pu des se ser atin gi do, uma re vo lu ção de ve ria ser fe i ta. Re vo lu ção, não de san gue, mas de mé to dos ad mi ni stra ti vos. Em primeiro lugar, o Brasil deveria extinguir seus espaços va zi os. Para que esse es co po fos se atin gi do, di ver sos ta bus te ri am de ser quebrados; processar-se a ex plo ra ção dos seus imen sos re cursos na tu rais; pro ce der-se à ex tin ção dos seus cla mo ro sos des ní ve is so ci ai s, por in ter mé dio de uma disse minação uniforme do progresso; fazer-se a apro xi ma ção dos núcleos populacionais pela abertura de estradas em todas as direções; dar-se energia abundante e barata aos Estados, providenciando-se a cons tru ção de usi nas hi dre lé tri cas onde elas se fi zes sem ne ces sá rias e sem qualquer preocupação regional; atrair capitais externos, de forma a possibilitar a ere ção de si de rú r gi cas, ten do em vis ta uma in dus tri a li za ção nacional; irrigar-se, por meio de uma intensiva política de açudagem, a terra seca do Nordeste, para estimular sua agricultura; de vassar-se a floresta amazônica, de modo a incorporá-la ao território nacional e, por fim, mudar-se a sede das decisões governamentais, construindo-se a nova Ca pi tal no cen tro ge o grá fi co do País.

Mal começaram os trabalhos, Osvaldo Orico realizou um estudo admirável sobre todos os problemas atinentes à nova Capital, abrangendo temas do mais alto interesse, como o valor geopolítico do empreendimento, a revolução na arquitetura, as razões do Planalto, a Transbrasiliana, ou es tra da da uni da de na ci o nal, isto é, a Belém-Brasília, a pre fe ri da de São João Bos co e ou tros itens que fa zem do li vro um pre cursor de qual quer es tu do a res pe i to de Bra sí lia. Seu tra ba lho tem ain da o mé ri to de ter sido fe i to an tes da ina u gu ra ção da Ca pi tal.

Todas essas providências, algumas de proporções assustadoras, de ve ri am cons ti tu ir, en tão, o que eu iria de no mi nar, como Pre si den te da Repú blica, a ver da de ira In te gração Na ci o nal.

.....

Antecedentes históricos

Tudo isso, assim anunciado sucintamente, poderia ser considerado um sonho irrealizável. No entanto, o *slogan* da minha campanha de candidatura – 50 Anos em 5 – foi creditado integralmente. É nítida a linha divisória que separa duas fases antagônicas da nossa História. Há um Brasil de antes de 1956, afundado no marasmo econômico, descrente de si mesmo, e outro Brasil, confiante nas próprias energias, otimista, cioso da sua soberania e consciente do relevante papel que lhe compete representar no concerto das grandes nações. Qual o motivo da súbita mudança de mentalidade? As razões são diversas, mas sobressai-se, entre todas, a construção da nova capital.

Vejamos, em traços rápidos, as distâncias que separam Brasília de alguns dos principais polos do desenvolvimento nacional: 940 quilômetros do Rio de Janeiro; 725 quilômetros de Belo Horizonte; 890 quilômetros de São Paulo; 1.650 quilômetros de Porto Alegre; 925 quilômetros de Curitiba, no rumo oeste, na direção da fronteira com a Bolívia; 2.250 quilômetros de Rio Branco; 1.940 quilômetros de Manaus; 1.450 quilômetros de Belém; e 1.750 quilômetros de Natal. Comparando-se as distâncias, medindo-se os meridianos e paralelos, verifica-se que não poderia ter sido mais adequada a localização de Brasília. Construída num ponto estratégico, as estradas que a servem – um verdadeiro tecido conjuntivo de artérias e veias de intercomunicação interna – reali-

zam, com perfeição, uma verdade irracional do Brasil por dentro, aproximando os Estados que, embora geograficamente limítrofes, viviam tão distanciados, uns dos outros, como se pertencessem a países diferentes. O governador em Rondônia, o capitão Paulo Nunes Leal, disse-me, certa vez, que uma mercadoria encomendada nos centros industriais do Rio e de São Paulo levava seis meses a transpor as distâncias, a fim de poder ser utilizada pelos seus governadores em Porto Velho.

Como uma Nação poderia progredir, sujeita a essas limitações? Brasília, em treze anos, foi construída, e o país, como por encanto, no curtíssimo período de apenas três anos e 10 meses, tornou-se uno. Inteiro. Homogêneo. Enfim, uma autêntica unidade socioeconômica, em condições de realizar – quando muito numa década – seu destino de uma das grandes nações do mundo.

No entanto, há fatos, ou melhor, imagens que devem ser recompostas para que se possa compreender, em sua plenitude, a revolução que representou, para o futuro do Brasil, a construção de Brasília. Quem vai ao Planalto Central – a 1.100 metros de altitude – extasia-se, muito antes de chegar à nova capital, com o cenário que se lhe abre aos olhos. Além da paisagem, que é típica do que se denomina chapadão, vê abrir-se, às suas pupilas, o esplendor da urbe majestosa. O trajeto do aeroporto à Praça dos Três Poderes – que é o centro cívico da capital – constitui uma sucessão de surpresas.

Bem em frente ao Palácio do Planalto, ergue-se o Museu da cidade – um estranho monumento de forma retangular, em cujas paredes lêem-se diversas frases, referentes à construção da nova capital. O que chama a atenção na quele conjunto arquitetônico, além da sua bizarra conformação, é um alto-relevo, em granito, reproduzindo uma fisionomia humana. Ao lado, está esculpida a seguinte frase:

“A Juscelino Kubitschek de Oliveira, que desbravou o sertão e ergueu Brasília, com audácia, energia e confiança, a homenagem dos pioneiros que o ajudaram na realização da grande aventura.”

A frase, refletindo a gratidão dos milhares de candangos que cooperaram comigo na gigantesca tarefa, não deixou de me sensibilizar. Contudo, nela fala-se em “aventura”, o que poderá dar a impressão de que a transferência da sede do governo constituiu uma empreitada temerária. Uma espécie de jogo, no qual tudo foi arriscado sem se saber, na rea-

lidade, o que aconteceria no fi nal. Mas a ex pres são “aven tu ra”, a que recor reram meus amigos, foi utilizada num sentido bem diferente. Para eles, a tarefa, que havíamos realizado, era de tal grandiosidade que só exist ia uma pa la vra para de fi ni-la: aven tu ra.

A verdade é que, se houve tarefa meticulosamente planificada, esta foi jus ta men te a cons tru ção de Bra sí lia. O exí guo pra zo de execução da obra – mo ti vo de acér ri mos ata ques da Opo si ção – foi im posto pela antiga tradição administrativa de que nenhum governo, no Brasil, ja ma is deu pros se gui men to a qual quer obra ini ci a da pelo que o an te ce deu. Daí a pressa, a determinação de concluí-la, ou melhor, não só inaugurando-a durante o último ano do meu governo, mas providenciando, igualmente, a mudança dos servidores públicos, de forma que a trans fe rên cia da fa i xa pre si den ci a ao meu su ces sor nela ti ves se lu gar.

Não houve, pois, qual quer fe i ção de aven tu ra na ta re fa. Aventura houve, e com graves implicações, na mudança de muitas capitais, re gis tra das na his tó ria. No an ti go Egi to, te mos Mên fis, Te bas e Ale xan dria. Na China, o trono andou de norte a sul, ao sabor dos reveses dinásticos. A partir do século XII, assistimos no Japão à situação curiosa de um dualismo estatal corresponder à duplicidade de capitais: em face de Quioto, residência tradicional do Mikado, erguem-se Camacura e, mais tarde, Iedo, centros administrativos e focos do poder militar do Xogun, o ditador militar. Houve, também, no velho Egito, a cidade-fantasma de Akhetaton, re si dên cia do faraó he re ge Akhe na ton, que a ergueu para opô-la à velha capital, onde pon ti fi ca va o clero re acio ná rio do deus Amon. Seguiram-se os exemplos clássicos de construção de *cidades artificiais*: Constantinopla, Pequim, Madri, São Petersburgo, Washington, Ottawa, Pretória, An ca ra, Cam ber ra e Nova Déli, para só falar das ini ci a ti vas de maior expressão.

Em todos esses casos militaram, criando a motivação para a trans fe rên cia ou para a mu dan ça, ra zões de na tu re za di ver sa, mas pre do minando, na maioria dos exemplos, ora motivos pessoais – relativos a hegemonias dinásticas – ora imposições geopolíticas ou socioeconômicas. Em relação a Brasília, fizeram-se sentir outros fatores, como muito bem acentuou o Embaixador J. O. de Meira Pena, no seu livro *Quando Mudam as Capitais*, publi ca do dois anos an tes da ina u gu ra ção de Bra sí lia, o que não o impediu de fazer uma análise, com todas as implicações,

do que iria significar, de fato, para o nosso futuro, a interiorização do governo. Esse ilustre diplomata revelou, em bases realistas, a motivação da ciclópica tarefa: “Em primeiro plano, o que se deseja é que o governo brasileiro abandone o litoral, essa luxuosa vitrina, útil apenas para atrair a atenção ou iludir o exame do europeu e do americano. Em segundo lugar, para que os cuídas de um Estado mais realista, modesto, menos pedantemente socialista, se dirijam ao sertão, às grandes florestas, aos campos gerais, aos rios caudalosos, às riquezas potenciais enormes e ao sertanejo – magro e forte, homem esquecido do interior – é necessário desviar o centro de gravidade do país, estabelecê-lo no coração dos dilatados territórios do Brasil, a fim de poder contemplar, ao alcance de todas as classes e de todas as regiões, o panorama social inteiro. Assim, os objetivos da construção da nova capital são unidade, eficiência administrativa, descentralização, aproximação das fronteiras continentais, desenvolvimento econômico e social do interior e exploração das vastas, desertas e férteis áreas de Goiás e Mato Grosso, onde amadurece o futuro da nacionalidade. Dir-se-á que a função de uma capital não é ser pioneira. Por que não? No caso brasileiro, em que o Estado intervém ou pretende intervir em tudo, deixai-o, pelo menos uma vez derradeira, intervir num aspecto essencial da vida nacional, deixai-o provocar aquilo que o povo tem hesitado em fazer espontaneamente – pioneirismo!”

A definição, acima transcrita, é perfeitamente válida. Nela se inclui quase a totalidade dos motivos que me levaram a construir Brasília, não se esquecendo mesmo de acrescentar, às razões expostas, dois aspectos da questão, que sempre considerei de relevância: a) a necessidade que tinha o país de *sentir* suas fronteiras com o Paraguai, a Bolívia, o Peru, a Colômbia e a Venezuela; e b) o objetivo prioritário, justificativo da construção da nova cidade: a integração nacional. A idéia, como ressaltei, era velha, de 166 anos. Nos *Autos da Devassa*, referentes à Inconfidência Mineira, há numerosos depoimentos, revelando que a interiorização da capital constituía uma das preocupações dos conjurados. A sugestão que fazia era, porém, de caráter modesto: transferência do Rio de Janeiro para a cidade mineira de São João d'el-Rei, tão próxima do litoral que a providência, só naquela época, poderia ser considerada uma mudança. Apesar da feição da sugestão, a idéia não morrerá. Há

uma referência a ela – e desta vez vinha do exterior – guardada nos arquivos do Foreign Office, em Londres. Trata-se de uma carta de Lord Strangford, embaixador inglês, a George Canning, primeiro-ministro do Reino Unido, datada de 24 de julho de 1808. Mais tarde, também o almirante inglês Sidney Smith fazia idêntica sugestão ao então príncipe regente, que seria o Rei D. João VI. Em 1813, o jornalista Hipólito José da Costa, redator do *Correio Braziliense*, jornal editado em Londres, defendia e justificava a transferência da capital para o interior, “junto às cabeceiras do rio São Francisco”.

Em 1821 – o Brasil achando-se às vésperas de se tornar independente – José Bonifácio doutrinava, nas suas “Instruções do Governo Provisório de São Paulo aos Deputados às Cortes de Lisboa”: “Parece-nos também muito útil que se levante uma cidade central no interior do Brasil para assento da Corte ou da Regência, que poderá ser na latitude, pouco mais ou menos, de 15 graus, em sítio sadio, ameno, fértil e regado por algum rio navegável.” A sugestão, embora avançada para a época, não caíra em terra no século XVIII. No dia 15 de junho de 1822, a Comissão de Deputados Brasileiros encarregada da redação dos artigos adicionais à Constituição Portuguesa, referentes ao Brasil, recomendava: “O Congresso Brasileiro ajuntar-se-á na capital, onde ora reside o Regente do Reino do Brasil, enquanto se não funda no centro da queles uma nova capital.”

Nesse tempo, o Brasil ainda era de pendente de Portugal. As sugestões, referentes à construção de uma nova capital, ficaram registradas apenas como um alvitre. Mesmo depois de fundado o Império, a idéia, embora muito discutida, nunca saíra do papel. Em 1823, José Bonifácio reafirmara a necessidade dessa providência, em sessão da Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil, através de uma *Memória*, sugerindo para a nova capital o nome de Brasília.

Apesar desses esforços, a mudança da capital permanecera, como escreveu o historiador Otávio Tarquínio de Sousa, “no plano das belas imagens”, e encarada “como uma utopia”. Todavia, a despeito da descrença generalizada, iam surgindo, de tempos a tempos, no vosdelistas em seu favor: Francisco Adolfo Varhagem, o futuro Visconde de Porto Seguro; o Senador Holanda Cavalcanti e o famoso pintor Pedro Américo. No plano místico, fez-se ouvir, como uma advertência profética, o tão citada do sonho de São João Bosco.

O santo Becchi, na Itália, era dado a visões, que constituíam verdadeiras antecipações do que iria ocorrer em futuro, às vezes, remoto. A 30 de agosto de 1883, passou ele por outra experiência desse gênero. Tratava-se de um sonho-visão – e desta vez referente ao Brasil – relatado numa reunião do Capítulo Geral de sua congregação alguns dias depois, ou seja, a 4 de setembro. Dom Bosco revelou que “fora arrebatado pelos anjos” e, durante a viagem, um dos guias celestiais disse-lhe de repente: “Olhai. Viajamos em direção das cordeiras.” O santo relatou, em tão, que viu “as selvas amazônicas, com seus rios intrincados e enormes”. Visitou as malocas dos índios e assistiu, aterrorizado, ao sacrifício de dois missionários salesianos, abatidos e tacape pelos selvagens – fato que posteriormente se deu na Amazônia, em 1934, quando morreram, vítimas dos xavantes, os padres Pedro Sacillotti e João Fuchs. Mas não era tudo. E o santo prosseguiu na sua narrativa: “Entre os paralelos 15° e 20°, havia um leito muito largo e muito extenso, que parecia de um ponto onde se formava um lago.” Então, uma voz lhe disse repetidamente: “Quando escavarem as minas escondidas no meio destes montes, aparecerá aqui a Grande Civilização, a Terra Prometida, onde correrá leite e mel. Será uma riqueza inconcebível. E essas coisas acontecerão na terceira geração.”

Quando li essas palavras nas suas *Memórias Biográficas*, não deixei de me emocionar. Meditei sobre a Grande Civilização que iria surgir entre os paralelos 15° e 20° – justamente a área em que estava sendo construído, naquele momento, Brasília. O lago, da visão do santo, já figurava no Plano Piloto do urbanista Lúcio Costa. E a Terra Prometida, anunciada repetidamente, pela misteriosa voz, ainda não existia de fato, mas já se configurava através de um anseio coletivo, que passara a constituir uma aspiração nacional. Ali, “correrá leite e mel”.

A visão de Dom Bosco fora, de fato, uma antecipação, uma advertência profética sobre o que iria ocorrer no Plano Central a partir de 1956.

OS TRILHOS DA VELHA ROTINA

Recordei, em tão, a paisagem do local, onde Brasília estava sendo construída. Em 1894, o Dr. Glaziou dissera dele, em relatório em vi-

do ao engenheiro Luís Cruls: “O aspecto das regiões até hoje percorridas é de um país ligeiramente ondulado. A leste, estende-se o belo e grandioso vale que vai se prolongando até aos pequenos montes do rio Paranoá, ramificando-se, em outros pontos, em todas as direções.” E mais adiante: “Essas fontes, como os grandes rios que regam a região, são protegidas por admiráveis capões de mato, aos quais nunca deveria golpear o machado do homem, senão com a maior circunspecção. São magníficos de ver duras as passagens, e certamente superiores a todos os que vi no Brasil-Central.”

Contudo, de 1894 a 1956, quase nada mudara na região. O desamparo do sem fim lá permaneceria, tal qual a Natureza original. Mas a idéia, posta em germinação pelos Inconfidentes, prosseguira em sua marcha. A proclamação da República – com a deposição do velho sábio imperador Pedro II e seu conséqüente exílio – deu novo alento às esperanças dos idealistas. O novo governo logo voltou suas vistas para o antigo e sempre procrastinado problema, através do Decreto nº 914-A, que instituiu a Constituição Provisória da República, e onde se lia: “Cada uma das antigas províncias formará um Estado, e o Município neutro constituirá Distrito Federal, enquanto outro caso não deliberar o Congresso. Se o Congresso resolver a mudança da capital, escolhido para este fim o território mediante o consenso do Estado ou dos Estados de que tiver de desmembrar-se, passará o atual Distrito Federal de *per se* a constituir um Estado.”

A promessa era vaga. Difusa. Urgia que as palavras formais fossem substituídas por uma proposição concreta. A alteração surgiu por iniciativa do Deputado Lauro Muller, integrante da Comissão de Juristas, num projeto de emenda à Constituição, estabelecendo, de forma irretroatável, a transferência da capital para o Planalto Central do Brasil. O assunto apaixonou os deputados e foram acalorados os debates. Mas a emenda, assinada por Joaquim de Sousa Murta, Rodolfo Miranda, Filipe Schmidt, Lacerda Coutinho, Lauro Muller e mais 83 deputados foi aprovada na sessão de 22 de dezembro de 1890.

A Constituição de 24 de fevereiro de 1891 ratificou a emenda aprovada, determinando expressamente a mudança da capital, no seu artigo 3º: “Fica pertencendo à União, no Planalto Central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente

de marcada, para nela estabelecer-se a futura Capital Federal.” A localização da nova capital, até então indefinida, sujeita às imposições das preferências pessoais, fora, finalmente, fixada, situando-se na região adequada e que, por coincidência, era a mesma da profecia de Dom Bosco.

Decidido o local, chegara a hora das resoluções práticas. No dia 12 de maio de 1892, o chefe do governo, Marechal Floriano Peixoto, em sua Mensagem ao Congresso Nacional, por ocasião da abertura da segunda sessão ordinária, assim se expressou: “Reputando de NECESSIDADE INADIÁVEL a mudança da capital da União, o Governo trata de fazer-se guir para o Planalto Central a Comissão que deve proceder à demarcação da área e fazer sobre a zona os indispensáveis estudos.” Completando a resolução presidencial, o ministro da Agricultura de então, Antônio Gonçalves de Farias, organizou a Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, confiando sua direção ao Dr. Luís Cruls, que, na época, desempenhava as funções de diretor do Observatório Astronômico do Rio de Janeiro. Quase simultaneamente, a Câmara dos Deputados havia aprovado a concessão de um crédito, ao Poder Executivo, no montante de 250 contos, para mandar estudar, escolher e demarcar, no Planalto Central da República, a superfície – já referida – de 14.400 quilômetros quadrados, para nela ser estabelecida a nova capital.

A idéia, aos poucos, ia tomando corpo. No dia 9 de julho de 1892, a chamada Missão Cruls seguiu para o Planalto Central. O itinerário a que obedeceu foi típico das características escassez de transportes do interior do Brasil. A Missão deixou o Rio, seguindo para Uberaba, ponto terminal da Estrada de Ferro Mogiana. De Uberaba, a cavalo, seus membros se dirigiram para Pirenópolis, onde se dividiram em dois grupos: um deveria seguir direto até Fonseca, e o outro, que atingiria também Formosa, seguiria, linha quebrada, passando pela cidade de Santa Luzia, hoje Luziânia.

Não deixava de ser complexa a tarefa que caberia à Missão Cruls, salientando-se, entre suas numerosas incumbências, as seguintes: a) demarcação dos já referidos 14.400 quilômetros quadrados, limitada por dois arcos de paralelo e dois arcos de meridiano; b) levantamento dos itinerários percorridos, numa extensão de cerca de 4.000 quilômetros; c) levantamento das lagoas Feia, Formosa e Mestre d’Armas; d) medição das *despesas* ou débitos fluviais do Corumbá e Congonhas, de

Ouro, Saia-Velha, Descoberto, Alegado, Santa Maria, Areia, Palmital, Mes qui ta, San ta na, Pa pu da, Para noá, Mes tre d'Armas, Pi pi ri pau, Pre to e Jardim; e) declinação magnética em Pirenópolis, Entre-Rios, Santa Luzia, Formosa e Goiás; f) diferença de longitude, pelo telégrafo elétrico, entre Goiás, Uberaba, São Paulo e a Capital Federal; g) estudo de geologia da região; h) coleção mineralógica e botânica da mesma região; e i) plantas das cidades de Catalão, Pirenópolis, Santa Luzia, Formosa, Goiás e Mes tre d'Armas.

Resumindo suas observações do local, Luís Cruls apresentou dois relatórios ao governo – em 1893 e 1894 – e, em ambos, existiam ensinamentos da mais alta expressão, trazendo a lume facetas até então desconhecidas do Planalto Central – sua topografia, suas fontes de energia, a fertilidade do seu solo, a abundância de suas águas, sua geologia, sua fauna e flora, a salubridade da região, seu clima, e, por fim, sua beleza panorâmica.

De fato, a idéia que se tinha do Planalto Central era bem diferente da revelada por Luís Cruls. Seu último relatório – embora ainda hoje pouco conhecido, pois não teve a divulgação que merecia – era conclusivo sobre o acerto da localização da capital no Planalto Central. Referiu-se à excelência do clima, que era salubre, não exigindo esforço de adaptação por parte do emigrante europeu, que iria encontrar ali condições climáticas análogas às que ofereciam as regiões mais salubres da zona temperada européia. Abordou, em seguida, a importância de se proceder à mudança da capital para aquela região, perguntando: “Não conviria, pois, procurar dar àquele imenso território a vida que lhe falta?” Num desses relatórios, Luís Cruls referia-se ao perigo de “não se sair dos trilhos da velha rotina”, caso se quisesse, de fato, proceder-se à mudança da capital.

ASSENTAMENTO DA PEDRA FUNDAMENTAL

A despeito do caráter oficial do relatório de Luís Cruls, suas sugestões influenciaram alguns setores, e outros espíritos passaram a sentir-se atraídos pela idéia da mudança. Houve até quem propusesse construir a cidade sem ônus para o governo, desde que este cedesse aos cons-

tru to res pri o ri da de, por no ven ta anos, na ex plo ra ção dos ser vi ços pú bli cos, como água, es go to, luz, trans por tes e ou tros do mes mo gê ne ro.

Esse entusiasmo teve, porém, a existência de um meteoro. Brillhou. Acendeu ima gi na ções. E, as sim como sur giu, de sa pa re ceu. Du rante o go verno de Pru den te de Mo ra is, por fal ta de ver ba, foi dis sol vi da a Mis são Cruls e o as sun to “mu dan ça da ca pi tal” só era tra ta do es po radicamente por um número reduzido de “crentes”. Em face disso a idéia per ma ne ce ra viva, mas como uma bra sa que ar des se, sem fa gu lhas, sob um mon tão de cin zas. Vol ta e meia, era dis cu ti da na im pren sa e, en tre a aluvião de palavras de descrença, sempre surgia alguém que a de fen des se. Assim acon te ceu em 1919, quan do o Se na dor Cher mont apre sentou um projeto de lei à Câ ma ra Alta, au to ri zan do o go verno a lan çar a pe dra fun da men tal do Pa lá cio do Con gres so, por o ca si ão das so le ni da des comemorativas do centenário da Independência. O Senador Rego Mon te i ro, seu co le ga de re pre sen ta ção, opi nou pela apro va ção do pro je to, fa zen do o se guin te co men tá rio: “A mu dan ça da Ca pi tal da Re pú bli ca está decretada por um dispositivo insofismável do nosso pacto funda mental: nenhuma discussão é permitida em torno da necessidade dessa medida. A Constituição a consagrou. É quanto basta para que não seja suscetível de impugnação.”

Re for çan do a re so lu ção se na to rial, aci ma re fe ri da, o Pre si den te Epi tá cio Pes soa as si nou, no dia 18 de ja ne i ro de 1922, um de cre to le gi sla ti vo, deter mi nan do que o “Poder Executivo tomará as necessárias providências para que, no dia 7 de setembro de 1922, seja colocada, no ponto mais apropriado da zona a que se re fe re o ar ti go an te ri or, a pe dra fun da men tal da fu tu ra ci da de, que será a Ca pi tal da União”.

Como se vê, prosseguia o debate, com projetos de lei e até decretos presidenciais. De qualquer forma, um passo a mais havia sido dado. O Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo fundiu a placa que seria colocada no Quadrilátero Cruls no dia 6 de setembro de 1922. Coube ao di re tor da Estra da de Ferro de Go iás, o en ge nhe i ro Er nes to Bal du í no de Almeida, realizar essa tarefa em nome do presidente da República. Assim, na data co me mo ra ti va da nos sa In de pen dên cia, so bre um mar co, ele co lo cou a pla ca, que con ti nha os se guin tes di ze res: “Sen do Pre si den te da República o Senhor Doutor Epitácio da Silva Pessoa, em cum pri men to ao dis po si ti vo do De cre to nº 4.494, de 18 de ja ne i ro de 1922, foi

aqui colocada, em 7 de setembro de 1922, ao meio-dia, a pedra fundamental da futura Capital Federal dos Estados Unidos do Brasil.”

A cerimônia obedeceu ao ritual de praxe, característico das solenidades dessa natureza: presença de diversas autoridades, discursos e hasteamento da Bandeira Nacional, sendo que esta última foi dada ao Museu do Ipiranga de São Paulo. A pedra fundamental ainda se encontra no mesmo local em que a colocaram, perto da cidade de Planaltina, no perímetro do atual Distrito Federal, dentro do Quadrilátero Cruls. Mas os anos passaram, e tudo foi esquecido.

A Constituição em vigor, porém, era a mesma e o dispositivo, referente à mudança, permanecia encravado no seu texto, sem que os governos, que vieram em seguida, tomassem qualquer providência no sentido de dar-lhe execução. À Carta Magna de 1891 seguiu-se a de 1934, que não negligenciou a questão, resolvendo o problema no Artigo 4º das suas Disposições Transitórias: “Será transferida a Capital da União para um ponto central do Brasil. O Presidente da República, logo que esta Constituição entrar em vigor, nomeará uma Comissão que, recebendo instruções do Governo, procederá aos estudos das várias localidades adequadas à instalação da Capital.”

A idéia, ao invés de caminhar, havia retrocedido. Antes já estava determinada o local, que fora até assinado com a fixação de uma placa, e, de repente, tudo voltara à esca zero, com vagarefeência à escolha de uma entre “as várias localidades”, como se o problema já não estivesse suficientemente equacionado.

Em 1937, Getúlio Vargas, que assumira o poder como chefe da Revolução de 1930, instituiu o chamado Estado Novo, em cuja Constituição outorgada só vagamente se referia ao problema. O legislador parecia não alimentar qualquer entusiasmo pela antiga cruzada, muito embora essa atitude se chocasse, mais tarde, com o propósito, anunciado pelo chefe do governo, de realisar o que se denominava, então, A Marcha para o Oeste. Em 1940, ao lançar esse movimento, Getúlio Vargas declarara em discurso, no dia 7 de agosto, em Goiânia: “O vosso planalto é o miradouro do Brasil. Torna-se imperioso localizar no centro geográfico do país poderosas forças capazes de irradiar e garantir a nossa expansão futura.” A frase não continha um propósito claro de que a transferência devesse ser feita. Falava-se na localização de

“for ças po de ro sas” no cen tro ge o grá fi co do país. Mas que for ças se ri am es sas? Na re a li da de, a con clu são a que se che ga é que os lí de res do Esta do Novo nunca tiveram intenção de tomar qualquer providência, ten den te a re ti rar do Rio a sede do go ver no.

A COMISSÃO POLI COELHO

Entretanto, quan do me nos se es pe ra va, a idéia res sur giu com novo e de su sa do alen to. Isso acon te ceu em 1946, em face da ela bo ra ção da Constituição da chamada fase de redemocratização do Brasil. Nas suas Disposições Transitórias figurava esta decisiva determinação: “A Capital da União será transferida para o Planalto Cen tral do País. § 1º – Promulgado este Ato, o Presidente da República, dentro de sessenta dias, no me a rá uma co mis são de téc ni cos de re co nhe ci do va lor para pro ce der ao es tu do da lo ca li da de da nova ca pi tal. § 2º – O es tu do pre vis to no parágrafo antecedente será encaminhado ao Congresso Nacio nal, que deliberará a respeito, em lei especial, e estabelecerá o prazo para o iní cio da de li mi ta ção da área a ser in cor po ra da ao Do mí nio da União. § 3º – Fin dos os tra ba lhos de mar ca tó ri os, o Congresso Nacio nal resolverá sobre a data da mudança da capital. § 4º – Efetuada a transferência, o atual Distrito Federal passará a constituir o Estado da Guanabara.”

A determinação era expressa. Não só estabelecia um prazo para a nomeação da comissão, que deveria demarcar o terreno, mas, igualmente, legislava sobre o futuro do Rio de Janeiro, que passaria a constituir um novo Estado. Na época, o General Eurico Gaspar Dutra era o presi den te da Re pú bli ca. Sen do mi li tar, e, por tan to, a fe i to ao pron to cum pri men to das leis, não aguar dou que se ex pi ras se o pra zo, no me ando logo – apenas transcorridos sessenta dias – a Comissão de Estudos Para a Lo ca li za ção da Nova Ca pi tal. Esse grupo de tra ba lho, che fi a do pelo General Poli Coelho, era integrado por agrônomos, engenhei ros, geógrafos, geólogos, higienistas, médicos e militares.

Já eram bem mais favoráveis as condições para a realização daquele trabalho do que as que haviam prevalecido durante a atividade da Mis são Cruls. A nova Co mis são não de i xou de de sem pe nhar, com a

maior eficiência, a tarefa que lhe competia. Deu preferência ao local demarcado por Luís Cruls, ampliando-o, porém, para o norte e indicando, finalmente, uma área irregular de 77.250 quilômetros quadrados. No desdobramento dos estudos da melhor localização da nova capital, verificaram-se, entretanto, algumas divergências, com a formação de duas correntes: uma favorável à construção da cidade no Triângulo Mineiro; outra que se mantinha fiel à linha histórica, isto é, o Planalto Central. Postas em votação as opiniões, saiu vitoriosa a solução histórica, por 7 votos contra 5. No seu relatório, enviado no dia 22 de julho de 1948 ao Presidente Dutra, o General Poli Coelho deu conta da sua missão, declarando, entre outras coisas, o seguinte: “Ampliamos consideravelmente essa área para o norte, sobre a Bacia Amazônica, aproveitando uma série de trechos fluviais para lhe dar limites demarcados pela Natureza, o que vem simplificar o problema da passagem das terras à jurisdição do governo federal.”

Esse relatório foi enviado pelo Presidente Dutra ao Congresso, através da Mensagem nº 293, de 21 de agosto de 1948, e ali o assunto permaneceu em discussão durante cinco anos, reavivando-se a mesma divergência que havia dividido a Missão Poli Coelho: o Triângulo Mineiro ou o Planalto Central? Após tão demorado debate, a discussão chegou a termo com a sanção, em janeiro de 1953, da Lei nº 1.803, que autorizava o Poder Executivo a realizar estudos definitivos sobre a localização da nova capital.

Tanto trabalho para nada. Após um quinquênio de debates no Congresso, o problema voltava quase à sua fase inicial: novos estudos da questão da localização, embora se determinasse que esses tivessem início dentro de 60 dias. Coube a Getúlio Vargas, que voltara à Presidência da República, trazido pelo voto popular, assinar o Decreto nº 32.976, de 8 de junho de 1953, que criava a Comissão de Localização da Nova Capital. Esse decreto previa que a Comissão seria constituída de um presidente, nomeado pelo chefe do governo, de um representante de cada ministério, além de representantes do Conselho de Segurança Nacional, do Estado de Goiás, do IBGE, do DASP e da Fundação Brasil Central. O presidente nomeado foi o General Caiado de Castro, que exercia, na época, as funções de chefe da Casa Militar da Presidência da República.

Um dos primeiros atos do presidente da Comissão – providência, aliás, de alto al can ce – foi con tra tar com a Cru ze i ro do Sul Ae ro-fotogrametria o levantamento aerofotogramétrico de todo o chamado Retângulo do Congresso – assim batizado o perímetro de 52.000 quilômetros quadrados escolhidos pelo Congresso. Para se ter uma idéia da extensão des se re tân gu lo bas ta di zer que nele es ta vam in cluí das as ci da des de Anápolis e Goiânia, assim como o centro mineiro de Unaí. A Cruzeiro completou seu trabalho em alguns meses, pois, já em janeiro de 1954, toda a área es ta va ae ro fo to gra fa da.

Comple ta da essa pri me i ra ta re fa, o Ge ne ral Cai a do de Castro, ci en te de que a fir ma nor te-ame ri ca na Do nald J. Bel cher and As so ci a tes Incorporated, com sede em Ithaca, Nova Iorque, realizava estudos de pesquisas, baseados na interpretação de fotografias aéreas, assinou um contrato entre essa empresa e a Comissão do Vale do São Francisco, por de le ga ção da Co mis são de Lo ca li za ção da Nova Ca pi tal Fe de ral. De acordo com o contrato, a firma norte-americana se comprometeu a apresentar, além dos mapas básicos, *overlays* e relatórios especiais sobre cada uma das áreas selecionadas, um Relatório Ge ral, com to dos os da dos bá si cos per ti nen tes aos vá ri os sí ti os e a com pa nha do de mo de los em relevo e fotografias oblíquas, de forma a permitir um confronto dos atri bu tos de cada sí tio e pro ce der, por fim, com o ne ces sá rio ri gor, à es colha daquele que apresentasse melhores condições para a implantação da nova ca pi tal.

Era da maior responsabilidade – como se pode depreender – o trabalho que seria levado a efeito pela firma norte-americana. Contudo, mal assinado o contrato, os norte-americanos procederam a uma impressionante concentração de esforços. Para os Estados Unidos, fo ram man dados 540 mo sa i cos e 18 fo to ín di ces, para aná li se e in ter pre ta ção. Um gru po de es pe ci a lis tas em bar cou para o Bra sil para as pri me i ras observações, testes e amostragens, com a missão de colher dados no terreno para complementação da fotoanálise. De Ithaca fo ram en vi a dos para o Rio cópi as das ae ro fo to s ana li sa das e in ter pre ta das e todo o ma te ri al ne cessá rio à pro du ção das sobrecapas transparentes usadas na apresentação do trabalho, além da remessa, para o Planalto Central, de jipes, reboques, sondas perfuradoras e outros equipamentos de campo, para uso nos le van ta men tos e ex plo ra ção da ter ra.

Entre tan to, an tes de a fir ma en tre gar o re sul ta do de seus es tu dos, o General Caiado de Castro deixava a presidência da Comissão, sendo substituído pelo Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque. A substituição se dera em face do suicídio de Getúlio Vargas, que alterou, por completo, a fisionomia política do Brasil. A UDN, que representava a opo si ção e sem pre fora mi no ri tá ria no Con gres so, pas sa ra a li de rar o novo governo, já que, com a as cen sã o do Vi ce-Presidente Café Fi lho à Pre si dên cia da Re pú bli ca, o po der, por vias in di re tas, lhe vi e ra às mãos. Nes sa épo ca, eu era go ver na dor de Mi nas Ge ra is, mas cir cu la vam ru mo res de que seria indicado por uma co li ga ção de par ti dos – o PSD, o PTB e o PR – como can di da to à su ces sã o de Ge tú lio Var gas.

A COMISSÃO JOSÉ PESSOA

Não desejo recordar aqui – já que o assunto central deste li vro é a cons tru ção de Bra sí lia – o que ocor reu no Bra sil para que eu, di re ta men te ele i to pelo povo, to mas se pos se na che fia do go ver no.

O Ma re chal José Pes soa, no me a do por Café Fi lho para a pre si dên cia da Comissão de Localização da Nova Capital, assumiu logo o seu car go e de ci diu fa zer uma vi a gem ao Pla nal to Cen tral, a fim de “sen tir na própria carne” a extensão das responsabilidades que haviam pas sado a lhe pesar nos ombros. Essa viagem foi realizada em fevereiro de 1955, épo ca em que já eram mais ou me nos co nhe ci dos os es tu dos le va dos a efe i to pela fir ma nor te-americana Do nald J. Bel cher, de Nova Ior que. A empresa, após a realização de pesquisas preliminares, havia indi cado os cinco melhores locais, de 1.000 quilômetros quadrados, dentro do cha ma do Re tân gu lo do Con gres so, para, en tre eles, pro ce der-se à es co lha de fi ni ti va do sí tio ide al para a cons tru ção da ca pi tal.

A iniciativa da viagem do marechal ao Planalto não deixava de ser sensata. Além de conhecer *de visu* o local, teria uma impressão global da região, analisando o curso dos rios, observando a orografia, examinando a flora, enfim, tendo um conhecimento exa to, pes so al, ob jetivo de toda a zona planaltina. A excursão – como seria de esperar, dada a au sên cia de vias de co mu ni ca ção – foi a mais pe no sa pos sí vel. O marechal viajou, de avião, do Rio até Pirapora; desta cidade seguiu para

Formosa, já em Goiás, onde pernoutei. Ali, teve a oportunidade de visitar o local, de onde todas as águas caídas se distribuem indistintamente para os três grandes sistemas fluviais do Brasil: o do Amazonas, o do São Francisco e o do Paraná-Paraguai. No dia seguinte, decolou para Planaltina e, ali, tomando um jipe, rumou para o local em que, segundo todas as indicações, seria construída a nova capital. Depois de realizar várias incursões através do chamado cerrado – vegetação mirrada, retorcida, característica da região –, fez o jipe dirigir-se para o ponto mais elevado da região, de nome do Sítio Castanho, com 1.172 metros de altitude.

Apesar da beleza do cenário, principalmente no Sítio Castanho, não se chegou a uma decisão sobre o local onde deveria ser erguida a nova cidade. As conclusões técnicas teriam de prevalecer sobre as impressões pessoais. Daí a razão por que o Marechal José Pessoa resolveu aguardar o que diria o relatório da Donald J. Belcher, o qual lhe foi entregue, com a indispensável presteza, em fins de fevereiro de 1955, menos de um mês após a sua visita ao Planalto. Com base nesse relatório, que é um repositório de ensinamentos sobre a área geral do Retângulo do Congresso e particularmente sobre os sítios escolhidos inicialmente como adequados para a construção da cidade, foi que a Comissão de Localização da Nova Capital, após comparação minuciosa das vantagens apresentadas por todos, pôde fazer sua escolha definitiva. Isso se deu a 15 de abril de 1955, e o sítio preferido foi o denominado Castanho, assim chamado porque no mapa, apresentado pela firma norte-americana, cada um dos cinco sítios havia sido pintado numa cor diferente – verde, vermelho, azul, amarelo e castanho.

Há uma frase no Relatório Belcher que deve ser ressaltada. Declarava esse documento, na sua Introdução: “O corpo de planejamento da firma reconheceu, através do trabalho, que o crescimento da cidade se processará em estágios.” Em vista disso, não seria prático nem exequível planejar premissas facilitadas para a capital que viesse a satisfazer suas demandas finais. “O crescimento da cidade se processará em estágios...” eis a sugestão, que não deveria ser esquecida. Foi por causa dessa recomendação, adotada integralmente pelo Marechal José Pessoa, que surgiu a primeira e última divergência entre nós dois – eu, senão o Presidente da República, e ele, ocupando o cargo de chefe da Comissão

de Localização da Nova Capital –, da qual resultou seu afastamento do cargo em fins de maio de 1956.

Durante a gestão do marechal algumas providências foram tomadas, visando a fazer-se um levantamento racional da região, antes que pudesse ser realizada qualquer obra. Logo que se tomara a resolução sobre o local, onde deveria ser construída a cidade, o marechal procurara o Presidente Café Filho e, após dar-lhe conta das atividades da Comissão que presidia, solicitou-lhe que assinasse um decreto, declarando de utilidade pública, para fins de desapropriação, toda a área esco lhida, a fim de se evitar que, em face da próxima construção da capital, alitivesse lugar desenfreada exploração imobiliária. Café Filho, após ouvir o Marechal José Pessoa, convocou o consultor-geral da República para saber a opinião dessa alta autoridade sobre tão relevante questão.

O marechal aguardou, com paciência, a providência do chefe do governo. Entretanto, o que obteve foi a mais penosa decepção. No dia 28 de abril, voltando ao palácio, já que Café Filho até então nada lhe comunicara, ou viu do próprio presidente a declaração de que, refletindo sobre o assunto, chegara à conclusão de que não lhe era possível baixar qualquer decreto, “declarando de utilidade pública, para fins de desapropriação, o perímetro do futuro Distrito Federal”.

Coube essa tarefa – de tão grande importância para a construção de Brasília – ao governador de Goiás, José Lu do ví co de Alme i da, que assinou o respectivo decreto no dia 30 daquele mesmo mês de abril – dois dias, portanto, após a negativa do chefe do governo da República.

.....

Estudos realizados em 1955

O

Marechal José Pessoa, no mesmo dia em que a Comissão aprovou a seleção da área de definitiva onde se iria construir a capital, designou uma subcomissão, com a incumbência de proceder aos estudos para a demarcação dos limites do Distrito Federal. Esse órgão era integrado pelos seguintes engenheiros: Alírio de Matos, Aureliano Luís de Farias e Luís Eugênio de Freitas Abreu – estes dois últimos oficiais superiores do Serviço Geográfico do Exército. Essa subcomissão concluiu sua tarefa no exíguo período de onze dias.

Paralelamente às providências, tomadas pelo Marechal José Pessoa, sucederam-se as medidas administrativas do governo goiano, tendentes a facilitar a ação do Governo Federal, quando este se decidisse a promover, como determinava a Constituição, a transferência da capital. De fato, Goiás seria o melhor beneficiário da transferência da sede da administração. Ao invés de permanecer no isolamento, em que sempre viveu, distanciada de tudo e de todos – já que antes da construção de Brasília levavam-se três meses para se chegar ao Rio –, Goiás passaria a ser quase como que o centro administrativo do país, ligado aos demais Estados por um extenso sistema aéreo e rodoviário. Alguns senadores goianos, que foram meus colegas na Câmara Alta, contaram-me que, quando estudantes, nem as férias podiam passar em casa. As viagens eram feitas em grupos – veredas e iracaras, no estilo dos este

norte-americano –, passando-se por Uberlândia e Uberaba, no Triângulo Mineiro, Ribeirão Preto, no Estado de São Paulo, e só dali, então, é que se viajava com conforto, até o Rio. Como o percurso consumia três meses, uma viagem, ida e volta, tomava metade do ano, e daí a razão por que não lhes era permitido o gozo das férias anuais junto às suas famílias.

Em 1955 – época em que ocorreram os fatos aos quais estamos nos referindo – a situação evoluiu rapidamente para o melhor, com o advento da era aeroviária. Mesmo assim, ainda continuava sendo muito precária a situação de Goiás, no que diz respeito às vias de comunicação. Era compreensível, pois, que os goianos tudo fizessem para promover a transferência da capital e, nesse sentido, chegassem mesmo a antecipar o Governo Federal em providências administrativas, que se encontrassem na esfera das atribuições estaduais.

Assim é que, em outubro de 1955, o governo goiano criou uma Comissão de Cooperação para a Mudança da Capital Federal, à qual caberia, posteriormente, a responsabilidade pelas primeiras e principais desapropriações, realizadas a baixo preço, na área do futuro Distrito Federal, incluindo-se, entre elas, a mais importante de todas, pois os quase quatro mil alqueires de desapropriados compreendiam a área situada entre os rios Bananal e Torto, onde iriam ser edificadas os principais prédios da nova cidade.

Quando assumi a Presidência da República, a antiga Comissão de Localização da Nova Capital já havia mudado de nome. Através do Decreto nº 38.281, de 9 de dezembro de 1955, passara a se chamar Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal. Trocava-se a designação, mas nenhuma obra era realizada, enquanto a própria capital, de que tanto se falava, nem ao menos nome tinha; o Marechal José Pessoa, preocupado com a situação, escolheu, por iniciativa própria, um nome: “Vera Cruz”.

Tratar-se-ia de uma recorrência ao primeiro nome da terra brasileira? Suponho que a denominação se vincule, de alguma forma, a outra iniciativa do marechal, relacionada com a sua formação religiosa. Trata-se da ereção de uma cruz de madeira no denominado Sítio Castanho – o local mais alto de Brasília –, onde se encontra desde maio de 1955, e, hoje, é conhecida como Cruzeiro. Essa cruz constitui a verda-

deira pedrafundamental da cidade. É, sem dúvida, seu marco histórico, e muito mais expressivo do que a placa, fundida no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, e colocada perto da cidade de Planaltina, dentro do Quadrilátero Cruls. Mais tarde, em 1957, já sendo eu o presidente da República, ali foi rezada a primeira missa, oficiada por D. Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota, arcebispo de São Paulo.

Quando assumi a Presidência da República, só o local havia sido escolhido. Tudo mais estava por se fazer no Planalto Central, que eu tão bem conhecia. Durante a campanha eleitoral, sobrevoara-o inúmeras vezes e, lançando o olhar através da vigia de bordo, deixava-me enlevar pela beleza panorâmica do lugar.

Tudo era grande na região. A planície, infinita. Um carrascal que parecia não ter fim. O cerrado, coibido a terra vermelha, só interrompida pelos cursos d'água, que corriam em diferentes direções. Aqui e ali surgiam tufo de sos de árvores maiores, principalmente nas proximidades dos cursos d'água, e cuja cor, de um verde mais escuro, contrastava, de forma chocante, com a homogeneidade do cinzento sujo do cerrado.

A impressão que eu tinha, com o plano do aquecimento grandioso, mas órfão de tudo, era idêntica à que havia experimentado por ocasião de uma viagem que fizera à cidade de Iturama, na ponta extrema do Triângulo Mineiro, logo que assumi o governo de Minas Gerais. A diferença entre os dois cenários era apenas de natureza humana. Em Iturama, havia ruas, casas, igrejas, gente morando sob os telhados que ameaçavam ruir. No Planalto Central, não se via vida. Era a terra e o cerrado. E, sobre ambos, o céu mais limpo do mundo. Entre tanto, o espetáculo de desolação nos dois locais era o mesmo. Pedços perdidos do Brasil, sacrificados pela miséria e falta de transportes. Daí a execução do binômio Energia e Transportes, que havia consubstanciado o meu programa administrativo no governo de Minas. Com o plano da desolação, o isolamento, os imensos espaços vazios do Brasil-Central e da Amazônia – que se estendiam por dois terços do território nacional – concebi o Plano de Metas, o qual, se executado, como de fato iria fazê-lo integralmente, não só promoveria nossa redenção econômica, como igualmente realizaria o milagre de colocar o Brasil em condições de tornar-se dono do seu próprio destino.

NA PREFEITURA DE BELO HORIZONTE

Embo ra não fos se pro lon ga da mi nha vi da pú bli ca – de pu ta do em duas le gis la tu ras, pre fe i to de Belo Ho ri zon te e go ver na dor de Mi nas Gerais –, não me sen ti a te me ro so da enor me res pon sa bi li da de que pas sa ra a pesar nos meus ombros ao assumir a Presidência. No exercício dos car gos, que an te ce de ram a che fia do go ver no na ci o nal, não só ha via re a li za do gran des ob ras, mas as re a li za ra de ma ne i ra di fe ren te, derru ban do mu i tos ta bus que, desde a Proclamação da República, pre va le ci am nos círculos das atividades pú bli cas. Pos so di zer, sem va i da de, que crie i mesmo um novo estilo de administração, tanto pela audácia dos meus em pre en di men tos como pela ve lo ci da de com que os le vei a bom ter mo. Outro fator deve ser res sal ta do, no jul gamento das obras que realizei: a preocupação de um planejamento anterior, elaborado por uma equipe de téc ni cos. E, por fim, pa i ran do so bre tudo, a pre o cu pa ção – iné di ta na época – de ser, eu próprio, o fiscal, às vezes exigente em excesso, dos serviços em anda mento.

Daí o elevado índice de produtividade das administrações de que fui responsável, culminando com o verdadeiro recorde da cons tru ção de Brasília, erguida do nada e inaugurada – já uma metrópole com ple ta – no exí guo pe rí o do de três anos e dez me ses.

Quando prefeito de Belo Horizonte remodelei a cidade, de *fond en comble*, reestruturando-a praticamente em todos os setores urbanos. Na época, Belo Horizonte era uma “cidade de funcionários” – como ge ral men te a de sig na vam – ne ces si ta da de tudo. Co me çei por mo dernizar-lhe o calçamento, substituindo os obsoletos paralelepípedos e o de no mi na do pé-de-moleque – pe dras fin ca das no chão – por pis tas de ro lamento asfáltico. Realizei esse trabalho à minha moda: descalçando de uma só vez a prin ci pal ave ni da da ci da de – a Ave ni da Afon so Pena – e transformando-a, da noite para o dia, numa enorme vala, no interior da qual milhares de operários trabalhavam, assentando nova rede de esgotos, substituindo a canalização de água, a fia ção te le fô ni ca e cons tru in do esta ções de re cal que.

Antes mes mo de ter mi na dos os tra ba lhos na Ave ni da Afon so Pena, re mo de lei o Par que Mu ni ci pal. Qu a se pa ra le la men te, des cal çei, de uma vez só, e de pon ta a pon ta, o ba ir ro dos Fun ci o ná ri os, as fal tan do-o

todo. Rasguei novas avenidas e prolonguei as existentes, como aconteceu com a Avenida Amazonas, que levei até a Gameleira. Inaugurei a Avenida do Contorno, iniciada em administrações anteriores. Na época a guerra impusera a decretação de drástico racionamento de gasolina e, em consequência, os caminhões pararam e os transportes ainda não existiam. Decidi, então, organizar um serviço auxiliar, a ser levado a efeito em carroças de burro. Anunciei que a Prefeitura estava contratando carroças, e logo se apresentaram os primeiros proprietários desses obsoletos veículos. A notícia, circulando nos subúrbios, fez com que a iniciativa tomasse vulto. Uma semana mais tarde, já estavam contratadas 10 mil carroças, com seus respectivos burros, e toda essa frota foi posta a trabalhar no serviço de prolongamento da Avenida Amazonas, o que atraiu, desde logo, a curiosidade pública. Os burrinhos, particularmente, eram alvo da atenção de todos. Trabalhavam com mansidão, arrastando suas carroças, sem que alguém precisasse tangê-los. Interpelado por um jornalista, defini, pilheriando, o valioso trabalho que aqueles humildes animais vinham prestando: “São os dez mil serviços mais eficientes de que dispõe a Prefeitura.”

Em junho de 1940 – um mês e meio após minha posse –, o famoso urbanista francês, Professor Agache, esteve em Belo Horizonte a convite meu. De seu país, que visse a paisagem da Pampulha – um recanto turístico que pretendia construir – e sugerisse um plano urbanístico que permitisse sua integração no conjunto urbano. Agache se extasiou com a beleza da capital. Julgou o centro urbano perfeito, mas fez restrições quanto à zona suburbana, que se desenvolvia desordenadamente. E concluiu: “Esta cidade é um paradoxo.”

De fato, Belo Horizonte crescera vertiginosamente e, enquanto o seu centro ficara enquadrado no plano da construção elaborado pelo Engenheiro Aarão Reis, que promovera a transferência da capital da antiga Ouro Preto para o então Curral d’el-Rei – que era um arraial –, os subúrbios, extravasando da planta inicial, foram surgindo ao deus-dará, sem fiscalização nem planejamento. Daí a expressão “um paradoxo”, do Professor Agache. Desde que assumi o cargo de prefeito, eu estava preocupado com aquela situação e, depois de muito pensar, chegara a uma conclusão: Belo Horizonte era servida, no que dizia respeito a vias de comunicação, apenas por estradas de ferro.

Mas já havíamos entrado na era do automóvel, que iria requerer, dentro em bre ve, uma rede de es tra das de ro da gem. Impu nha-se, pois, a pre pa-ração, com antecedência, dos indispensáveis terminais – ou “bocas”, como eu os denominava –, a fim de que, no devido tempo, se pro ces-sassem, com facilidade, as necessárias conexões.

A so lu ção seria o pro lon ga men to das ave ni das exis ten tes além da fron te i ra do pri mi ti vo pla no de Aa rão Reis, re pre sen ta da pela Ave ni-da do Con tor no. As es tra das de ro da gem exis ten tes – se as sim se podiam chamar os ver da de i ros trilhos que li ga vam a ca pi tal às ci da des vi zi nhas – deixavam de ser rodovias e se transformavam em vielas, que eram as ruas dos subúrbios, quando atingiam o perímetro urbano. Em dois tempos, realizei essas obras, pon do a ca pi tal em con di ções de re ce ber, sem qualquer dificuldade, as grandes rodovias que seriam construídas, quando a era rodoviária passasse a predominar, também, em Belo Horizonte.

Des se mo do, re a li ze i obras de uti li da de ime di a ta e, igual men-te, as que visavam ao futuro da cidade. Seria fastidioso recordar o que executei, durante a minha administração como prefeito. Citarei apenas algumas: extingui a única favela existente na cidade, a denominada Pe-dreira Prado Lopes; construí o Hospital Municipal; estabeleci uma rede de restaurantes po pu la res para os ope rá ri os e hu mil des fun ci o ná ri os, os chamados Restaurantes da Cidade; fiz surgir, completamente asfaltadas, as Avenidas Silviano Brandão, Pedro II, Francisco Sá e Teresa Cristina; iniciei a construção do Te a tro Mu ni ci pal, com 3.500 lu ga res, no in te ri or do Parque Municipal; ampliei o bairro de Lourdes e criei o do Sion e o da Cidade-Jardim; e, por fim, construí o recanto turístico da Pampulha, que, hoje, é mo ti vo de cu ri o si da de in ter na ci o nal, e o li guei à ca pi tal atra-vés de uma avenida, de 50 metros de largura e 11.000 metros de exten-são, que é a Avenida da Pampulha. Criei a Escola de Arquitetura, hoje integrada na Universidade, e a Escola de Belas-Artes, para a qual trouxe o gran de pin tor Gu ig nard, fun da dor, em Mi nas, de sua pri me i ra ge ra ção de pintores.

Quanto à Pampulha, propriamente dita, o Professor Agache havia sugerido que promovesse ali a construção de uma cidade-satélite, para ser vir como cen tro de abas te ci men to de Belo Ho ri zon te. Dis cor dei do ilustre urbanista. O que tinha em men te era ca pi ta li zar, em be ne fício

de Belo Horizonte, a beleza daquele recanto, com a formação de um lago artificial, rodeado de residências de luxo, com casas de diversões que se debruçavam sobre a água.

Chamei o hoje famoso arquiteto Oscar Niemeyer, que então iniciava sua atividade profissional, e levei-o ao local, a fim de que tivesse uma idéia do plano que pretendia executar. Ali, expus a preocupação que tinha no espírito: no fundo do vale, o terreno avançava numa saliência, que seria uma espécie de promontório, quando o lago estivesse concluído; pensava construir naquele ponto um restaurante, debruçado sobre a água; na curva formada pelo morro vizinho talvez pudessemos construir uma igreja, sob a invocação de São Francisco – o mesmo patrono do velho templo de Diamantina, no interior do qual fora sepultado meu pai; ao longo das margens do futuro lago, outros edifícios poderiam ser construídos, arrematando o conjunto arquitetônico e imprimindo-lhe a indispensável unidade.

Oscar Niemeyer entregou-me, no prazo estipulado, o projeto definitivo da Pampulha. Era um conjunto arquitetônico, integrado por quatro unidades: o Iate Golf Clube, o Casino, a Casa de Baile e a Igreja, sendo que a represa, a ser erguida, seria contornada por uma grande avenida de dezoito quilômetros. Pus mãos à obra e, em pouco tempo, tudo estava concluído. A Pampulha, considerada em conjunto, representou, na época, uma verdadeira revolução artística. Construí uma represa, que armaria na vinhetinha de metros cúbicos de água, e de cozeiras suas margens, erguendo as quatro unidades arquitetônicas projetadas por Niemeyer. Tudo moderno, novo, não concebido por qualquer arquiteto. Depois, chamei o pintor Cândido Portinari e o escultor Ceschiatti e os incumbi da decoração da igrejazinha de São Francisco.

A IGREJINHA DA PAMPULHA

Em relação ao trabalho de Portinari, houve um acidente que merece ser ressaltado. O grande pintor desenhara os azulejos da parte externa da igrejazinha, realizando, de forma admirável, os poemas pictóricos, que consubstanciavam uma Via-Sacra, e que se distribuíam, a espaços, pelas paredes internas do templo.

Quando todo aquele tra ba lho já se en con tra va no seu lu gar – com as telas da Via-Sacra se sucedendo ao longo das paredes da pequena nave –, o escultor Ceschiatti surgira com o Batistério ostentando a *Ten ta ção de Eva e Sua Expul são do Para í so* – um bronze magnífico, im preg na do de po e sia, que nada fi ca va a de ver ao que Ni e me yer e Por ti na ri ha viam realizado.

A igreja da Pampulha estava terminada. Teve lugar, então, a romaria de intelectuais, jornalistas, estrangeiros ilustres, escritores e homens do povo que iam ad mi rar a con cep ção nova de um lo cal re ser vado à meditação religiosa. E havia razão para todo esse interesse. Quem entrava na igre ji nha, após a emo ção pro vo ca da pelo Ba tis té rio, o bronze de Ceschiatti e a su ces são de te las que com pu nham a Via-Sacra, ex ta si a va-se, por fim, em face da do çu ra do São Fran cis co de Assis, pin tado por Porti na ri, atrás do al tar. O mu ral in te i ro re fle tia mis ti cis mo – o roxo do fun do; a pos tu ra hu mil de do san to; seu olhar en vol ven te; o gesto man so e aco lhe dor em re la ção ao cão que lhe se guia os pas sos.

Portinari não utilizou o lobo – tradicional alvo de afeição do *poverello* de Assis – para simbolizar a identificação do santo com os animais. Como o lobo não é um animal popular no Brasil, o *irmão lobo* foi substituído pelo *irmão cão* e, ao fazer essa transposição, valeu-se de um cachorro bem brasileiro, um vira-lata de rua. Como Pampulha logo se trans for ma ra em cen tro tu rís ti co, os que ali iam le va vam a no tí cia da sua beleza aos amigos e conhecidos, fazendo com que, dentro de pouco tempo, ela se tornasse motivo de grande in teres se para a im pren sa na cional e estrangeira.

Como era natural, as opiniões variavam, já que se tratava de obra de uma nova fe i ção ar tís ti ca. Exis ti am os que con si de ra vam a Pampulha a mais audaciosa experiência arquitetônica até então realizada no mun do. Mas não es cas se a vam, por ou tro lado, os es pí ri tos que a con de navam, considerando tudo aquilo uma experiência infeliz. Entretanto, de todas as unidades arquitetônicas, construídas naquele recanto, a que mais sofreu foi, incontestavelmente, a linda igreja de São Francisco. A campanha, que se desencadeou contra ela, foi promovida, principal men te, pelo ar ce bis po de Belo Ho ri zon te, Dom Antô nio Ca bral.

Recordarei, em palavras sucintas, o que foi essa campanha. Concluída a igreja, seria natural que desejasse vê-la freqüentada, não

somente por turistas, mas, principalmente, por fiéis. Nesse sentido, entrei em contato com o arcebispo, a fim de tentar que, sob a proteção des se alto pre la do, ela pu des se de sem pe nhar suas fun ções como casa de Deus.

Ao con ver sar com D. Antô nio Ca bral, per ce bi que meu ges to não fora bem compreendido. Interpretei sua atitude como um reflexo da con tro vér sia que se es ta be le ce ra no país so bre o ver da de i ro va lor ar tístico da igreja. Convidei-o, então, para ir co mi go até Pam pu lha, e a vi si ta foi com bi na da para o dia se guin te.

Quando ali chegamos, D. Ca bral sen tiu-se des lum bra do com o que vira. A água tranqüila do lago. O renque de coqueiros-anões, circun dando o vale. A forma bi zar ra dos edi fí cios, con tras tan do com o bar ro co da paisagem. Enfim, a poesia de que tudo estava impregnado. D. Cabral não se con te ve: “De fato, a Pam pu lha hon ra a sua ad mi nis tra ção, Sr. Pre feito.” Aquela atitude animou-me, e alterou minha expectativapessimista em re la ção ao que pu des se ser sua opi nião so bre a igre ji nha.

Entretanto, quando ali penetramos, D. Cabral contemplou o mural de São Francisco e tornou-se, subitamente, sombrio. Ignorou o Batistério, a Via-Sacra, o bronze de Ceschiatti, para concentrar-se no exa me da fi gu ra da que le su a ve São Fran cis co, que ir ra di a va tan to mis ti cismo. Voltando-se, então, para mim, extravasou sua indignação: “Um cachorro atrás do altar, Sr. Pre fei to! É in con ce bí vel!”

Expliquei que se tra ta va de uma con cep ção re vo lu ci o ná ria do artista: em vez do lobo, um cachorro humilde, bem brasileiro, que de i xava trans pare cer, através de toda a sua fi gu ra, uma co mo ven te ex pres são de fi de li da de ao san to. D. Ca bral, po rém, não pôde con ter sua in dig nação: “Um cachorro atrás do altar, Sr. Pre feito... Isto é um escárnio à Religião!” Despedindo-se de mim ali mesmo, tomou o carro, retornando a Belo Ho ri zon te.

A hostilidade de D. Cabral não se restringira, porém, à descortesia com que me tratara durante aquela visita. Fora além: negara-se publicamente a designar um padre para dizer missa na igreja. Além disso, fizera declarações à imprensa, condenando o templo, que julgava impróprio para os serviços do culto. A luta, em que tive de me empenhar, para fa zer ces sar aque la per se gui ção, pro lon gou-se por 17 anos. Só em 1959, depois do afastamento de D. Cabral e da designação de D.

José de Resende Costa para o arcebispado de Belo Horizonte, é que o problema pôde ser resolvido.

Nessa ocasião, estava no penúltimo ano do meu mandato de presidente da República. Logo após a investidura de D. José de Resende Costa, enviei-lhe um telegrama solicitando-lhe procurar-me no Palácio Laranjeiras. No dia seguinte, já o arcebispo se encontrava no Rio, e logo nos avistamos. Expliquei-lhe o motivo por que desejava falar-lhe. D. Resende Costa mostrou-se profundamente compreensivo. Disse-me que não haveria qualquer dificuldade na sagração da igreja, mas que, levando em conta a hierarquia eclesiástica, solicitava-me vinte e quatro horas para me dar uma palavra definitiva a respeito.

Antes de findo o prazo, D. Resende Costa procurou-me para dizer que tudo havia sido solucionado. A igreja seria sagrada e um padre deveria ser designado para ali officiar missa. Avenrou-se, então, a idéia de uma doação do templo à Mitra Arquidiocesana. Depois desse encontro, tomei as providências necessárias para que tudo se fizesse de acordo com as sugestões do ilustre arcebispo. O Vereador Celso Melo Azevedo apresentou um projeto, na câmara Municipal de Belo Horizonte, autorizando a doação da igreja à Mitra, e a proposição não teve dificuldade de ser aprovada. Combinou-se, então, a data da sagração – 11 de abril de 1959 – e, durante a solenidade, o prefeito de Belo Horizonte, Amintas de Barros, assinaria o termo de transferência da igreja para a Mitra Arquidiocesana.

O espetáculo que, no dia 11 de abril, teve lugar na Pampulha foi, de fato, inesquecível. O povo de Belo Horizonte compareceu em massa, estando presentes mais de 20 mil pessoas, inclusive grande número de intelectuais e artistas.

Na solenidade do ambiente, ocorreu um fato que não deixou de me impressionar. Foi um fato simples, quase inexplicável, e só compreensível, levando-se em conta a situação especial da Pampulha – um bairro novo, puramente residencial e afastado do centro urbano. Quando D. Resende Costa procedia à elevação do Santíssimo, um cachorro, vindo não se sabe de onde, penetrou na igreja, e, atravessando a pequena nave, foi se postar bem em frente do altar, justamente onde eu me encontrava, ladeado pelas mais altas autoridades do Estado. Era um cachorro amarelo, com uma ferida no dorso. Imóvel, ao meu lado, ergueu

a cabeça, como se observasse o ambiente. Em seguida, talvez tocado pela música do órgão que se fazia ouvir, assentou-se no chão, com a cabeça sobre as patas dianteiras. Conservou-se quieto durante algum tempo. Mesmo deitado, percebia-se que tinha os olhos postos no seu irmão de raça, que se des ta ca va na pa re de, ao lado da ima gem de São Fran cis co.

Foi uma cena tocante. O pobre animal, perdido no meio da multidão, observando, com interesse, uma contrafação sua, concebida por Portinari. Devia estar intrigado com a similaridade – a mesma cor, idêntica conformação física, os mesmos olhos grandes e compassivos. No entanto, o cão, que via na parede, não deixava de ser diferente dos outros cães. O do mu ral era um sím bo lo e dava a im pres são de que flu tu a va, já que seus pés mal to ca vam no chão.

O inesperado visitante assistiu a parte da cerimônia e saiu, como havia en tra do – sem fa zer ru í do –, mas sua in só li ta pre sen ça àquele ato, justamente quando era sagrada a igreja, cuja entrega ao culto havia sido re tar da por 17 anos só por ca u sa da que le seu ir mão de raça pin ta do atrás do al tar – to cou-me pro fun da men te, e não só a mim mas a todos quan tos ali se en con tra vam.

Relembro esse fato para que se tenha uma idéia dos embaraços a que está sujeito um administrador, se deseja combater a rotina e in tro du zir um es pí ri to novo no ser vi ço pú bli co. Se as sim acon te ceu em Belo Ho ri zon te com uma hu mil de, mas lin da igre ji nha, o que se pen sar, en tão, do que me aguar da va na che fia do go ver no da Re pú bli ca, já que, além do Plano de Metas, de 30 itens que consubstanciavam todos os pontos de estrangulamento da economia brasileira, iria promover a cons tru ção de Bra sí lia e trans fe rir para ela, ain da du ran te o meu man da to, a sede da ad mi nis tra ção do país?

.....
Aprovação da lei pelo Congresso

*D*e qualquer forma, a mensagem e o respectivo projeto de lei, determinando a transferência da capital, haviam sido assinados e encaminhados ao Congresso. Na época – início do meu mandato – eu estava empenhada na realização, tão rápida quanto possível, de dois objetivos, que considerava fundamentais para o meu governo: a pacificação nacional e a execução acelerada do meu Plano de Metas. Esses dois objetivos se completavam, ou melhor, se interpenetravam, pois o bom êxito de um dependia do que ocorresse, favoravelmente, com o outro.

A situação que eu havia herdado, decorrente das agitações que convulsionaram o país a partir do suicídio de Vargas, não era, de fato, animadora. Respirava-se uma atmosfera de profundos ressentimentos. Os elementos da Oposição haviam traçado uma norma de conduta que só poderia ser prejudicial ao país: a de criar todas as dificuldades possíveis à minha administração.

Em face disso, teria de agir com maior cautela. Se essa resistência se evidenciava em relação até a simples atos de rotina burocrática, certamente que se tornaria insuportável em se tratando de um problema da maior importância, como seria a mudança da capital para o Planalto Central.

Preparei-me, pois, para a batalha, que não tardaria a ser desencadeada. Quando a mensagem e o projeto de lei deram entrada na

Câmara dos Deputados, foram encaminhados, de acordo com o regimento interno, à Comissão de Justiça, para apreciação e parecer. Nessa Comissão, aconteceu o que eu esperava: um líder udenista pediu vista do processo e o engavetou. Isso aconteceu no mês de abril. Maio, junho, julho e agosto passaram sem que eu conseguisse obter a aprovação do projeto. Por diversas vezes, reunia bancada de deputados de Goiás, Estado em que se realizava a capital, e lhes declarava que, se não obtivesse a aprovação até outubro, desistiria do projeto. Não iniciaria a construção da capital para deixá-la, ao fim do meu governo, inacabada. Os meus sucessores abandonariam a idéia morreria de novo.

Emival Caiado, deputado da UDN de Goiás, ficou encarregado de obter do seu colega de votação do projeto para estudo e votação. Trabalhou com afinco e obteve êxito no seu intento. Deixando a Comissão de Justiça, a mensagem e o projeto de lei foram encaminhados ao plenário, onde tiveram uma tramitação mais ou menos rápida, sendo aprovados pela Câmara dos Deputados. Uma etapa fora vencida. Falta a votação no Senado; mas ali o governo dispunha de esmagadora maioria e, dessa forma, a aprovação não só freu contestação.

A lei, que teve o número 2.874, foi sancionada por mim, numa quarta-feira, no dia 19 de setembro de 1956. Foi após o jantar, sem qualquer publicidade, tendo como testemunhas apenas os membros da minha família. Na realidade, seria contraproducente fazer alarde da iniciativa. Se assim agisse, iria alertar a Oposição sobre o significado do ato, e, então, infinitas interpelações passariam a ser feitas ao Executivo, dificultando o início dos trabalhos no Planalto Central. Fiel a essa linha de conduta, dei ordens para que mesmo a publicação do decreto fosse levada a efeito com a maior reserva, incluindo-se o ato num conjunto de outras medidas administrativas, sem o menor destaque.

A lei era simples, mas redigida com a clareza e a concisão características do estilo de San Tiago Dantas. Em seu artigo primeiro, determinava: “A capital Federal do Brasil, a que se refere o art. 4º do Ato das Disposições Transitórias da Constituição de 18 de setembro de 1946, será localizada na região do Planalto Central, para esse fim escolhida.” O artigo segundo autorizava o Poder Executivo a tomar providências para acelerar a construção da nova cidade, inclusive a de construir uma nova sociedade que se denominaria Companhia Urbanizadora da Nova

Capital do Brasil. O artigo terceiro discriminava as atribuições da nova companhia: a) planejamento e execução do serviço de localização, urbanização e construção da futura Capital, diretamente ou através de órgãos da administração federal, estadual e municipal ou de empresas idôneas com as quais contratar; b) execução, alienação, locação e arrendamento de imóveis na área do Distrito Federal ou qualquer ponto do território nacional, pertinente aos fins previstos nesta lei; c) execução, mediante concessão, de obras e serviços de competência federal, estadual e municipal relacionados com a nova capital; d) prática de todos os mais atos concernentes aos objetivos sociais previstos nos Estatutos ou autorizados pelo Conselho de Administração. O artigo nono fixava o capital da companhia e o décimo segundo estabelecia as normas de administração da empresa: administrada e fiscalizada por um Conselho Administrativo, um Conselho Diretor e um Conselho Fiscal, integrados, respectivamente, por 6, 4 e 3 membros. Um terço dos membros de cada um dos seis órgãos seria escolhido de uma lista tríplice de nomes indicados pelo maior partido da Oposição.

Como se vê, o trabalho de San Tiago Dantas era perfeito. A diretoria da Novacap, a ser nomeada por mim, dispunha de poderes amplos, assistindo-lhe o direito de tudo providenciar para a construção da nova capital, sem qualquer nova audiência do Congresso. Assim, no dia 24 de setembro de 1956, fiz as respectivas nomeações: presidente, Israel Pinheiro; diretores, Ernesto Silva e Bernardo Sayão. Faltava apenas a apresentação da lista tríplice dos nomes indicados pela Oposição, no caso a UDN, que era o maior partido político que ainda existia.

Os três nomes indicados pela UDN foram os seguintes: Café Filho, Jales Machado e Íris Meinberg. Escolhi o Deputado Íris Meinberg. Israel Pinheiro era na ocasião o presidente da comissão de Finanças na Câmara. Fui feliz na escolha. Homem de experiência e de ação, suportaria sobre os ombros, com galhardia e vigor, a imensa tarefa de dirigir os trabalhos da construção da nova capital, chefiando uma equipe de devotados engenheiros, técnicos, funcionários e candangos, tarefa à qual se dedicou com ilimitado amor, energia e exemplar correção.

Estava, assim, constituída a Novacap. Apesar disso era generalizada a descrença na execução do programa de construção da nova capital. Julgavam muitos que se tratava de uma medida de magôgiça, ten-

den te a nes te si ar a opi não pú bli ca, fa zen do crer que a ca pi tal do Bra sil, de fato, iria ser transferida para o Planalto Central. Uma jornalista chegou a es cre ver, a pro pó si to da cri a ção da No va cap: “Mais uma em pre sa, organizada pelo governo, para dar polpudos empregos aos seus apa ni gua dos no Rio.”

Entretanto, enquanto a lei de transferência estava sendo boi cotada pela UDN no Congresso, diversas medidas administrativas eu já ha via to ma do no Pla nal to, du ran te as ges tões do Ma re chal José Pes soa e do seu subs ti tu to, o Co ro nel Er nes to Sil va, no sen ti do de ir pre pa ran do o ter re no para o iní cio das obras que, ali, se ri am re a li za das. Assim é que, durante a gestão do marechal, foi dado início às tarefas referentes a comu ni ca ções, abastecimento de água, energia elétrica, colonização e pla ne ja men to ur banís ti co. Em maio de 1956, porém, o Marechal José Pes soa de mitiu-se do cargo de presidente da então Comissão de Plane ja men to da Con stru ção e da Mu dan ça da Ca pi tal Fe de ral. Seu a fas ta men to não teve por base qualquer atrito pessoal comigo. Motivou-o apenas uma questão de divergência nossa no que dizia respeito à maneira como Brasília de ve ria ser cons tru í da. O ma re chal, tal vez in flu en ci a do pelo relatório da firma J. Belcher, julgava que a capital deveria ser cons tru í da “por etapas”, prolongando-se através de sucessivos go vernos. Recordei-lhe a tradi cional falta de con tin ui da de ad mi ni stra ti va, que era uma característica do Brasil. Quase todos os governos, que se ini ci a vam, logo re ve la vam a pre o cu pa ção ou de pa ra li sar ou de al ter ar as ini ci a ti vas tomadas por seus antecessores. Brasília era um as sun to sé rio de ma is para fi car su je i to a os ci lá ções de ten dên ci as per so na lis tas. Sen do as sim, eu iria cons tru ir a nova ca pi tal e ina u gu rá-la, só deixando, para quem viesse depois, a incumbência de ampliá-la e melhorar-lhe os servi ços.

“Vossa Excelência não conseguirá realizar essa tarefa, presidente!” – disse-me o marechal. “Realizarei, meu caro marechal, e te rei cui da do de en vi ar-lhe um con vi te para a so le ni da de da ina u gu ra ção” – repliquei. O marechal levantou-se e se despediu. No dia se gu in te, com grande surpresa, recebi uma carta sua, demitindo-se do cargo. Nomeei, então, para substituí-lo, seu próprio assessor, o Co ro nel Er nes to Sil va. Essa tro ca de pre si den tes da Co mis são teve lu gar no dia 7 de ju nho de 1956.

Ernesto Silva, embora sua gestão tivesse tido a duração de apenas três meses, acelerou a desapropriação de muitas glebas no sítio da nova capital; promoveu um convênio com o Estado de Goiás para o financiamento dos serviços de demarcação das fronteiras do Distrito Federal e tomou outras providências, inclusive esta de maior importância: iniciar os trabalhos para a realização do concurso para o Plano Piloto da cidade.

Na época – junho de 1956 – a lei da transferência da capital ainda estava em tramitação no Congresso e, no entanto, antecipando-me ao que pudessem resolver os parlamentares, já tinha dado ordem ao presidente da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal para estudar, com representantes do Instituto de Arquitetos do Brasil, os pontos principais do edital, para a realização daquele concurso.

O edital foi publicado no *Diário Oficial* da União, e reproduzido, em seguida, pelos principais jornais do País, no dia 30 de setembro de 1956, apenas onze dias, portanto, após a aprovação da lei da transferência pelo Congresso.

VISITA AO LOCAL DA FUTURA CAPITAL

O que ocorreu com a publicação do edital poderá parecer uma demonstração de pressa desusada. Mas não era bem pressa. Tratava-se de um estilo de governo. Nunca dei xeio para amanhã o que pudesse resolver na hora. Ao iniciar a minha administração, fiel aos dois objetivos prioritários que me traçara, suspendi a censura à imprensa e aos rádios e televisões, vinde e quatro horas após a posse, e envié uma mensagem ao Congresso, aprovada em tempo recorde, extinguindo o estado de sítio decretado pelo meu antecessor, Nereu Ramos.

Aliás, não poderia ser mais clara e objetiva a mensagem que enviei ao Congresso, no dia 15 de março, por ocasião da instalação da segunda sessão legislativa da Terceira Legislatura, ao definir os propósitos do governo. “A obra que tenho de cumprir é cheia de dificuldades e asperezas, bem o sei. Mas o Brasil exige que ela seja atacada com decisão. É necessário fazer a opção definitiva entre a marcha no rumo da

expansão, que situará o País, por maiores que sejam os sacrifícios do momento, entre as grandes nações modernas, e a permanência na posição insatisfeita e frustrada de não ter sido capaz de conquistar o estágio de progresso a que o destino ram suas imensas possibilidades naturais.”

Era esta a política que iria realizar: a) execução do Plano de Metas, incluindo-se nele a “Meta-Síntese”, que era a construção de Brasília; e b) dissipar o ambiente de tensão que, desde agosto de 1954, prevalecia no País. Assim, enquanto se discutia no Congresso o anteprojeto de lei para a transferência da capital, entreguei-me, de corpo e alma, à solução dos problemas básicos do Brasil.

A experiência administrativa que acumulei, antes de ascender à Presidência da República, dera-me uma visão dolorosamente realista do atraso material em que, na era atômica, se encontrava mergulhado o país. Na esfera social, vinculava-se a penúria das nossas populações do litorâneo e do interior ao baixíssimo nível da renda nacional, por sua vez decorrente de uma industrialização que mal explorava linhas tradicionais e nos deixava à mercê do suprimento externo dos bens que constituem a alavanca do progresso. Nossa economia não tinha acesso pleno às fontes desses bens por força de um comércio exterior baseado na exportação de produtos primários, sujeitos à instabilidade de preços e às limitações próprias de um mercado onde competiam outros países tão ávidos, quanto nós, de recursos em moeda estrangeira. Caracterizavam-se as nossas relações externas pelos sobressaltos periódicos dos compromissos financeiros, rivalizando com as necessidades de importações indispensáveis ao simples funcionamento do nosso parque produtivo.

Assim, ao sair do impasse residia na montagem de um moderno parque industrial, diversificado e amplo, capaz de desempenhar o papel de segura fonte interna dos bens essenciais da nossa economia. Ao mesmo tempo, de ver-se-ia atribuir-lhe a função de alçar a paleta das nossas exportações pelo ingresso do País no grupo dos exportadores de produtos manufaturados, este, sim, o caminho certo para a realização de um comércio internacional mais equânime e produtivo.

Diante de problemas nacionais de grande vulto, como eram os nossos, quando assumia a Presidência da República, cabia-me promover um balanço das necessidades do País, assim como dos recursos materiais e humanos disponíveis, para compor um programa de objetivos

prioritários, de modo a atingi-los dentro de prazos certos, sem o risco das obras inacabadas. Sobretudo, a escolha das metas a alcançar devia orientar-se pela consciência do seu caráter imprescindível. Preocupava-me a tradicional solução de continuidade administrativa, que nos era característica. Teria de planejar e executar, e as obras, que por sua grandeza não pudessem ser concluídas definitivamente, iria procurar deixá-las em tal estágio de funcionamento que se tornaria obrigatório, para o governo que sucedesse ao meu, levá-las adiante.

Enquanto se processava a votação no Congresso do projeto de lei, que havia assinado em Anápolis, não deixei de tomar numerosas e importantes providências, de natureza administrativa, na antecipação da ofensiva que iria ser desencadeada após o pronunciamento do Legislativo. Doze diretores de Departamento do Ministério da Agricultura haviam sido enviados ao Planalto Central, para realizarem estudos preliminares da região. Após o convênio, realizado pelo Coronel Ernesto Silva com o Estado de Goiás, para financiamento das aquisições de glebas, solicitei ao Governador José Ludovico que fizesse instalar um escritório na região, de forma a acelerar as medidas pertinentes ao convênio. E nem ao menos fora esquecida a indispensável mobilização psicológica do povo. No dia 4 de julho, por solicitação minha, o governador de Goiás concedeu uma entrevista à imprensa no Rio, na qual declarava: “Goiás inteiro mobilizou-se em sã campanha pela transferência da capital, empreendimento a que todos os Estados, por seus representantes no Congresso, vêm dando todo seu apoio. Como governador, cumprio, com entusiasmo, o papel que me cabe no encaminhamento das providências relacionadas com a interiorização da sede do governo.” Por fim, tendo em vista facilitar o acesso à região, autorizei o Departamento Nacional de Estradas de Ferro a planejar as ferrovias de interesse para a futura capital, inclusive a estudar a possibilidade de serem realizados, ainda em 1956, estudos e projetos para o prolongamento da Estrada de Ferro Goiás até o local onde se iria edificar a nova cidade.

A Lei nº 2.874, que autorizara a transferência da capital, dava-me liberdade para agir como entendesse, ficando excluído do seu texto apenas a data em que se daria a mudança, sobre o que o Congresso deliberaria oportunamente. O nome de Brasília consistiu de uma emenda do Deputado Pereira da Silva, do Amazonas, o qual, recordando a sugestão

de José Bonifácio, de 1823, propusera essa designação, aliás perfeitamente adequada à destinação integracionista da nova capital.

Brasília não iria se situar em local “imediatamente às cabeceiras dos grandes rios”, mas bem no coração do Planalto Central, o qual, por sua vez, é o coração do Brasil. Era essa região que eu iria visitar pela primeira vez, em breve, já houvesse se aberto o Planalto. A viagem foi marcada para o dia 2 de outubro de 1956 – cerca de duas semanas após a sanção da lei que autorizava a mudança da capital. Mudança deveria significar a existência de uma cidade – palácios, edifícios ministeriais, residências para a população, sede do Poder Legislativo e do Judiciário, energia elétrica, água, ruas asfaltadas, rede de estradas, enfim, todo o complexo de utilidades que compõe e faz funcionar um grande centro urbano. De tudo isso, porém, só existia mesmo naquela região a planura do deserto e, comunicando certa vida à paisagem de desolação, estendia-se até os sem-fins do horizonte o cerrado – um mar de árvores raquíticas, retorcidas e quase órfãs de folhas –, que era o lado oposto, em feição agreste, do céu, que é um dos mais belos do mundo.

Na época, o acesso do local obedecia ao seguinte roteiro: ia-se de avião a Goiânia: dali, em teco-teco, a Planaltina; e, por fim, em jipe, através de trilhos abertos no cerrado, até o sítio onde se ria Brasília. Nada existia na região, a não ser umas poucas barracas dos integrantes da Comissão de Planejamento e de Mudança. Viam-se ali, também, as ruínas do acampamento construído por Luís Cruls, chefe da primitiva Comissão Exploradora do Planalto Central, situada à beira de um curso d'água, o qual foi denominado, por isso, córrego do Acampamento.

Na ocasião, a Presidência da República não dispunha de qualquer helicóptero, e a viagem teria de ser feita no velho DC-3, veterano das miúdas ariscadas aventuras pelos céus do Brasil. Contudo, em lugar de seguir para Goiânia, como era bem mais seguro, de cidi ru mar di retamente para o local do futuro Distrito Federal e pouso num campo improvisado, construído em dois meses, por Bernardo Sayão – vice-governador de Goiás e, então, nomeado por mim um dos diretores da Novacap. Era uma pista que não passava de uma fita de terra, desbastada no cerrado, precariamente nivelada e cheia de buracos. Um cartaz ali havia sido fixado, com um enorme e pretenso soletramento: “Aeroporto Vera Cruz.”

Às 7h45min do dia 2 de outubro, deixei o Aeroporto Santos Du mont, no Rio, ru man do para o lo cal onde cons tru í ria Bra sí lia. Acompanham-me, ness a via gem, o General Tei xe i ra Lott, mi nis tro da Guerra, o General Nélson de Melo, chefe da minha Casa Militar, o governador da Bahia, Antônio Balbino, Israel Pinheiro, presidente da Novacap, Régis Bittencourt, diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o Brigadeiro Araripe Machado, o Coronel Dilermando Silva, Oscar Niemeyer, e os aviadores, Coronel Lino Teixeira, Coronel Renato Goulart, o Coronel Celso Resende Neves, o Major Mú cio Scor zel li e o Ca pi tão Gama e Sousa, além de di ver sos técnicos, integrantes do Conselho do Desenvolvimento – órgão por mim criado, responsável pelo planejamento e elaboração das metas do governo.

Quando o avião sobrevoou o local da futura capital, concentrei-me em observar a região. Era um des cam pa do in fi ni to, com su a ves ondulações no terreno, que não ultrapassavam a altura de 200 metros. Tudo era cha to e am plo – a vas ti dão des con cer tan te do va zio. Lá es ta va o cruzeiro, de braços abertos, como que saudando os in tru sos que che ga vam pelo céu. Além do cru ze i ro, via-se a fi ta de ter ra ver me lha da pista de pouso. O saudoso Embaixador Otávio Dias Carneiro, então integrante do grupo de técnicos do Conselho do Desenvolvimento e que se encontrava a bor do, per gun tou-em com apre en são, le van do em con ta a precariedade da que la pista: “Pre si den te, é ali que va mos ater ris sar?” Em face da afirmativa, chamou os demais passageiros e lhes mostrou a raspagem no cerrado, feita por Bernardo Sayão. Um silêncio significativo fez-se sen tir no in te ri or do avião.

A tomada de posição havia sido concluída e veio a ordem para que todos colocassem seus cin tos de se gu ran ça. O DC-3 deu uma guinada e começou a descer. De súbito, ouviu-se um choque, seguido de sucessivos sacolejos. Era o avião que havia tocado a pista e taxiava para perder a embalagem. Não deslizava, mas corcoveava, aos trancos, sobre as asperezas do terreno. Eram 11h40min, e o sol tinha, reverberando nos metais do aparelho. O Governador José Ludovico, Ber nardo Sayão e ou tras au to ri da des de Go iás es pe ra vam-me sob um tol do de lona. As ce ri mô ni as que ali se rea li za ram fo ram to can tes pela sim pli ci da de de que se revestiram. Em tosca mesa de madeira, colocada num galpão,

assinei o primeiro ato oficial no local da futura capital: a nomeação de Mário Meneghetti para o cargo de ministro da Agricultura.

De todos os presentes, o General Teixeira Lott era o que se mostrava mais desconcertado. Sentia-se preso de um sentimento, misto de curiosidade e descrença. Distanciando-se dos presentes, deixou-se ficar à beira da pista, observando a paisagem selvagem. Ao me aproximar dele, não se conteve e perguntou: “O senhor vai mesmo cons truir Brasília, presidente?” Não pude conter um sorriso. Colaborando comigo há pouco tempo, o general ignorava as reservas de determinação de que sou do ta do. Respon di de for ma a dis si par, no seu es pí ri to, qual quer resquício de dúvida: “Não só vou construí-la, ge ne ral, mas irei trans mi tir a faixa pre si den cial ao meu su ces sor com o go ver no já ins ta la do aqui.”

Visitei, em seguida, o local onde se erguia o cruzeiro, o qual, sendo o ponto mais elevado da região, permitia uma visão de conjunto do cenário que emolduraria a futura capital. A vista era maravilhosa. Com Oscar Niemeyer, que se en con tra va ao meu lado, exa mi na mos ma pas, assinalando os aciden tes to po grá fi cos e to man do co nhe ci men to das distâncias. Até então não tínhamos qual quer idéia de como se ria a cidade. No dia 19 de se tem bro – qua se duas se ma nas atrás, por tan to – ha via sido pu bli ca do o edi tal do con cur so para o Pla no Pi lo to, ela bo rado pelo próprio Niemeyer e pelos arquitetos Raul Pena Firme e Roberto Lacombe, professores de Urbanismo da Universidade do Brasil. Dessa forma, nada poderíamos saber sobre as características da futura capital.

Contudo, após uma troca de idéias com Niemeyer, chegamos a uma conclusão. Iríamos demarcar, desde logo, uma área prioritária, que serviria de base às obras que viriam depois. Localizamos, então, o nú cleo pi o ne i ro na par te em que de ve ria er guer-se a re si dên cia pre si den cial. E essa área foi imediatamente demarcada, ficando Niemeyer in cum bi do de ela bo rar, com a ma i or ur gê n cia pos sí vel, os pro je tos do pa lá cio, que se ria a re si dên cia do pre si den te da Re pú bli ca e de um ho tel de turismo, para alojar, desde o início das obras, os que visitassem Brasília. Providenciou-se, igualmente, a construção do aeropor to de fi ni ti vo, com uma pista concretada de 3.300 metros; melhoria das estradas para Anápolis e Goiânia; abertura de de ze nas de es tra das in ter nas para co mu ni ca ção dos diversos canteiros de obras; construção dos pré di os provisórios

para a administração da Nova capital; e instalação de oficinas e serrarias para atender demandas iniciais.

Do cruzeirole segui para a Fazenda do Gama, onde se instalava o núcleo pioneiro. Ao atravessar uma velha ponte sobre o ribeirão Vicente Pires, conversei com o engenheiro Saturnino de Brito sobre o problema do abastecimento de água à futura cidade. Falamos, então, do projeto, já em estudo, de se construir uma barragem, que represaria a água de vários rios, a fim de se formar um lago artificial de dez quilômetros quadrados. Lembrei-me da profecia de Dom Bosco: “Entre os paralelos 15 e 20 graus, havia um leito muito largo e muito extenso, que partia de um ponto onde formava um lago.”

Descobri, depois, que havia, no local, um aviãozinho monomotor, que serviria de condutor ao governador de Goiás. Utilizei-o para sobrevolar o Planalto Baixaltitude, de forma a ter uma idéia dos sítios, onde se ergueriam os primeiros edifícios programados. Vendo, do alto, a imensidão do Planalto, reforcei minha convicção de que, ao promover a mudança da capital, havia me colocado em face do mais perigoso desafio que um chefe de Estado poderia enfrentar. Compreendi, então, a malícia de alguns deputados opositores que tinham votado pela transferência da capital. Eles haviam dito, ao fazê-lo, que agiam da que forma por que “Brasília seria o meu túmulo político”.

Depois que o aviãozinho pousou, sentei-me num toco de árvore, à beira de um córrego. Estávamos na mata do Gama e ao lado dos olhos de água, dos quais jorrava, abundante e límpida, a água que abasteceria, pouco depois, o Catetinho. Distraí-me na conversa, quando o General Nelson de Melo, que se encontrava perto, segurou-me uma das mãos, a fim de que pudesse observar o que se passava mesmo junto aos meus pés. Uma enorme jararaca coleava no capim, aproximando-se de mim numa atitude agressiva. Só tive tempo de dar um salto, evitando, assim, seu bote, já armado, o que, se me atingisse, poderia ter sido mortal.

Passado o susto, alguém trouxe-me um caderno, pomposamente denominado *Livro de Ouro de Brasília*, e me pediu que deixasse consignada na sua primeira página minha impressão da região. Escrevi:

“Desse Planalto Central, desfiladão que em breve se transformará em cerebro das altitudes cionais, lançamos olhos mais uma vez sobre o

amanhã do meu País e antevejo esta alvorada, com fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino.”

Sentado na quele toco de árvore, prosseguí conversando sobre os problemas de Brasília. Estávamos em face de um de sa fio. Iria enfrentá-lo com de ter mi na ção e au dá cia. Tive a im pres são de que mi nhas pa la vras caíam no va zio. A des cren ça era ge ral. Sor ri sos ama re los aflo ra vam nos lábios contraídos, após uma das minhas afirmações. Teria de dis si par aque la at mos fe ra de pes si mis mo, e nada me lhor para isso do que um choque. O choque veio em seguida: era o prazo para a conclusão das obras – 3 anos e 10 me ses.

Brasília estava lançada. Era uma idéia em marcha. Para mim, ne nhu ma for ça se ria ca paz de de tê-la.

.....

A construção do Catetinho

A frase, que escrevi no *Livro de Ouro de Brasília*, figura hoje, por sugestão de Oscar Niemeyer, numa das paredes do saguão do Palácio da Alvorada. Essa parede, por iniciativa renovadora do espírito de Niemeyer, foi revestida de placas de alumínio dourado, o que levou um jornalista de Oposição, preocupado em emprestar cunho faraônico ao que se fazia, a declarar que era de ouro. A propósito, devo recordar um fato que não deixa de ser curioso. Um ano depois, numa recepção ao corpo diplomático no Rio, comentávamos a beleza arquitetônica de Brasília e, de súbito, uma embaixatriz, que ouvia a palestra com o maior interesse, voltando-se para mim, perguntou com a mais absoluta sem-cerimônia: “É verdade, presidente, que uma das paredes do Palácio da Alvorada é de ouro maciço?”

Embora fosse uma idéia em marcha, Brasília, àquela altura, não deixava de ser uma iniciativa abstrata. Nem ao menos dispunha eu ali de teto, sob o qual me abrigar. Nas minhas viagens de inspeção, ia e vinha, cobrindo um percurso de oito horas de voo e, por isso, só me restava uma estreita faixa de tempo para conversar com os pioneiros que ali já haviam começado a trabalhar.

Entretanto, o dia 10 de novembro de 1956 iria projetar-se como um marco histórico na evolução da cidade. Nessa data, brilhou a primeira luz no Plano Central. Era ainda uma luz tênue, com limitações

poder de irradiação, produzi da por um pe que no ge ra dor, que fora le vado da ci da de de Ara xá. De qual quer for ma, era uma luz cri a da pela mão do homem, que chegara para substituir o cla rão dos as tros, o que sig ni fi ca va que ha via tido iní cio a con quis ta do co ra ção do Bra sil.

Até então, o local onde iria ser Brasília não passava de um carrascal, in fes ta do de cas ca véis, com a ter ra seca es tur ri ca da, aber ta em fendas pela inclemência do sol. O único testemunho da passagem do homem por ali era um pardieiro, pretensiosamente denominado Fazenda do Gama, e que se resumia numa casa de telhado baixo, com um cercado no fundo, no qual viviam, confinados, uns cinco bois e uns três le i tões.

Tudo começou numa conversa de bons amigos. Naquele pe rí o do, ti nha toda a mi nha aten ção con cen tra da nas obras para a trans fe rência da capital. Apesar disso, o clima que se respirava no País era de descrença, por um lado, e de oposição, do ou tro. Mes mo as sim, eu ia a Bra sí lia umas duas ve zes por se ma na; mas pou co de mo ra va ali, por fal ta de alojamento. Foi aí que João Milton Prates, aviador, e que fora meu piloto durante o meu tempo de governador de Minas Gerais, lançou esta idéia num grupo de amigos meus: “Vamos dar uma casa ao pre si dente?”

A sugestão foi acolhida com entusiasmo. Discutiu-se o gê ne ro de casa a ser construída, e todos concordaram: uma simples residên cia de ma de i ra, na qual eu pu des se pas sar a no i te toda as ve zes que de se jas se per ma ne cer em Bra sí lia. Oscar Ni e me yer, que fa zia par te do gru po, prontificou-se a es bo çar, ali mes mo, o cro qui do que se ria a casa. Pe diu tin ta e pa pel, e, em dois tem pos, o de se nho es ta va con cluí do. Ali es ta va, em linhas tos cas, o que iria ser a pri me i ra cons tru ção de Bra sí lia. Tra ta va-se de um “palá cio de tá buas”, ergui do sob re pi lo tis de ma de i ra. Teria de ser construído assim, pois no Planalto não existiam, na época, tijolos nem pe dras.

Aprovada a idéia, cogitou-se da obtenção do dinheiro para a realização da obra. Arran jou-se uma pro mis só ria, emi ti da por João Míl ton Pra tes e ava li za da por Ju ca Cha ves e Oscar Ni e me yer. Va lor do em pré stimo a ser feito: 500 contos. Mas onde conseguir a quantia? César Pra tes, um dos pre sen tes, era ir mão de Car los Pra tes, ge ren te da fi li al do Banco do Brasil em Belo Ho ri zon te—apessoaindicada para solu cionar

o problema. Emídio Rocha – o Rochinha – foi despachado na mesma hora para a capital mineira, a fim de se entender com Carlos Prates e descontar a promissória. Teria de ir e voltar no dia seguinte antes do almoço, já com 500 contos em espécie.

Emídio Rocha desempenhou, com êxito, sua missão. Carlos Prates não pôde descontratar a promissória no Banco do Brasil, mas obteve que o Banco de Minas Gerais o fizesse.

No dia seguinte, com o regresso de Emídio Rocha, providenciou-se a aquisição do material de construção no Rio e em Belo Horizonte. Entrementes, Niemeyer, com base no croqui, elaborava o projeto definitivo do Palácio de Tábuas. Havia ainda uma questão para ser resolvida: o prazo para a construção. Meus amigos estabeleciram um tempo recorde para a residência presidencial: dez dias. Procurando evitar que o prazo fosse ultrapassado, enviaram-me um convite para que me hospedasse ali no dia 1º de novembro.

Teve início, assim, a construção, em grande velocidade, do projetado Palácio de Tábuas. Roberto Pena, que trabalhava na Fertisa – fábrica de adubos químicos que eu havia criado em Minas Gerais, quando governador –, telefonou ao diretor da empresa, Bretas Bheiring, solicitando, de empréstimo, algumas máquinas, inclusive uma Patrol Caterpillar, um grupo motor-gerador de 75 HP e um jipe. O material de construção foi adquirido, como havia sido combinado, nas praças do Rio e de Belo Horizonte.

No dia 18 de outubro, finalmente, partiram os caminhões do Rio e de Belo Horizonte, levando o material necessário. A caravana mineira partira de Araxá, sede da Fertisa, rumo a Santa Luzia, conduzindo a Patrol Caterpillar, o motor-gerador, além do equipamento para a respectiva montagem. Acompanharam a expedição um cozinheiro e um operador de máquinas.

Essa viagem me fez lembrar, de alguma forma, as entradas dos bandeirantes no século XVIII. Não existiam estradas. Nem pontes sobre os rios. Nem ao menos um trilho contínuo que indicasse a direção a ser seguida. Os expedicionários deixaram-se levar pelo instinto, carregando, nos próprios veículos, a gasolina de que iriam necessitar durante o percurso. A época era de chuvas, e os caminhões, avançando por meio de terreno virgem, atolavam com frequência nos lamaçais, e era

um verdadeiro suplício libertá-los. No entanto, apesar de todos esses tropeços, a caravana prosseguia no seuroteiro.

No dia 23 de outubro, os pioneiros, partidos de Minas Gerais, encontraram-se com Bernardo Sayão em Luziânia e seguiram, dali em diante, num só e grande comboio até o local onde seria Brasília. Gritos, risadas, exclamações de desafio – era o que se ouvia, revelando o bom-humor e o espírito esportivo dos novos bandeirantes. Assim, o chapadão foi vencido. E numa clareira, aberta nas imediações da denominada Fazenda do Gama, teve início a preparação do terreno para a construção pioneira.

Meus amigos estavam familiarizados com o ritmo de minhas obras. Já me conheciam do governo de Minas Gerais e tinham diante dos olhos o que vinha sendo a abertura da rodovia Rio–Belo Horizonte, que, iniciada logo após a minha posse na Presidência, estava quase concluída, devendo ser inaugurada na comemoração do primeiro aniversário da minha administração, ou seja, no prazo de um ano.

Já o comboio, que levava o material, batia o recorde de velocidade para chegar a Brasília. Os operários instalaram-se na Fazenda do Gama, que passara por uma limpeza em regra. A alienação era fornecida pelo que existia no curral: os bois e os leitões. À sombra de um pau-de-vinho – que é árvore frondosa – montou-se uma banca de carpinteiro, para a preparação da madeira a ser utilizada na construção. Roçou-se uma faixa do cerrado para a localização da residência presidencial. Um jipe fornecia energia para acionar a serra, que aparelhava as vigas e os caibros. E, arrematando aquela série de providências, foi instalada a luz elétrica no acampamento, utilizando-se um gerador de 2 e meio HP, vindo do Rio, e que não dispunha de partida, a qual era dada por um trator. À noite, já estava montada uma estação de rádio amador.

Tudo isso fora feito no mesmo dia da chegada. Mais ou menos à meia-noite, os pioneiros, exaustos, resolveram tomar um uísque, antes de se recolherem para um descanso de umas poucas horas. Mas não havia gelo para refrescar a bebida, ainda morna da longa exposição ao sol do Planalto. Mal encheram os copos, o céu enfarruscou e uma violenta tempestade de granizo desabou sobre o acampamento. “Milagre!” “Milagre!” – gritavam os construtores, recolhendo as pedras de gelo, mais do que uma bola de gude, caídas das nuvens. E o uísque,

gelado com granizo, correu de mão em mão, festejando, com alvoroço, aquele primeiro dia de trabalho.

No dia seguinte, ocorreu um fato que poderia parecer inacreditável aos que conheciam o Brasil Central: a feitura do primeiro concreto no Planalto. Esse concreto foi utilizado na fixação das vigas que sustentariam o “palácio”. Na noite desse mesmo dia 24, instalou-se outra estação radiotransmissora, sob o prefixo P.Y.V.A., e estabeleceram-se comunicações com o Palácio do Catete, no Rio, com Anápolis, Goiânia, Araxá e Belo Horizonte. O Planalto Central deixara de ser o grande mudo. A partir daquele momento, sua voz fazia-se ouvir – por meio de um equipamento precário, era verdade – para anunciar ao País que a sentença de uma metrópole ali havia sido plantada.

Apesar da chuva constante, o trabalho prosseguia em ritmo acelerado. A 26, foi colocado o assoalho da casa. Instalaram-se, em seguida, a água, a luz e os aparelhos sanitários. No dia 27, fabricou-se gelo pela primeira vez em Brasília, com a chegada de um refrigerador. Já não havia necessitada de pois do milagre de uma chuva de granizo para se gelar a bebida dos pioneiros. No dia 29, funcionaram os serviços de radiotelegrafia e radiofonia, e os técnicos da Panair ergueram o radiofarol no campo de pouso. No dia 30, assentou-se o piso de cerâmica São Caetano e, à noite, teve início a pintura da casa. No dia 1º de novembro, como havia sido programado, o palácio estava concluído. Niemeyer, Juca Chaves e César Prates incumbiram-se da arrumação dos móveis. Discutiu-se, então, o nome a ser dado ao edifício. Dilermando Reis sugeriu: Catetinho – uma réplica, em madeira, do que existia no Rio. A obra estava concluída, e havia sido respeitado o exíguo prazo de dez dias, estabelecido pelos próprios construtores.

Enquanto o Catetinho estava sendo construído, elaborava-se, no Rio, o *Canto da Nova Capital*, com música de Dilermando Reis e letra de Bastos Tigre. Provienciou-se, em seguida, uma placa com os seguintes dizeres: “Esta casa, a primeira construção de Brasília, executada em dez dias, de 22 a 31 de outubro de 1956, foi a residência provisória do presidente da República. Participaram desta obra pioneira: João Milton Prates, Oscar Niemeyer, César Prates, José Ferreira Chaves, Roberto Pena, Dilermando Reis, Emídio Rocha, Vivaldo Lirio, Osório Reis e Agostinho Montandon.”

Embora concluído no dia 31 de outubro, a inauguração do Catetinho dependeria da minha presença. Na época eu estava muito ocupado no Rio. Teria de presidir a três cerimônias, a que não poderia faltar: a instalação do X Congresso Interamericano de Cirurgia; a posse do novo chefe da minha Casa Civil, Vítor Nunes Leal, e a reunião, com os líderes da Oposição, para exame da situação do Oriente Médio, tendo em vista a remessa de 500 soldadinhos das Forças Armadas para a fronteira entre Israel e o Egito, de acordo com uma resolução da Assembléia-Geral das Nações Unidas. Assim, não pude estar em Brasília no dia 31 de outubro. No dia 9, de novembro, após inspeção na construção da rodovia Juiz de Fora–Belo Horizonte, pernoitei na capital mineira e, na manhã seguinte, às 10 horas, ruí, por via aérea, para Brasília, onde cheguei por volta do meio-dia.

A recepção foi festiva. Do aeroporto provisório, segui diretamente para o Catetinho, onde grande número de pioneiros me aguardava. Um temporal desabou sobre o local nesse momento, fazendo com que a festa, que teria lugar ao ar livre, fosse realizada no interior do Palácio de Tábuas. Serviu-se um almoço, com mesinhas espalhadas pela casa inteira, inclusive na varanda. E, em seguida, realizei ali o meu primeiro despacho, assinando o volume do expediente, com a presença do meu cunhado Júlio Soares, Cel. Lino Teixeira, Deputado Renato Azeredo, Cel. Dilermando Silva e o Jornalista José Moraes. À noite, depois do jantar, teve lugar uma serenata, com os pioneiros – a palavrão *candango* ainda não havia sido criada – em to do o *Peixe-Vivo* e o *Canto da Nova Capital*.

O Catetinho consistiu, pois, um símbolo. Foi ele a flama inspiradora que me ajudou a levar à frente, arrostando o pessimismo, a descrença e a oposição de milhões de pessoas, a idéia de transferência da sede do governo. Vi que, se um grupo de amigos forca paz de erigir, sem qualquer auxílio oficial e levado apenas pelo idealismo, aquele Palácio de Tábuas em dez dias, o que eu não poderia fazer então, sendo o presidente da República e dispondo, já que o Congresso aprovara minha iniciativa, de todos os recursos governamentais?

A mística do Catetinho foi, pois, precursora – dada a emulação que provocou – da mística de Brasília, consubstanciada em pioneirismo, em espírito de criação e na determinação de enfrentar e vencer o

que parecia impossível. E a mística de Brasília, por sua vez, contagiando o País inteiro, realizou o milagre da construção de uma metrópole revolucionária, em três anos e dez meses.

CONCURSO PARA O PLANO PILOTO

O Catetinho foi o passo inicial de uma gigantesca escalada, que, até hoje, não terminou. Depois dele, a iniciativa de maior importância foi a elaboração do Plano Piloto. Entrementes, outras providências, destinadas a criar condições de trabalho no Plana l to, haviam sido tomadas: construção de barracos e alojamentos; balizamentos da área; início do represamento do rio Paranoá; abertura da Rodovia Brasília–Anápolis, e a construção de alojamentos para as primeiras levas de candangos.

Um concurso, para a apresentação de um Plano Piloto da nova cidade, havia sido aberto e, naquele momento, corria o prazo para apresentação dos respectivos projetos. Minha idéia inicial havia sido a realização de um concurso internacional, de forma a permitir que arquitetos e urbanistas de todo o mundo participassem do certame. Julgava que, ampliando a área de concorrência, criaria melhores condições de competição, dando origem a projetos mais originais. Realizaram-se, pois, diversas reuniões no Rio, com o objetivo de se estabelecerem critérios a ser adotados e, após longos debates, dos quais participaram Israel Pinheiro, Ernesto Silva, o arquiteto Oscar Niemeyer e os assessores arquitetos Raul Pena Firme e Roberto Lacombe, foi elaborado o texto do edital que regularia o concurso.

O edital estabelecia que o concurso seria nacional e o Plano Piloto deveria abranger: a) traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana; b) o júri, presidido pelo presidente da Novacap, seria integrado de dois representantes da companhia, um do Instituto dos Arquitetos do Brasil, um do Clube de Engenharia e dois urbanistas estrangeiros; c) os trabalhos deveriam ser entregues dentro de 120 dias a partir da data das inscrições; e d) o prêmio concedido ao primeiro colocado seria de um milhão de cruzeiros.

Foi sorte que os integrantes da comissão organizadora do concurso houvessem optado por uma solução nacional, convencendo-me a renunciar à idéia de um concurso internacional. Caso minha sugestão tivesse prevalecido – já que o júri seria integrado, também, por autoridades estrangeiras –, poderia ter ocorrido que os julgadores, influenciados pela beleza de um projeto, acabassem por premiá-lo, sem atentar no caráter peculiar da cidade que iria ser construída. Por que Brasília não seria um centro urbano nos padrões convencionais, mas uma realização diferente. Seria uma cidade vazada numa concepção nova, quer no que dizia respeito às intenções que nortearam sua localização, quer em relação ao significado socioeconômico que deveria refletir-se no contexto urbanístico que lhe comporia a imagem.

De qualquer forma, o concurso despertou enorme interesse. Arquitetos e urbanistas, assim como firmas de engenharia, apresentaram projetos de variados gêneros, todos admiráveis. Lembro-me de que quando fui ao Ministério da Educação – onde os trabalhos estavam em exposição – pude admirar em conjunto todos os projetos. Alguns impressionavam pelo arrojo; outros, pelo elaborado zelo com que haviam sido apresentados. O de M.M.M. Roberto, por exemplo, constituía uma deslumbrante obra de montagem. Tudo ali era bem feito, de forma a causar a melhor impressão nos julgadores. Outro, que me chamou a atenção, foi o da Construtec – firma de São Paulo –, composto em diversos elementos, com maquetes e quadros de alumínio. Segundo me informaram, essa firma de engenharia dispendera na elaboração do seu projeto cerca de 400 mil cruzeiros, o que era uma soma vultosa na época.

Como acontece em todos os concursos, sérias divergências tumultuaram o julgamento. Paulo Antunes Ribeiro, representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil, irritara-se sobre como a seleção fora feita. Os jurados, após haverem examinado o conjunto, eliminaram 16 projetos, restando 10 para um exame mais cuidadoso. Entre os classificados, figuravam os maiores nomes da Arquitetura e do Urbanismo do Brasil, como Lúcio Costa, Nei de Rocha e Silva, M.M.M. Roberto, Henrique Mindlin, Paulo Camargo e a firma Construtec.

O júri era integrado por autoridades internacionais, como Sir William Holford, assessor de Urbanismo do Governo Britânico e planejador da capital da Rodésia; André Sive, da França; e Stamo Papadakis,

da Universidade de Nova Iorque. Dos três, o de maior projeção era Sir William Holford, reconhecido internacionalmente como grande autoridade em urbanismo. Fora dele a sugestão de se proceder a uma eliminação prévia, para facilitar o julgamento dos poucos classificados. Feito isso, a escolha do melhor teve lugar quase imediatamente, e esta recaiu no projeto de Lúcio Costa.

O representante do I.A.B. não se conformou com o critério adotado. E, formalizando seu desagrado, apresentou voto em separado, discordando da decisão do júri. Preconizava a seleção de dez trabalhos, que seriam encaminhados à Novacap, para que esta, inspirando-se naqueles projetos, retirasse de cada um deles o que julgasse mais conveniente. A proposição não poderia ser aceita. Tratava-se de um concurso para se escolher um projeto que daria corpo e realidade à capital de um país – e, sobretudo, a uma cidade que se pretendia fosse revolutória. Assim, como utilizar-se, para se fazer a escolha, o critério da seleção pluralista?

Em conversa com Sir William Holford, por ocasião da minha visita à exposição, tive a oportunidade de conhecer as razões que determinaram aquela “presença” no julgamento dos trabalhos. Disse-me ele que o assunto, de fato, não comportava delongas. Ou um projeto era bom ou não era, e isso tornava-se evidente à primeira vista. Quando examinara os trabalhos, havia um que lhe chamara a atenção. Era o de Lúcio Costa. Fora apresentado sem qualquer preocupação de obter destaque. Estava numa folha de papel comum, desenhado à mão, com alguns rabiscos, e acompanhado de uma *exposição*, à guisa de defesa do projeto.

Observando o que se encontrava na folha de papel surpreendera-se ao verificar que ali existia uma *idéia*, apresentada a título de sugestão. Tudo era pobre na apresentação – desleixo aliado à pobreza do material –, mas havia grandeza na concepção. Compreendera, num relance, que estava em face de um projeto que revelava genialidade. Solicitou que lhe traíssem o texto da *exposição* e concluiu que o trabalho de Lúcio Costa merecia ser premiado. Nele, tudo era coerente. Racional. E em face da sua essência urbana, caso fosse executado, conferiria grandeza à nova capital. Tratava-se, sem dúvida, de uma verdadeira obra de arte, tanto pela clareza quanto pela hierarquia dos elementos integrantes do conjunto.

Eis o re tra to da fu tu ra ca pi tal – uma sé rie de gran des qua dra dos que, cercados de plantas, impediram que ela, mesmo parcialmente construída, jamais lembrasse um deserto. Na realidade, o que iria ocorrer seria justamente o contrário. O deserto do cerrado seria por ela absorvido. Passaria a integrá-la, transformado em cenário para realçar-lhe, pelo con tras te, o ex tra or di ná rio ar ro jo da con cep ção ur banís ti ca. E tudo isso a mil quilômetros do litoral, localizado exatamente no centro ge o grá fi co de um país con ti nen te.

A Construtec des pen de 400 mil cru ze i ros para apre sen tar seu projeto, desdobrado em maquetes, em gráficos coloridos e em quadra dos de alu mí nio. Lú cio Cos ta, para fa zer o mes mo, gas ta ra 25 cru ze i ros em papel comum, lápis, tinta, borracha, assim como 64 horas de tra ba lho, e ar re ba ta ra o prê mio.

O QUE ERA, ENTÃO, O BRASIL

O con ta to di re to que, des de a mo ci da de sem pre man ti ve com o interior do país, deu-me a noção precisa de um conjunto de proble mas que não po de ri am ser re sol vi dos se a evo lu ção da eco no mia na ci o nal con ti nu as se a ter, como tra ça do pre do mi nan te, uma for te de pen dên cia das atividades primárias. Assumi a Pre si dên cia da Repú bli ca cõn cio dessa re ali da de. Em 1950, as ati vi da des agro pe cu á ri as do país ocu pa vam cerca de 10 milhões de brasileiros, representando uma quinta parte dos seus habitantes. Desse volumoso contingente de trabalhadores – todos sujeitos a um sistema de remuneração identificado com os mais baixos rendimentos do setor primário – dependiam cerca de 20 milhões de pessoaseconomicamente inativas.

Tratava-se, portanto, de quase 60% da nossa população, vi vendo num círculo vicioso de empobrecimento progressivo, resultante do latifúndio improdutivo e da falta de tudo o que era necessário à me lho ri a da pro du ti vi da de.

Por outro lado, os 21 milhões de habitantes da zona urbana eram ape nas me nos po bres do que os ha bi tan tes do cam po, pois o Bra sil de 1950 tinha um par que ma nu fa tu re i ro ao ex tre mo de fi ci en te. Da for ça de trabalho industrial, então recenseada, mais de 80% se ocupavam em

atividades pouco exigentes do ponto de vista da formação profissional. Preponderando, no conjunto do operariado urbano, o trabalho não qualificado, a remuneração do reduzido contingente de 1.300.000 trabalhadores destina-se, em sua maior parte, aos gastos de alimentação, pouco sobrando para os bens duráveis de consumo.

Refletia-se esse grau de pobreza generalizada na renda nacional de 1951, estimada pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico em apenas US\$6.750 milhões, o que equivalia a uma renda *per capita* de tão-somente 137 dólares da época.

Minha opção era clara e definitiva: o Brasil teria que produzir tudo aquilo que constitui o núcleo original do enriquecimento dos povos há mais tempo empenhados na industrialização de grande porte. Industrializar aceleradamente o país; transferir do exterior para o nosso território as bases do desenvolvimento autônomo; fazer da indústria manufatureira o centro dinâmico das atividades econômicas nacionais – isto resume o meu propósito, a minha opção.

Lancei-me à ação, impulsionado pela certeza de que todos os objetivos desenvolvimentistas do meu governo representavam a busca de soluções economicamente acertadas para a superação dos pontos críticos da nossa economia. Teria de concentrar meus esforços na montagem da infra-estrutura – estradas, portos, navegação, usinas de energia elétrica, telecomunicações e implantação das indústrias de base e indústrias complementares da agricultura. Com esse objetivo, no meu governo foram reformuladas as legislações que regulavam o Fundo de Renovação da Marinha Mercante, Imposto Único de Combustíveis (petróleo, rodovias e ferrovias), Imposto Único de Energia Elétrica e Lei de Tarifas. Essa reformulação foi concebida de forma a permitir que os recursos auferidos ficassem imunes ao processo inflacionário e independentes de decisões administrativas e, ou, políticas.

Chefiando um governo disposto a trabalhar em regime de urgência, criei o Conselho do Desenvolvimento um dia após minha posse. Órgão interministerial, diretamente subordinado à Presidência da República, tinha por missão coordenar as medidas relacionadas com a política econômica e, desse modo, a promoção do desenvolvimento econômico.

No entanto, muitos dos objetivos, que seriam estabelecidos naquele Programa, começaram a ser perseguidos desde a primeira semana da minha administração. O tempo era curto e revelava-se imensa a tarefa que me competia executar. Assim como fizera em Minas Gerais, durante a campanha eleitoral, percorrendo o Estado inteiro, para tomar conhecimento pessoal de suas deficiências e do seu atraso, repeti a experiência, em escala nacional, por ocasião da jornada para a sucessão presidencial.

O QUE DEVERIA SER A CIDADE

No início de 1957, o deserto do Planalto Central já estava convertido num imenso canteiro de obras. Havendo sido difundida a notícia do que ali estava sendo feito, acorreram operários de todos os quadrantes do Brasil, notadamente do Nordeste. Em fevereiro, achavam-se em atividade na região cerca de três mil trabalhadores. Máquinas iam e vinham, aplainando o terreno, abrindo valas para o assentamento das redes subterâneas de água, esgoto, luz e telefone, e removendo terra, para o início das construções.

Mesmo antes do Plano Piloto ser aprovado, diversas providências haviam sido tomadas na quele sítio do Planalto Central. Promovi a organização de uma subcomissão para fixar, dentro do polígono que estava sendo desapropriado, as áreas destinadas à horticultura, à avicultura e à produção leiteira. Como a Novacap não dispunha ainda de verbas, autorizei o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico a fazer-lhe um empréstimo, no valor de 113 milhões de cruzeiros, para a construção da usina de Cachoeira Dourada, nos limites de Minas Gerais e Goiás, destinada a abastecer, na segunda etapa de funcionamento, aquela zona. E, por fim, enviei diversos técnicos a Goiás, com incumbência de realizar observações na área, para a elaboração imediata de uma cartageografia do local da futura capital, com vistas à prospecção dos materiais de construção, ao reflorestamento da zona e à fixação das variações meteorológicas, de forma a serem assinaladas, num determinado período, as curvas de temperatura.

Durante a campanha eleitoral, havia sobrevoado o Planalto Central em todas as direções e, olhando através da vidreira do, ten-

ra, muitas vezes, visualizar o retângulo imaginário que me habituara a ver em todos os mapas do Brasil. Era uma realidade apenas simbólica, figurada nos mapas e referida nos livros, mas que, de fato, não existia. Expressava uma aspiração, vinda do passado, e que tivera como exemplos de emulação Belo Horizonte e Goiânia, inauguradas respectivamente em 1897 e 1942. De pois que as su mi a Pre si dên cia, po rém, ao sobrevoar o local, tinha uma visão antecipada do que seria a cidade que pretendia construir. Imaginava as grandes crateras, que seriam abertas, para receber o cimento e os vergalhões, precursores das estruturas que sustentariam os edifícios. Via as grandes avenidas que iriam ser rasgadas; os palácios que se ergueriam para abrigar o governo; os monumentos que embelezariam e emprestariam um sentido revolucionário ao complexo urbano.

Entretanto, a partir de 2 de outubro de 1956, quando meu avião pousou, pela primeira vez, no Planalto, as viagens que fazia ao local já não continham mais qualquer resquício de sonho. Eram visitas de inspeção, com o objetivo de estimular os operários, fazendo com que eles trabalhassem sem recordes de velocidade na execução das obras de que estavam encarregados. A construção do Catequeto havia sido uma iniciativa pioneira. Pioneira em todos os sentidos. Seguiram-se as construções dos galpões de madeira, para acolher os primeiros trabalhadores. Chegaram, depois, as barracas militares, destinadas aos engenheiros. E tiveram início, por último, as obras da abertura da Rodovia Anápolis–Brasília.

Tudo corria bem, e com a velocidade que eu costumava imprimir aos empreendimentos que levava a efeito. Contudo, para que aquele ritmo fosse mantido seria necessária minha presença frequente no Planalto. Toda via, com oito horas de voo – ida e volta – despendidas em cada viagem, teria de espaçar minhas visitas. Daí o interesse que concentrei na obtenção de um meio de transporte mais rápido do que o ronceiro DC-3. Conversei com o Brigadeiro Fleiuss, ministro da Aeronáutica, e dei-lhe autorização para a aquisição de dois Viscount, de fabricação inglesa – marca que na época liderava a corrida internacional pela supremacia aérea –, sendo um para a Presidência da República e outro para aquele ministério. Enquanto aguardava a chegada dos Viscount, providenciei para que se construísse o aeroporto de Brasília e se desse início ao levantamento da barragem do Paranoá. Niemeyer, aten-

dendo à minha solicitação por ocasião da nossa primeira visita ao Planalto, já tinha desenhado o hotel de turismo, que recebeu o nome de Brasília Palace Hotel.

Niemeyer trabalhava com incrível velocidade. Poucos dias mais tarde, entregou-me o projeto do palácio presidencial. Examinei-o com a maior atenção e concluí que, apesar do seu esforço, ele não havia emprestado à obra a monumentalidade que se impunha à residência do chefe do governo. Conquanto fosse uma obra-prima de concepção artística, o edifício não refletia, no seu conjunto, o que eu, de fato, desejava. Disse-lhe, então, com a franqueza permitida pela amizade que nos ligava: “O que eu quero, Niemeyer, é um palácio que, daqui a cem anos, ainda seja admirado.” Niemeyer sorriu, dando a entender que havia captado meu pensamento. Tomando o projeto, retornou ao seu barracão de madeira e começou a desenhar outro modelo. A noite foi passada em claro. No dia seguinte, muito cedo, quando tomava o desjejum no Catetinho, Niemeyer me procurou, com um rolo de papel vegetal sob o braço. O novo projeto estava pronto. Estendeu a planta sobre a mesa, e não pude conter um gesto de admiração. Ali estava um edifício que era uma revelação. Leveza, grandiosidade, lirismo e imponência – as qualidades mais antagônicas se mesclavam, interpenetravam-se, para realizar o milagre da harmonia do conjunto. Aprovei com entusiasmo o projeto de lei e de ordem para que a construção se iniciasse imediatamente. Tratava-se do Palácio da Alvorada, cujas colunas em formas de leques invertidos, emergindo da água espelhante, constituem, hoje, o maravilhoso símbolo plástico de Brasília.

No palácio, uma parte seria destinada aos trabalhos administrativos do presidente; outra conteria biblioteca, salões de estar, salas de música e recreio, além de outra destinada às acomodações necessárias à família do chefe da Nação. De um lado do palácio, surgiriam uma pequena e formal capela; do outro, um pavilhão de serviços gerais. O pré-dio de dois pavimentos formaria um conjunto único, com suas colunas externas, separadas por espaço de dez metros, ligadas umas às outras por elementos curvos, para mantê-lo a 1,30m acima do chão, e as terminações em ponta, tanto no piso como na cobertura, que lhe dariam maior leveza e sugeriam a impressão de estar simplesmente pousando sobre o solo. Fixei a data para a conclusão da obra: março de 1958.

Apesar da intensa atividade que se observava no Planalto, os trabalhos ali realizados não deixavam de ser ainda preliminares. Tratava-se de uma limpeza do terreno. Ou melhor, de preparação do local para se dar início às edificações que comporiam a fisionomia da nova capital. A despeito do entusiasmo com que me dediquei à empresa, não tinha, no início, uma idéia formada sobre o gênero da cidade que iria construir. Ocorriam-me expressões conceituais – “metrópole do futuro”, “*urbis* interplanetária”, “cidade do ano 2000” – as quais, sob o carregamento das ideias veladas fantasmagóricas, não se cristalizavam numa realidade concreta de apresentar, em síntese, o que, desde muito, tinha em mente.

Ao contemplar o Plano Piloto de Lúcio Costa, verifiquei que se refletia nele a plenitude do que não conseguia traduzir em palavras. No entanto, o Plano Piloto, com o qual Lúcio Costa havia ganhado o concurso no Rio, não passava de um traço do simples, de um esboço, acompanhado de uma exposição de motivos, em cujo texto ele desenvolvera a tese do que deveria ser a futura capital. O que estava ali era uma “idéia”, como muito bem havia dito Sir William Holford, e essa idéia reduzia, em linhas e em traços, o que imaginava de veria ser Brasília. Ouçamos o que escreveu Lúcio Costa, no seu estilo admirável, inconfundível: “A liberação do acesso ao concurso o reduziu, de certo modo, à consulta àquilo que, de fato, importa, ou seja, a concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região. Trata-se de um ato desbravador, nos moldes da tradição colonial. E o que se indaga é como, no entender de cada concorrente, uma tal cidade deve ser concebida.”

Após essa introdução, que é uma obra-prima de acuidade em relação às muitas significações de Brasília, descreveu, sucintamente, o tipo de cidade que, na sua opinião, deveria ser a nova capital do Brasil: “Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher, satisfatoriamente, sem esforço, as funções vitais, próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como URBES, mas como CIVITAS, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza.”

za de intenção, porquanto desta atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido da ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa. Cidade para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo capaz de viver e prosperar, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além do centro de governo e administração, um foco de cultura das mais lúcidas do País.”

Lúcio Costa, a par dessa lição de filosofia e sociologia, expôs sua concepção desta maneira surpreendente: “a) – Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio Sinal da Cruz; b) – Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizável; c) – E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação de cruzamentos – à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória-tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais, para o tráfego local, e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais; d) – Com a decorrência dessa concentração residencial, os centros civis e administrativos, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passava a ser, assim, o eixo monumental do sistema.”

E prosseguiu Lúcio Costa, mais adiante: “Veja-se agora, como, nesse arcabouço de circulação ordenada, se integram e articulam os vários setores. Destacam-se, no conjunto, os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo equilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar apropriada para contê-los. Criou-se, então, um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha, a que se tem acesso pela própria

ram pa da au to-estrada que con duz à re si dên cia e ao ae ro por to. Em cada ângulo des sa pra ça – Pra ça dos Três Po de res – lo ca li zou-se uma das ca sas, ficando as do governo e do Supremo Tribunal na base, a do Con gres so no vér ti ce, com fren te igual men te para uma es pla na da am pla, dis posta num segundoterrapleno, de formaretangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. A aplicação, em termos atuais, dessa técnica oriental milenar dos terra ple nos ga ran te a co e são do con jun to e lhe con fe re uma ênfase monumental imprevista. Ao longo dessa esplanada – o *mall* dos ingleses, extensogramado destinado a pe des tres, a pa ra das e a des fi les – foram dispostos os ministérios e autarquias. Os das Relações Exteriores e da Justiça ocupando os cantos inferiores, contíguos ao edifício do Congresso e com enquadramento condigno; os ministérios militares constituindo uma praça autônoma, e os demais ordenados em seqüên cia – to dos com áre as pri va ti vas de es ta ci o na men to – sen do o úl ti mo o da Edu ca ção, a fim de fi car vi zi nho do se tor cul tu ral, tra tan do à maneira de par que para me lhor am bi en ta ção dos mu se us, da bi blioteca, do planetário, das academias, dos institutos, etc., setor esse tam bém con tí guo à am pla área des ti na da à Ci da de Uni ver si tá ria com o respectivo Hospital de Clínicas e onde também se prevê a instala ção do Observatório. A Catedral ficou, igualmente, localizada nessa esplanada, mas numa praça autônoma disposta lateralmente, não só por questão de protocolo, uma vez que a Igreja é separada do Esta do, como por ques tão de es ca la, ten do-se em vis ta va lo ri zar o mo nu mento e, ainda, principalmente por outra razão de ordem arquitetô nica; a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desim pedida até além da plataforma, onde os dois eixos urbanísticos se cruzam.”

Aí está, em linhas gerais, o que Lúcio Costa julgava como Brasília deveria ser. Suas idéias coincidiam, exatamente, com o que eu sentia em relação ao problema. Brasília não po de ria e não de ve ria ser uma cidade qualquer, igual ou semelhante a tantas outras que existiam no mundo. Devendo constituir a base de irradiação de um sistema desbravador que iria trazer, para a civilização, um universo irrevelado, teria de ser, for ço sa men te, uma me tró pole com caracte rís

tivas diferentes, que ignorasse a realidade contemporânea e se voltasse, com todos os seus elementos constitutivos, para o futuro.

E foi esse, sem dúvida, o pensamento que orientou a minha ação, na determinação de construí-la.

.....

Início da batalha

Realizado o curso para o Plano Piloto, criaram-se diversas comissões para, sob a coordenação de Lúcio Costa, ser complementada a obra urbanística pioneira. Assim, organizaram-se equipes para a apresentação dos planos específicos – o Plano Urbanístico, o Médico-Hospitalar, o de Assistência Social e o de Abastecimento.

Quando o trabalho de Lúcio Costa ficou concluído, Oscar Niemeyer, que já havia entregue os projetos do Palácio da Alvorada e do Brasília Palace Hotel, foi convocado, por mim, para projetar as edificações da nova cidade. Para fazer frente a todas essas despesas, o governo tinha subscrito o capital de quinhentos milhões de cruzeiros, estabelecido pela Lei nº 2.874, que autorizava a mudança da capital. Essa quantia, com quanto valia para a época, era insuficiente para atender a todos os compromissos que a Novacap iria assumir. Dei ordem, então, aos órgãos federais – notadamente a Caixa Econômica, o Banco do Brasil, os Institutos de Previdência Social e o Serviço de Alimentação da Previdência Social – que desviassem parte de seus respectivos orçamentos, que seriam investidos em obras a serem realizadas no Plano.

O SAPS – Serviço de Alimentação da Previdência Social – atendeu prontamente à minha ordem. Inaugurou junto ao acampamento da Novacap um moderno restaurante, que passou a fornecer cerca de 1.500 refeições aos operários e perto de oitenta desjejuos a crianças, fi-

lhos de trabalhadores. Entrementes, acelerava-se a atividade da Novacap, com início da execução de numerosas obras. Simultaneamente com as centenas de operários que diariamente chegavam ao local, grandes firmas de construções abriam seus escritórios na área, levando máquinas e os indispensáveis equipamentos.

Em fevereiro de 1957, cerca de duzentas máquinas estavam em atividade na região, trabalhando dia e noite, sem qualquer interrupção. Eram ainda máquinas pequenas, dada a falta de estradas, mas, em julho, ali chegou o primeiro dos grandes tratores, que logo se tornaram centenas. Uma verdadeira batalha tivera início no cerrado, o qual, retalhado pelos equipamentos de construção, foi sendo empurrado para as extremidades da área do Plano-Piloto. Em seu lugar surgiu a poeira – a famosa poeira de Brasília – vermelha, oleosa, que se infiltrava em tudo e não havia sistema de lavagem capaz de eliminá-la. Os operários, os engenheiros, os técnicos já não eram os mesmos. Tornaram-se de uma cor avermelhada, com as roupas e os cabelos apresentando a mesma tonalidade.

Certa manhã, eu estava na varanda do Catetinho, quando se aproximou de mim um homem alto e forte, segurando um enorme chapéu de feltro. “Então, como vai sua máquina Singer?” – Perguntei-lhe com bom humor, a fim de deixá-lo à vontade. “Sempre costurando, presidente” – respondeu, estendendo a mão para me cumprimentar. A manhã era clara, e diante de nós abria-se o cenário agreste de Brasília. A “máquina Singer” era o telescópio de Bernado Sá, e quem respondera à minha pergunta fora o próprio pioneiro.

Sá ali estava por que eu havia mandado chamá-lo. De se já va fazer-lhe um apelo e, nessas condições, nada melhor do que uma conversa a dois. Data: 10 de novembro de 1956. Brasília, na que época, só existia na minha imaginação. Quem olhasse da varanda do Catetinho poderia ter uma idéia da tarefa gigantesca que me aguardava. Estávamos no início da construção, para ser realista, no início do início de tudo.

A criação da Novacap não havia sido bem recebida por muita gente. À falta de um motivo melhor para combatê-la, os adversários da mudança criticavam o fato de a companhia ter sua sede no Rio e, no Rio, residirem todos seus diretores. Entretanto, a empresa não poderia, na época, se transferir para Brasília... simplesmente porque não existia uma só casa ali construída, com exceção do Catetinho. Os adversários,

porém, não tinham olhos para aquela realidade. Desejavam dificultar a mu dan ça, e trans for ma ram a sede da No va cap em bode ex pi a tó rio. Dos diretores da companhia, o único que tinha residência fixa em Goiás era Ber nar do Sa yão. Daí a ra zão por que man da ra cha má-lo.

Sa yão era um pi o ne i ro nato. Mu i to an tes de exis tir Bra sí lia, já desbravara o sertão goiano, fundando em Ceres uma colônia agrícola. Fizera sur gir do chão uma ci da de, e ela pro gre di ra, sen do alvo da ad mi ra ção dos que se aven tu ra vam por aque las er mas pa ra gens. Qu an do lan cei a idéia da mudança da capital, fora dos primeiros a se alistarem na cruzada. Cooperou na construção do Catetinho e na ereção de muitas das barracas e galpões que abrigaram os primeiros engenheiros e tra ba lha do res.

Quem olhasse o local, onde estava sendo iniciada a cons tru ção de Brasília, sempre o veria: chapelão na cabeça, rosto queimado de sol, suando em bica. Estava em toda parte, e sempre em atividade. Re servava para si as tarefas mais árduas e perigosas, e as executava com seu inextinguível bom humor. À beleza viril do físico privilegiado alia va-se in ve já vel for ma ção mo ral. Era bom por na tu re za e bra vo por ins tinto. Terminada a faina do dia, tomava seu teco-teco e rumava para a fa zen da, onde mo ra va, nas im e di a ções de Aná polis.

Naquele momento, ele estava diante de mim na varanda do Catetinho. O apelo que iria fazer-lhe era para que passasse a morar em Brasília. Já que Isra el Pin he i ro e os de mais di re to res não po de ri am ain da residir em Bra sí lia, que ele o fi zes se. Era fi lho ado ti vo de Go iás, pois ha via sido eleito vice-governador do Estado. Sua função ali seria a de re presentar a diretoria. Expliquei, ainda, que o sacrifício que exigia dele seria temporário. Duraria apenas o tempo que a Novacap necessitasse para se organizar. E resumi, numa pergunta, os argumentos antes ex pos tos: “Você topa vir para cá?”

Como todo pioneiro, Sayão era de resoluções rápidas. Res pondeu, fazendo uma pergunta: “Que dia o senhor quer que eu esteja aqui?” - “Ontem”, respondi-lhe, parafraseando Churchill numa situação premente durante a Segunda Guerra Mundial. Sayão pegou o chapéu e se des pe diu.

No dia seguinte, às 6 horas da manhã, após haver tomado o meu des je jum, che guei à ja ne la para con tem plar o es pe tá cu lo da ati vi da

de dos di fe ren tes can te i ros de obras. Mal olha ra e per ce bi que um ca mi nhão se apro xi ma va a gran de ve lo ci da de, le van tan do um mar de po e ira. Aguardei para ver quem era, embora já desconfiasse de quem poderia ser. Era, de fato, Sa yão que che ga va, com a es po sa e as duas fi lhas, vin do de Anápolis. O caminhão estacionou com violência, fazendo ranger os freios. E, tirando o chapéu, ele gritou, com entusiasmo. “Pronto, chefe. Aqui estou para cumprir suas or dens.” Per gun tei-lhe onde iria se instalar, e respondeu-me com o bom humor característico dos bandeirantes: – “Prime i ro, de bai xo da que la ár vo re, e, de po is, ar ma rei uma bar ra ca.” Fez um gesto largo de despedida, acionou o motor do caminhão e ru mou para a ár vo re apon ta da.

A jornada da integração prosseguia, e acusava cada mês um au men to de ve lo ci da de. Com Sa yão à tes ta dos tra ba lhos, a ati vi da de ha via sido redobrada. Brasília surgia do chão aos poucos, criada pelo es for ço de um pu nha do de pi o ne i ros.

Ao fin dar o ano de 1956, a ci da de já dis pu nha de um ae ro por to para ae ro na ves de gran de por te, com 3.000 me tros de pis ta, achan do-se em conclusão o piso de concreto. As ro do vi as de in ter co mu ni ca ções com as cidades vizinhas estavam em execução acelerada. A Bra sí lia–Aná po lis, com 120 quilô me tros de ex ten são e toda as fal ta da, de ve ria fi car con cluí da no pra zo de um ano. Igual men te nes se pra zo iria ser entregue ao tráfego a rodovia Brasília–Cristalina–Paracatu, num percurso de 280 quilômetros, em direção a Belo Horizonte. O Catetinhovinha de sem pe nhan do a con ten to suas fun ções de re si dên cia provisória do presidente da República. No setor ferroviário, pro jetava-se a construção da Estrada de Ferro Goiás–Brasília, enquanto no setor hidrelétrico prosseguia a construção da barragem do rio Pa ranoá, destinada à usina elétrica. No que dizia respeito às constru ções urbanas, desenvolviam-se em ritmo acelerado os projetos do edi fí cio para a sede da No va cap e de ca sas pro vi só ri as para en ge nhe i ros, funcionários e operários. Entretanto, o início das construções particulares em grande escala estava dependendo dos estudos complementares do Plano Piloto, realizados pelas diferentes comissões, criadas por Lúcio Costa. Mes mo as sim, pros se guia em rit mo ace le ra do a construção de dois hotéis, um definitivo e outro provisório, nas imediações do ae ro por to.

O imenso espaço vazio do Planalto já não se mostrava tão de ser to como an tes. Ope rá ri os che ga vam de to das as re giões do país em busca de tra ba lho. Eram os can dan gos, que de ri va vam do Nor des te, do interior de Goiás e dos municípios das fronteiras de Minas e de Mato Grosso, a fim de “dar uma mão” na obra de desbravamento do Pla nal to. Sur gi am sem ba ga gem, ape nas com a rou pa do cor po. Acer ta vam as condições com os mestres-de-obra e, depois de alojados num barracão de madeira, faziam sua aparição nas frentes de trabalho. No rastro dos candangos surgiram atividades comerciais pioneiras.

For ma ra-se o Nú cleo Ban de i ran te, ou melhor, a Ci da de Li vre, onde era permitido à iniciativa particular desenvolver-se fornecendo o ne ces sário aos mo ra do res de Bra sí lia. Ho téis, pen sões, ban cos, em presas de avi a ção, pa da rias, açou gues, agên cias de au to mó veis, pos tos de ga so li na foram surgindo, construídos de madeira, no atropelo característico do formigueiro humano que se organizava. Era a saga do *rush* do ouro ocorrido no Oeste norte-americano, reproduzido em idênticas cores dramáticas, no coração do Brasil.

No setor da assistência social, as primeiras iniciativas foram, além da do SAPS com seu restaurante, a do IAPI, com a instalação de uma agên cia, que cons ti tu ía a eta pa ex pe ri men tal de uma rede de pro te ção à mão-de-obra pioneira, em atividade no deserto. O candango, que antes corria o risco de morrer de fome ou ser dizimado por enfermidades nas zonas de onde havia vindo, já tinha assistência médica e fre-qüentava sua cantina. Proteção aos deserdados no mesmo local, pouco antes inacessível, onde as onças ainda rondavam, à noite, os acampamentos.

So bre vo an do o Pla nal to é que se ti nha uma vi são de con jun to dos trabalhos que ali estavam sendo realizados. Caminhões iam e vi-nham, levando ou trazendo material de construção. *Bulldozers*, às de ze nas, revolviam a terra, abrindo clareiras no cerrado. Estas eram fin ca das, para ereção dos andaimes que emprestavam à paisagem o aspecto de um gi gan tes co can te i ro de obras. Aqui e ali já se viam as tor res me tá licas das estações de telecomunicações, através das quais centenas de mensagens eram enviadas, pedindo cimento, cobrando remessas de material elétrico, exigindo jipes, caixas-d’água, tambores de gasolina, gêneros enlatados, peças de veículos.

Era um mundo que despertava no cerrado, ressoante de sons metálicos e estuante de energia humana. Os guinchos bracejavam junto aos andaimes, erguendo pedras e assentando vigas. Crateras eram abertas por toda parte, e, por elas, de sapareciamento nelas de concreto. Martelos batiam, sirenas soavam, motores roncavam, enchendo o chapadão de ruídos estranhos. Ao longo das estradas de chão, ainda vermelhas da terra recém-cortada, enfileiravam-se as armações de pinho que iriam receber ou já haviam recebido os vergalhões de ferro que dariam consistência às vigas de cimento armado. Por toda parte, homens trabalhando, engenheiros consultando plantas, veículos despejando material.

Os serviços de construção de Brasília foram praticamente iniciados em fevereiro de 1957. A celeridade que Israel Pinheiro pôde imprimir à Novacap e os resultados que coroaram seus esforços resultaram, de um lado, da flexibilidade administrativa que lhe foi outorgada e, de outro, do harmonioso funcionamento dos seus órgãos soberanos: o Conselho Administrativo, o Fiscal e a Diretoria, todos integrados por um terço de elementos pertencentes à Oposição.

Esse detalhe deve ser ressaltado, para que se constata a feição democrática e o escrúpulo com que agi, ao assumir aquela assustadora responsabilidade. Sabia que os adversários políticos poderiam embarçar a ação do governo. Mas preferia que isso acontecesse a dar a impressão de que me comportava ditatorialmente. A Democracia não vive de aparência. A prática é que lhe compõe a autenticidade.

Havia outra razão, de natureza funcional, que impunha a necessidade da criação de um ambiente democrático na área das atribuições da Novacap. Somente a adoção de um regime de responsabilidade coexistente e dividida, aliado à rapidez das tomadas de decisões, permitiria levar avante, com êxito, empreendimento daquela magnitude. Seria a flexibilidade, característica das sociedades anônimas, posta a serviço de uma obra a ser concluída no prazo que, por mim, lhe faria do.

Não competiria à Novacap, porém, edificar todo o conjunto da nova capital. Suas atribuições eram limitadas. Ela realizaria a urbanização – disposição geral das quadras, aberturas de ruas, instalações de parques e *playgrounds*, serviços básicos de utilidade pública, tais como água, esgotos, força e luz – e construíria o núcleo da administração federal: palácios presidenciais, edifícios ministeriais, casas do

Legislativo e do Judiciário. As demais edificações seriam entregues à iniciativa privada.

Entretanto, nada poderia ser executado – com exceção naturalmente das obras prioritárias já em andamento – fora das especificações do Plano Piloto. Tratava-se de um esquema que havia fixado, em termos urbanísticos e arquiteturais, o que deveria ser a futura capital.

Oscar Niemeyer, convocado por mim, havia se transferido para o Planalto. Disse-lhe, quando lhe fiz o convite para ser o arquiteto da nova capital: “Vou lhe dar a mesma oportunidade que Júlio II proporcionou a Miguel Ângelo, ao pedir-lhe que fizesse seu túmulo.” Niemeyer achou graça na frase, mas não deixou de me destacar a similitude das situações.

De fato, ele estava integrado, de corpo e alma, naquela obra, única no gênero. Morava num barracão, num compartimento isolado, que converteu em estúdio, colocando ali suas pranchetas. Trabalhava sem cessar pois o ritmo que prevalecia na execução das obras não comportava descanso. Sucediavam-se, assim, os projetos. Niemeyer nunca revelou a menor ambição pecuniária. Perguntei-lhe, um dia: “Quanto você quer ganhar?” Respondeu-me, sorrindo: “O mesmo que o governo dará a um diretor de qualquer serviço.” E assim foi feito. Tudo o que foi construído em Brasília, e que valeria milhões nas mãos de um artista ambicioso, custou a insignificante soma de quarenta contos de réis mensais, ou seja, quarenta cruzeiros atuais.

Depois do Palácio da Alvorada e do Brasília Palace Hotel, chegara a vez dos edifícios governamentais, que obedeceram à seguinte ordem: a) o projeto-padrão para os Ministérios; b) o Palácio do Congresso; c) o Palácio do Planalto; d) o Palácio do Supremo Tribunal Federal; e) a Catedral; e f) o Teatro Municipal. Para se ter uma idéia do trabalho hercúleo que ele realizou, basta dizer que só o Palácio do Congresso tinha 120 mil metros quadrados de área a ser construída. Em face do desafio, com os empreiteiros e seus operários já instalados no local das obras, muitas vezes ele não dispunha de tempo para elaborar um projeto completo. Para não atrasar o andamento das obras, entregava aos engenheiros simples rabiscos, com uma idéia sucinta do que seria o edifício, de modo que, enquanto se faziam as fundações para assentamento dos alicerces, pudesse elaborar o respectivo projeto.

Assim estava sendo construída Brasília. Velocidade. Espírito de pioneirismo. Audácia de fazer acordar um país que vivera dormindo durante quatrocentos anos. Não se pense, contudo, que, tendo minha atenção concentrada na mudança da capital, eu houvesse negligenciado os outros 30 itens do meu Programa de Metas.

Por ocasião do primeiro aniversário do meu governo – 31 de janeiro de 1957 – inaugurarei, como havia prometido aos eleitores de Santos Dumont, durante a campanha eleitoral, a Rodovia Belo Horizonte, com 245 quilômetros asfaltados. Em fevereiro, no segundo mês da minha administração, o país havia batido um recorde na exportação de café, vendendo 1.800.000 sacas, com rendimento superior a 110 milhões de dólares. Promovi entendimentos com o Expor-Import Bank, e o Brasil obteve um financiamento, a longo prazo, de 125 milhões de dólares para o refinanciamento do equipamento ferroviário e reaparelhamento e dragagem dos portos nacionais. Em junho de 1956, haviam chegado ao Brasil 27 carros elétricos e, em dezembro do mesmo ano, 99 outros carros. Fora assinado um contrato com a firma alemã Forrestal A.G., de Essen, para se quadruplicar a produção da Companhia de Ferro e Aço de Vitória, pioneira da siderurgia no Estado do Espírito Santo.

A par dessas providências, preocupei-me com o problema da energia elétrica. Lucas Lopes, que fora o idealizador da Cemig durante o meu governo em Minas Gerais, elaborou o plano de expansão da usina de Paulo Afonso, notadamente no setor de distribuição de sua energia, o que foi feito no prazo prefixado. Iniciou-se, então, a interiorização das linhas de transmissão daquela usina, num total de 882 quilômetros, em diferentes direções, com a montagem de 15 subestações, de forma a beneficiar-se, no menor prazo possível, a região geoeconômica tributária daquele empreendimento.

Em abril de 1956, autorizei a constituição da indústria automobilística e fixei o prazo de 30 dias para a conclusão dos estudos. Esse meu despacho estourou como uma bomba no seio do governo. Trinta dias para a apresentação dos estudos e sugestões de finalidades! Apesar das reclamações, Lúcio Meira cumpriu rigorosamente o prazo. Elaborou-se um projeto de decreto, através do qual eram criadas as condições cambiais e financeiras que regulariam as inversões naquele setor e estimulariam o rápido estabelecimento de fábricas de jipes e caminhões no país.

Criei, então, o GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística – que logo se pôs em ação. Em junho, cheguei ao Brasil o Sr. E. Riley, diretor-geral da General Motors Corporation, a fim de estudar a possibilidade da instalação, em São José dos Campos, no Estado de São Paulo, de uma fábrica planejada para atingir, até 1963, a produção de 100 mil veículos anualmente. A Comissão do Vale do São Francisco havia concluído os estudos das obras da barragem de Três Marias, cujo plano de financiamento já me fora encaminhado, a fim de que tivesse início efetivo a construção da obra pela Cemig. Três Marias acarretaria a inundação de uma área dez vezes maior do que a baía de Guanabara e aproveitaria um potencial de energia equivalente a 500 mil kW. Poucos dias mais tarde, aprovei a exposição de motivos do Conselho do Desenvolvimento sobre a barragem de Furnas, no rio Grande, destinada a produzir um milhão e cem mil kW. E iniciei entendimentos com a missão nipônica, chefiada pelo superintendente da Companhia Siderúrgica de Yewata, para a construção, no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais, da grande empresa que seria, pouco depois, a Usiminas, com um capital, em princípio, de 6 bilhões de cruzeiros, e uma produção inicial de um milhão de toneladas.

Ao completar o primeiro semestre de governo, falei à Nação, prestando conta dos meus atos: duplicação da produção da usina de Volta Redonda; o progresso alcançado na implantação da indústria automobilística, com o compromisso, assumido pela Willys-Overland, de produzir jipes, no país, no prazo de trinta e seis meses; da Ve mag, para produção de camionetas e furgões, e da Mercedes-Benz, para a fabricação de caminhões de porte médio, movidos a óleo diesel; aquisição de doze navios nos Estados Unidos; e aumento de 200% nos trabalhos de construção rodoviária.

Mendés-France afirmou que governar é escolher. De fato, é o sentido das opções feitas que indica a profundidade de uma obra administrativa. Diante de mim, abriam-se inúmeros caminhos, pois que, no Brasil, quase tudo estava por ser feito. Daí a razão por que procurei agir com cautela, selecionando os setores com absoluta ênfase. Assim equacionei os problemas brasileiros no complexo estrutural triangular, configurado pelos setores: indústria, transportes e comunicações.

Teria de desencadear forças ou impulsos capazes de acelerar o progresso, e essas forças só poderiam provir dos pólos de desenvolvimento, que seriam as siderúrgicas, as centrais elétricas e a extensa rede de estradas, criadoras do indispensável módulo da industrialização. Ao lado dessas providências, porém, teria de forçar uma migração interna, de forma a obter uma melhor distribuição da camada populacional. Em vez de densas concentrações na faixa litorânea, melhor seria que se forçasse um deslocamento das massas para o interior, através de incentivos relacionados com a melhoria dos padrões de vida no Planalto Central.

A idéia teria um duplo significado: impor uma correção aos desvios do processo evolutivo e representaria uma nova força posta à disposição da integração nacional.

A IDÉIA DO CRUZEIRO RODOVIÁRIO

Brasília, apesar das dificuldades de acesso, estava sendo construída num ritmo nunca verificado no país. A estrada, que vinha de Anápolis, era um formigueiro humano. Tratava-se de uma obra prioritária pois, sem ela, estaria impedido o fluxo de materiais indispensáveis às construções iniciadas. Além do mais, com a abertura dessa rodovia, a futura capital ficaria ligada à Estrada de Ferro Goiás, o que representaria um respiradouro para os que exerciam suas atividades no Planalto.

Além dessa rodovia, que seria pavimentada, cuídam-se de terminar os estudos da ligação de Brasília com Belo Horizonte, através de Cristalina, no Estado de Goiás, e Paracatu, em território mineiro, da qual o trecho até Paracatu já estava em construção, e providenciava-se o levantamento do traçado da ligação da nova capital ao Nordeste, através de Barreiras, no Estado da Bahia. Quanto ao aeroporto definitivo de Brasília, a obra foi inaugurada no dia 20 de janeiro de 1957.

A construção da nova capital e as freqüentes viagens que eu empreendia, sobrevoando todos os quadrantes do nosso território, faziam com que se ampliasse o plano, que tinha em mente, de promover uma autêntica integração nacional. Brasília seria a base – o ponto de irradiação dessa política. Entretanto, para que esse programa tivesse êxito,

teriam de ser ligadas, umas às outras, as diferentes unidades da Federação, pro por ci o nan do-lhes, por fim, aces so fá cil à nova ca pi tal.

Lembrava-me das muitas vezes que ha via so bre vo a do a Ama zônia. O avião parecia estar parado, dada a uniformidade do grandioso cenário que o cercava. Em cima, era o céu – este céu brasileiro, imenso, transparente, luminoso –, que dava a impressão de uma descomunal bola de vidro. Embaixo, o oceano da floresta tropical – cerrada, densa, ameaçadora. Aquela floresta não constituía um adorno, uma franja da natureza, para emprestar maior definição ao cenário. Era uma presença opressora, que se estendia por três quartos do território do país. Vista do alto, infundia medo e causava apreensão, e o que se ocultava sob a sua galharia era de afugentar o mais intrépido furador de mato. Tratava-se de um verdadeiro tecido con jun ti vo – uma ma lha in trin ca da e fechada de ci pós – in trans po ní vel até para os ín di os. Estes, ven ci dos pela hos ti li da de da sel va des de mu i to ha vi am se re fu gi a do nas zo nas da rare fa ção ve ge tal, à be i ra de cer tos rios e nas ár eas cal cá ri as em que es cas se ava o humo. Como o homem branco, não afeito à agressividade da selva, po de ria con quis tar aque la terra?

A in ter ro ga ção nun ca es ta va au sen te do meu es pí ri to, e, à for ça de con di ci o nar meus pen sa men tos, ela se foi trans for man do aos pou cos numa fi xa ção de na tu re za sub je ti va. Re li a his tó ria dos ban de i ran tes. Ano tei os ro te i ros des ses des bra va do res que, ar ros tan do pe ri gos e pri va ções, ha vi am le va do as fron te i ras do Bra sil até o mais re cu a do oes te. Foi uma saga de heroísmo, expressa na demarcação de um país, grande como um con ti nen te.

Fixei o argumento de Fernão Dias, ao deixar Taubaté: “Um país se con quis ta pela pos se da ter ra!” O pro ble ma que iria en fren tar era o mesmo. Uma conquista, porém mais larga, mais profunda, porque tinha por ob je ti vo a pos se da ter ra e a trans for ma ção de bens ge o grá fi cos em bens econômicos. Recordava, com frequência, o exemplo dos Estados Uni dos que, em 1867, li ga ram Nova Ior que e São Fran cis co, atra vés de uma ferrovia. Era um avanço de quase cem anos sobre a idéia que en tão me ver ru ma va o cé re bro. Lá, en tre tan to, não exis tia a flo res ta tropical. A terra se estendia por chapadas, vales e desertos, já transpostos sem maiores tropeços pelas diligências dos que andavam em busca do ouro.

O de sa fio, que me aguar da va, era bem mais com ple xo. Hum-boldt, que explorara a Amazônia, havia declarado que só num período de dois mil anos a região seria conquistada para a civilização. Conhecia perfeitamente o Infe rno Ver de, e sa bia que o na tu ralis ta ale mão ra ci o ci na ra, ten do por base os re cur sos téc ni cos dis po ní ve is na épo ca. O mun do, po rém, pro gre di ra mu i to des de 1805, data da con clu são da que la ex pe di ção.

Tive, então, a visão do que de ve ria ser fe i to. Ras ga ria um cru zeiro de estradas, demandando dos quatro pontos cardeais, tendo por base Bra sí lia. Não se con quis ta uma ter ra se não se tem aces so a ela. E a es tra da é um ele men to ci vi li za dor por ex cel ên cia. Con ce bi, pois, o pla no das grandes longitudinais, cortadas, quase na perpendicular, pelas grandes trans ver sa is. No cen tro do sis te ma fi ca ria Bra sí lia, que se ria uma tor re para se con tem plar o Bra sil.

A construção prévia de Brasília seria imprescindível para o êxito daquele ambicioso plano. Qualquer estrada deve ter um ponto de che ga da, que jus ti fi que sua im plan ta ção. Não po de ria di ri gi-la para o interior, fazê-la rasgar a selva, sem um objetivo econômico. Seria insensato despender somas fabulosas apenas para se chegar a uma taba de índios.

Mas, além da floresta, isolados do resto do Brasil, es ta va mos Ter ritó rios e os Estados que configu ra va m nos sa fron tei ra norte-oeste. Eram unidades da Federação, filhos en je i ta dos da União, que só exis ti am para figurar nos mapas. Suas vias de acesso eram pelo mar, através de um litoral imenso e sem portos adequados, ou ao longo dos grandes rios, cujas cor re de iras tor na va m penosa a nave ga ção. A id éia fer men ta va no me ues pí ri to. Ad qui ria con sis tência. Cor po ri fi ca va-se aos poucos.

Havia o Programa de Metas, e, nele, os itens 8 e 9 refletiam os objetivos do governo, convertidos em cifras. O plano que tinha em mente, entretanto, extravasava da limitação numérica daquele Programa. As me tas 8 e 9 con den sa va m as as pi ra ções na ci o nais, con si de ra das es tas do ponto de vista apenas das necessidades urgentes do país. Os en ge nheiros do DNER haviam trabalhado com a visão restrita ao seu setor específico. Desconheciam que, fora e além dos seus projetos, existiam os enormes problemas que configu ra va m a política desenvolvimentista do Governo. Daí o espanto, e mesmo a resistência do engenheiro Régis

Bittencourt, diretor do DNER, quando lhe falei do plano de construir um cruzeiro de estradas, cujos braços teriam cinco mil quilômetros cada um, e que ligaria, pelo interior, as regiões situadas nos quatro pontos cardeais do Brasil.

A atitude do diretor do DNER era perfeitamente compreensível. Tratava-se de um homem de extraordinárias qualidades e que, cioso das responsabilidades que lhe pesavam nos ombros, referentes à execução das Metas 8 e 9, temia ampliar desmesuradamente suas atribuições. Receava que, no fim, dada a escassez de recursos, ficasse impossibilitado de atendê-las. O programa que recebera para executar já era o maior e o mais complexo que até então havia sido imposto ao DNER. Teria que se desdobrar para cumpri-lo. Como se engajar, pois, num programa paralelo e preferencial, cujo volume de obra significaria praticamente a duplicação das Metas iniciais? Além do mais, o plano de construção daquele cruzeiro de estradas vinha sendo considerado uma utopia. Diziam-no inexecutável. Quando se tentasse rasgar estradas pela Amazônia, os tratores e as motoniveladoras seriam imobilizados pelos gigantescos troncos de árvores que nenhuma força mecânica até então conseguira remover.

Os argumentos dos adversários da idéia eram ilógicos e autodestruidores. Todos aceitavam como perfeitamente executável a construção da longitudinal Brasília–Rio Grande do Sul. Julgavam impossível, porém, a abertura da Belém–Brasília e das suas congêneres, a Brasília–Acre e a Brasília–Nordeste. O que preconizavam era uma solução mais fácil: a construção de uma rodovia litorânea que ligasse, nas proximidades da costa, as capitais dos Estados do Norte. Rejeitavam o cruzeiro da integração, propondo uma alternativa.

Para mim, a litorânea não representava uma alternativa. E isto pelo simples fato de que ela já estava incluída nos meus planos. Desde muito, vivia impressionado com a falta de transporte entre as capitais estaduais, as quais só se comunicavam, umas com as outras, através de unidades da nossa precária Marinha Mercante. A implantação da indústria de construção naval iria resolver o problema. Tratava-se, porém, de um esquema de realização a longo prazo. A solução imediata seria a ligação das capitais pelo interior, através da urdidura de um sistema rodoviário.

A PRIMEIRA MISSA

Du ran te o ban que te que as clas ses con ser va do ras me ofe re ce ram, por ocasião da passagem do 1º aniversário do meu governo, aproveitei a oportunidade para insistir na pregação desenvolvimentista. O que tinha em vista era obter uma gradual transformação da mentalidade do povo. Tirá-lo do desânimo e da descrença, de forma a atraí-lo para uma cooperação direta e efetiva com o governo. Daí a razão por que não criei áreas preferenciais na minha administração. O Brasil era um só, e teria de vê-lo, como o fazia de bordo do meu Viscount: uma nação-continente, na qual fal ta va qua se tudo, e que pre ci sa va ser des per ta da para o desenvolvimento econômico.

Naquele primeiro ano de administração, obras estavam em andamento em todas as regiões do país. Explora va-se pe tró leo na Amazônia. Fa zi am-se açu des no Nor des te. Plan ta vam-se as ba ses do que se ria Brasília no Planalto Central. Construíam-se estradas que ligariam o Rio à maioria das unidades da Federação. E implantavam-se ferrovias que iri am des per tar a eco no mia de lar gas fa i xas do Rio Gran de do Sul.

O que eu tinha em mente, na realidade, era recuperar áreas desperdadas, asfixiadas pela carência de vias de comunicação, e enquadrá-las no con tex to da eco no mia do país. Bra sí lia era um mar co. O símbolo dessa jornada de integração. Ali, embora tudo ainda estivesse no início, pa i ra va so bre o imen so can te i ro de obras, e es ti mu lan do a bra vu ra dos pi o ne i ros, um ide al. Esta va em mar cha uma de ter mi na ção.

E, de fato, tudo ali se desenvolvia a contento. O palácio presidencial e o hotel de turismo já mostravam as colunas de cimento armado. Cerca de 80 qui lô me tros de es tra das ha vi am sido aber tas no cerrado, e por elas transitavam, dia e noite, caminhões carregados de material. Os alojamentos eram acrescidos, cada semana, de novas unidades. E em toda a ex ten são da área do Pla no Pi lo to via-se gen te tra ba lhan do.

Naquela época, eu ia a Brasília duas a três vezes por semana. O Viscount fora adaptado para ser um verdadeiro gabinete de trabalho. Possuía uma sala de despachos, um compartimento para os convidados e, na cauda, um quarto, com cama, guarda-roupa e toalete. E, além de maior conforto, o Viscount ofe re cia a van ta gem da ve lo ci da de: 450 qui lô me tros por hora, ao in vés dos 200 do DC-3.

As maiores firmas de construção do Brasil já haviam aberto seus escritórios no Planalto. Eram toscos barracões de madeira, com o assoalho distante meio metro do chão por causa das enxurradas. Os temporais em Brasília eram devastadores, como, aliás, ocorre nos lugares altos. Devastadores, e desabavam quase de improviso. Uma nuvem negra se formava no céu; um vento frio varria o descampado e, em seguida, o dilúvio descia.

A Cidade Livre era um microcosmo. Ali existia de tudo. Podia-se com prar o que se qui ses se e os ho téis e pen sões se su cediam, para abrigar, sem dificuldade, as sucessivas levas de pioneiros. Era uma espécie de Cingapura tupiniquim, com seus bares, seus restaurantes misteriosos, suas residências construídas de madeira, segundo o gosto do morador. Eu dera ordens à Novacap para realizar ali um alinhamento provisório de ruas, a fim de evitar que a cidade se convertesse em favela. Assim, existiam praças, bairros residenciais e setores comerciais. Em princípios de 1957, seis meses após o início do desbravamento do cerrado, a população da Cidade Livre já era de cinco mil habitantes.

Havendo estabelecido as bases materiais e humanas da cidade, julguei que havia chegado o momento de proporcionar aos pioneiros um pouco de conforto espiritual, promovendo a realização da primeira mis sa no lo cal onde se er gue ria a nova ca pi tal. Esco lhi a data de 3 de maio por me parecer a mais expressiva, já que recordava a missa man da da di zer por Pe dro Álva res Ca bral. As duas ce ri mô ni as se equi va liam em simbolismo. A primeira assinalara o descobrimento da Nova Terra; e a segunda, quatrocentos anos mais tarde, lem bra ria a pos se efe ti va da to ta li da de do ter ri tó rio na ci on al.

Na manhã de 3 de maio, cerca de 15 mil pessoas reuniram-se no Planalto. Durante vários dias, centenas de caminhões e de jipes, assim como de aviões de passageiros e “teco-tecos”, despejaram na cidade milhares de visitantes. Eram goianos de to dos os qua dran tes do Esta do, mi ne i ros do Tri ân gu lo, cria do res da zona de Para ca tu e cu ri o sos de mu i tas uni da des da Fe de ra ção que che ga vam, para es tar pre sen tes à ce ri mô nia histórica. Do Rio, seguiram, igualmente, numerosas pes so as — in clu sive figuras expressivas da sociedade carioca —, o que emprestou uma nota de elegância à paisagem rústica do Planalto. Estava presente, tam-

bém, uma delegação de índios carajás que os aviadores da FAB haviam levado de Bananal.

Eu deixara o Rio, dois dias antes, tomando o Viscount, com toda a família, às 11 horas da noite, na base aérea do Galeão. O Mistério comparecera em peso e, também, numerosos jornalistas e fotógrafos. Na manhã de 3 de maio, surpreendi-me com a beleza do espetáculo. No local, onde iria ser realizada a missa, fora estendido um enorme toldo, e em torno dele agitavam-se milhares de bandeirinhas coloridas. Viam-se centenas de ônibus, com letreiros indicando que pertenciam a empresas sediadas nos mais diversos municípios – Araguaína, Goiânia, São Luís, Araguari, Monte Belo, Uberaba e Uberlândia – e quase todos ostentavam faixas, com *slogans* alusivos à nova capital: “Nosso lema é Brasília no Planalto”, “50 Anos em 5, com Brasília em 3”, “Alvorada no Planalto”, “Com JK e os candangos, viva Brasília”. Em torno, espalhava-se um mar de cabeças. Na véspera, haviam chegado cerca de 3 mil pessoas. Sabiam que não tinham onde dormir e iriam lutar para obter o que comer. Mas, mesmo assim, haviam feito a viagem.

Às 10 horas chegou o Viscount, especialmente enviado a São Paulo para transportar o Cardeal Dom Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota, que traria a imagem de Nossa Senhora Aparecida, padroeira do Brasil, sob cuja invocação seria celebrada a Missa. A imagem, guardada em redoma com garantidas de metal, fora ofertada à cidade de São Paulo a Brasília e já havia visitado todos os Estados e Territórios brasileiros, na voadora nacional da aviação Adarogo.

Antes da missa foi batizada a primeira criança nascida na capital, o menino Brasília Franklin, do qual fui padrinho, e minha esposa, Sarah, a madrinha. Ao se aproximar a hora da cerimônia, a enorme multidão passou a se concentrar sob o gigantesco toldo, esticado na ponta de estacas e sustentado por travessões horizontais. Quatro troncos de árvores serviram de base a uma pedra de mármore, na qual se entronizou a imagem de Nossa Senhora Aparecida. A assistência dispunha de bancos de madeira, com genuflexórios toscos, mas cómodos.

Aproximei-me, em companhia da família, do local que me havia sido reservado, ao lado dos ministros e demais altas autoridades. Durante a missa, fez-se ouvir o magnífico coral feminino da Universidade Mineira de Arte, e, em seguida, o Cardeal Mota dirigiu-me uma sa-

dação, na qual sali en tou a im por tân cia de Bra sí lia, que se ria “o acon te ci men to máxi mo de po is do Ipi ran ga” e “o tram po lim má gi co para a in te gração da Ama zô nia na vida na cional”. E con cluiu assim sua ora ção: “Na Bí blia se lê como Deus plan tou, no meio do pa ra í so ter re al, a mi ra cu losa Árvore da Vida. Bra sí lia é a árvore da vida na cional, pro vi den cial men te plan ta da no Pla nal to Cen tral da nos sa Pá tria. Que as bên çãos de Deus e da Vir gem Mãe de Deus fa çam com que Bra sí lia cres ça, flores ça e fru ti fique em pe re ne pri ma vera da vida nova do Bra sil: *Inci pit vita nova!*”

Após a mis sa, fa lei aos pre sen tes. Era a pri me i ra vez que fa zia um dis cur so ofi ci al na nova capi tal. “Esta mos, to dos nós, al tos dig ni tá rios da Igreja, mi li ta res, ho mens de Es ta do, to dos nós aqui” – de clarei – “reunidos, vivendo uma hora que a His tória vai fi xar. Hoje é o dia da Santa Cruz, dia em que a capi tal recém-nascida recebe o seu ba ti smo cris tã o; dia em que a cidade do fu tu ro, a ci da de que re pre sen ta o en con tro da pá tria bra si le i ra com o seu pró prio cen tro de gra vi ta ção, re co lhe a sua alma eter na... Dia em que Bra sí lia, on tem ape nas uma espe ran ça e hoje, entre todas, a mais nova das filhas do Bra sil, come ça a er gu er-se, in te gra da no espí ri to cris tã o, causa, prin cí pio e fun da men to da nos sa uni da de na cional. Dia em que Bra sí lia se torna au to ma ti ca men te bra si le i ra. Este é o dia do ba ti smo do Bra sil novo. É o dia da Espe ran ça. É o dia da ci da de que nas ce. Que Bra sí lia se mo de le na con for mi da de dos al tos desí gnios do Eter no, que a Pro vi dên cia fa ça des ta nos sa ci da de ter res tre um re fle xo da ci da de de Deus; que ela cres ça sob o sig no da Espe ran ça, da Jus ti ça e da Fé!”

Após a cerimônia, teve lugar a homenagem que os índios ca ra já s de se ja vam me pre star. Foi um es pe tá cu lo to can te e di gno de re gi stro. Os silví co las ofe ta ram-me lan ças, bor dunas, ta ca pes e flechas. O cacique fez-me uma saudação, chamando-me “Grande Chefe”, e, en quan to a as sis tência aplaudia, os demais índios gritavam. Olhando em torno, deslumbrei-me com o contraste oferecido por aquela concentração humana. De um lado, os carajás de penas, e, do outro, as elegantes da sociedade carioca exibindo as úl ti mas cria ções dos cos tu re i ros de Pa ris. Bra sí lia já nas cia como um fator de aglu ti nação dos des ní veis na cio nais. Os dois pó los da vida ali se en con tra vam, dando origem à nova eta pa na evo lução do país. E, pairando sobre todos, uma projeção de-

mocrática de nivelamento, enovelava-se a poeira vermelha – a característica do mundo novo que estava em gestação.

Brasília nascia, de fato, sob o signo da comunhão social. E, tam bém, sob a bênção de Deus. Na noite de 3 para 4 de maio ocorreu um temporal na cidade, e o toldo gigantesco – dez mil metros quadrados de lona pesada –, vergastado pela ventania, desabara fragorosamente, des troçando bancos e genuflexórios. Tivesse isso acontecido algumas horas antes, quando ali se encontravam 15 mil pessoas concentradas, e a Primeira Mis sa de Brasília teria figurado na História em volta num halo de catástrofe.

Regres san do de Bra sí lia, es ti ve em Mi nas Ge ra is, a fim de inspecionar o local, no rio Grande, onde se ria cons truí da a gran de usi na de Furnas, e ru mei para o Rio. No dia seguinte, visitei São Paulo, para ver como estavam se desenvolvendo os trabalhos, realizados ali, para a implantação da indústria automobilística. Dois fatos, ocorridos quase simultaneamente, contribuíram para que levasse a efeito aquela viagem: uma car ta de Henry Ford II e a visita que rece bi, no Ca te te, dos di re to res da Mer ce des-Benz do Bra sil.

Henry Ford II anunciava que, havendo sido aprovado seu projeto para uma linha de produção de caminhões no Brasil, de ci di ra fazer um investimento adicional em sua empresa, no país, de 16 milhões de dó la res, para equi pa men tos im por ta dos, além de 377 mil hões de cru zeiros, para terrenos, edifícios e maquinaria a ser ad qui ri da no Bra sil. O total das obrigações financeiras com a Ford, incluindo capital de giro, ex ce de ra a 50 mil hões de dó la res. Essa ati tu de re fle tia uma drás ti ca mu dança de comportamento. Significava que o grande industrial, após ha ver sido contra a fabricação de veículos no Brasil, voltara atrás em seu propósito, e aderira à idéia, passando a participar, ao lado de grandes empresários europeus, do es for ço que, nes se sen ti do, vi nha sen do re a li za do pelo meu go ver no.

Qu an to à vi si ta dos di re to res da Mer ce dez-Benz, o que pos so infor mar é que ela teve por finalidade mostrar-me os mo de los dos dois automóveis de pas se io que a em pre sa pre ten dia pro du zir em sua fá bri ca de São Ber nar do do Cam po, em São Pa u lo. Es cla re ce ram ain da aque les diretores que sua fábrica havia produzido, em fevereiro daquele ano, 425 caminhões, e que estava capacitada para produzir 1.000 unidades desse tipo mensalmente.

O que vi, em São Paulo, causou-me verdadeira impressão. A indústria automobilística realizara um imenso progresso no curto período daqueles quinze meses de Governo. Deixara de ser uma idéia, e já era uma realidade. Todos os planos, elaborados com o maior cuidado, estavam em processo de rápida execução, fazendo prever que a meta estabelecida para a produção de veículos não só seria atingida, mas, também, ultrapassada.

O cenário, que me fora dado contemplar em São Paulo, era de natureza a dissipar qualquer pessimismo. Sucediã-se as grandes instalações das fábricas de veículos, e todas moderníssimas e quase em condições de iniciar a produção em massa de automóveis e caminhões no país. Os nomes das empresas – Ford, General Motors, Mercedes-Benz, Volkswagen, Vemag-DKW, Willys-Overland – constituíam um atestado de fé nas imensas possibilidades do mercado brasileiro.

Depois de visitar aquelas fábricas, Lúcio Meira, o supervisor eficiente e dinâmico daquele setor, e os técnicos do GEIA informaram-me que já estava assegurada a produção, em 1960, de 109.200 veículos automotores no Brasil, não sendo improvável que esse total se elevasse a 130.000 unidades, e de acordo com o seguinte plano de produção: *Caminhões* – Ford, 30.000; General Motors, 25.000; Mercedes-Benz, 12.000; Fábrica Nacional de Motores, 7.200. *Camionetas* – Volkswagen, 10.000; Vemag-DKW, 5.000; *Jipes* – Willys-Overland, 15.000; Vemag-DKW, 5.000. Pude constatar, na mesma ocasião, que as fábricas de peças e acessórios para os veículos desenvolviam-se por toda parte.

Era o Brasil-pastoril-e-agrícola que, aos poucos, se transformava. Era o Brasil-pequena-indústria-manufatureira que adquiria maturidade, ingressando na era da intensa industrialização. É verdade que ainda estávamos no começo – quinze meses ainda do início da jornada.

Mas as sementes plantadas já haviam começado a germinar. Aqui e ali repontavam novas iniciativas. E, coroando aquele esforço gigantesco, uma mentalidade nova fermentava na consciência nacional: a de que o Brasil romperia, com as próprias mãos, a barreira do desenvolvimento e, dentro em breve, disputaria, com armas forjadas pelos seus filhos, seu lugar ao sol entre as grandes nações do mundo.

CONSTRUTORES DE CATEDRAL

O ano de 1957 foi de intensa atividade no Planalto. O regime de trabalho ali era contínuo. As turmas se sucediam, cada uma trabalhando cerca de 16 horas. A Companhia Siderúrgica Nacional havia passado a fornecer as estruturas metálicas para os edifícios. Os padres salesianos tinham iniciado a construção de um ginásio, que tomou o nome de Dom Bosco, fundador da Ordem. Instalou-se em abril o primeiro núcleo policial da nova cidade. E as edificações iam se espalhando, expandindo em área aproveitada, compondo gradativamente, embora em linhas toscas, a fisionomia de uma cidade diferente, revolucionária — quer no traçado urbano, quer no estilo das construções.

Em junho, o Presidente Craveiro Lopes, de Portugal, pernitoou em Brasília. Era o primeiro chefe de Estado a conhecer a nova capital.

Hospedou-se no Catetinho e fez questão de percorrer toda a área do Plano-Piloto, para ter uma idéia, ainda que superficial, do que seria a cidade.

Em agosto, instalava-se nos arredores da capital o primeiro núcleo de japoneses, dando-se início assim à formação do cinturão verde — zona agrícola destinada a abastecer a população pioneira.

Cada dois dias eu fazia uma viagem a Brasília, para fiscalizar as obras e estimular, com minha presença, a atividade dos candangos. Como não podia deixar o Rio durante o dia, esperava o fim do expediente para tomar o avião que me levaria ao Planalto. Chegava lá às 10 ou 11 horas da noite. Percorria, então, as obras até às 3 horas da madrugada, quando tomava, de novo, o avião e vinha acordar no Rio, para o início de novo expediente. Durante dois anos, fiz 225 viagens desse gênero. Sentia-me bem, vivendo a emoção de assistir ao nascimento de uma metrópole, só tornada possível pelo espírito de determinação que me é característico. O espetáculo era, de fato, deslumbrante. Guindastes braçejavam, transportando material dos caminhões para os canteiros de obras. Polias giravam, fazendo andar as esteiras rolantes que levavam o cimento para as fôrmas de madeira. Homens corriam. Buzinas roncavam. O próprio chão estremecia, rasgando pelas Estacas Franke. Os edifícios iam surgindo da terra, perfurada em todas as direções. Cada obra ostentava uma tabuleta, com os dizeres: “Iniciada no dia tal. Será

concluída no dia tal.” Além das tabuletas, existia a minha fiscalização pessoal. Conversava com os operários, lembrando-lhes a necessidade de que a cidade ficasse pronta no prazo prefixado. A advertência era positiva, mas cordial, e quase sempre levada a efeito através deste diálogo: “Como é, meu velho, vai me dar esta obra na data marcada?” Um largo sorriso iluminava o rosto do operário. E a resposta vinha pronta, como se já estivesse desde muito na ponta da língua: “É claro, presidente. Pra que a gente ‘tá dando esse duro?’” Batia-lhe nas costas e fazia o teste, que era uma doutrinação de extraordinária eficiência: “Então dá nova olhadela na tabuleta.” O candango olhava desconfiado e eu contemplava o seu olhar, para verifi-car se se dirigia, de fato, para aquele tosco quadrado de madeira. Em seguida, encerrava o teste, pedindo-lhe que repetisse a data, para ver se ela estava de corada.

E vinha a resposta: “15 de setembro de 1957!” Sorria, batendo-lhe de novo nas costas: “Isso, meu velho. Nesse dia, virei aqui para lhe dar um abraço.”

Divulgando-se a notícia de que havia trabalho para todos em Brasília, avolumavam-se cada semana as levadas de trabalhadores que lá chegavam. Vinha gente de todas as regiões do país. Era uma verdadeira torrente humana, que os caminhos canalizavam para o Planalto. Por brejeiras de todas as latitudes em busca da Terra da Promissão. Fiz instalar um escritório do Departamento de Imigração e Colonização em Brasília, para cuidar desses desprotegidos da sorte e da fatura.

Os caminhões os despejavam e os funcionários do Departamento davam-lhes comida e alojamento. As cantinas funcionavam dia e noite, pois as chegadas desconheciam o relógio. Muitas vezes, assisti à cerimônia desses desembarques. O caminho era travado com violência e arriava-se, quase automaticamente, a portatraseira. Surgiam os viajantes, tropeços pela imobilidade das pernas desguisados. A princípio, caminhavam com hesitação. Depois, apuravam-se, olhando em torno. Sorriam satisfeitos, por fim. Ali estava a Canaã, longamente sonhada. Apanhavam a trouxa, onde guardavam uma muda de roupa, e seguiam para os barracões de madeira. No dia seguinte, ainda cobertos de poeira, já estavam nas frentes de trabalho.

A exortação, que fazia aos trabalhadores, era insistente, e orientada no sentido de inte-grá-los no que de nomei “o espírito de Brasília”

lia”. Procurava despertar em cada trabalhador, por muito humilde que fosse sua tarefa, um sentimento de solidariedade em relação à cidade que estava construindo. Lembrava-me, com frequência, da anedota que, lida numa revista, me ficou para sempre na memória. Referia-se a um grupo de operários que trabalhava na construção de uma igreja num país qualquer. Alguém, que por ali passara, perguntou a um operário: “Que está fazendo, meu amigo?” O operário respondera, com humildade: “Não está vendo? Assentando estes tijolos.” O estranho, curioso, fez a mesma pergunta a um segundo trabalhador, e a resposta veio pronta: “Ajeitando essas cantoneiras.” Olhou em torno, para ter uma idéia do gênero de atividade que ali se desenvolvia. Cada operário realizava uma tarefa específica. Este quebrava uma pedra. Aquele tirava o prumo de um portal. Mais além, um terceiro retocava o reboco de uma parede. Viu, por fim, um humilde servente que misturava areia e cal, para fazer a “massa” destinada ao pedreiro. Aproximou-se dele e fez a mesma pergunta: “E você, que faz aqui?” O servente ergueu a cabeça. Tratava-se de um espantoso, como era de se esperar, a resposta veio enovada no entusiasmo característico: “*Una catedral, señor!*”.

O mais humilde dos operários, um simples servente de pedreiro, fora o único que acusava o sentido de grandeza. Não se circunscrevia à tarefa de misturar a massa para o seu chefe imediato. Olhava distante, considerando a obra globalmente. Que importava que seu trabalho fosse humilde? Que sua tarefa se limitasse a fornecer material para a colher do pedreiro? O importante era o conceito de integridade que lhe iluminava o espírito. A audácia de rejeitar a pequenez do que suas mãos faziam, para poder sonhar com as estrelas.

Em Brasília, o que eu desejava era transformar todos aqueles candangos em “construtores de catedral”. E, aos poucos, o consagui. A cidade, que se erguia no Planalto, não era minha. Não era do governo. Nem mesmo do Brasil. Era a cidade do humilde operário. Trabalhava-se de uma capital que ele – igual a milhares de outros, também chicoteados pelo sol e cobertos de poeira – construía como se fosse para o seu uso exclusivo.

A imprensa acusou-me acerbamente, alegando que fazia transpor por via aérea material de construção, destinada à Brasília. A

alegação era tão inverídica quanto maliciosa. Tratava-se de mais uma deturpação, visando a fins políticos. O que os aviões da FAB levaram, na realidade, foram artigos de escritório – papéis, pastas e arquivos, para o trabalho dos engenheiros – e alguns itens prioritários, como pequenos geradores, destinados a iluminar os primeiros barracões ali construídos. Seguiram, igualmente, componentes eletrônicos, para a instalação de um primitivo sistema de comunicações. Foi só.

O material de construção, propriamente dito, chegou a Brasília através dos azares das estradas esburacadas. Faziam-se verdadeiros comboios de caminhões para as longas e perigosas travessias de Belo Horizonte e de Anápolis até o local da futura capital. Eram autênticas caravanas de desbravadores. Vadeavam rios. Conquistavam o Planalto antes que a primeira estrada fosse aberta. A Rodovia Anápolis–Brasília estava em construção acelerada, batendo recordes semanais. Mais um ano se iria necessário para que ficasse concluída. A Belo Horizonte–Brasília, igualmente, vinha sendo rasgada, a partir de Sete Lagoas, mas existiam 700 quilômetros de cerrado para serem vencidos.

Em face das circunstâncias, teria de me adaptar à realidade – a realidade terrível das misérias, que caracterizam o subdesenvolvimento. O depósito, construído em Anápolis, estava abarrotado de materiais: toneladas de vergalhões de ferro; milhares de sacos de cimento; toras de madeira que se empilharam, formando verdadeiras montanhas. Existiam, ainda, aparelhos elétricos, equipamentos sanitários, engradados de ladrilhos, fogões, aquecedores, toneladas de telhas, esquadrias de todos os gêneros. Todo aquele mundo, concebido para estruturar uma cidade, ali estava, exigindo transporte. Gritando por estradas que dispusessem de pontes. Ou de pontes que não cedessem ao peso dos caminhões.

E, por fim, em Brasília, fervilhava o formigueiro humano, integrado pelos candangos anônimos que, impregnados da mística que lhes havia inoculado, reclamava, com insistência, maior velocidade nas construções. Os miseráveis de caatinga, iluminados de uma nova fé, já acreditavam na grandeza que se erguia aos seus olhos deslumbrados. Os desajustados de todo gênero haviam sido convertidos, por fim, em “construtores de catedral”.

.....
Surge a idéia da Belém—Brasília

Lançadas as bases de Brasília, era tempo de estender o olhar pelo mapa e vi su a li zar, mais uma vez, a pre sen ça do gran de cru ze i ro de es tra das, que fa ria a in te gra ção na ci o nal. Era a ve lha ob ses são que me persegua. A ligação do Brasil por dentro! Quando sobrevoava a Amazônia, figurava na mente a linha reta que vincularia Brasília a Be lém. Se ria uma li nha, ras ga da na flo res ta e es ten di da so bre rios ca u da los, que levaria a civilização a regiões só palmilhadas por índios. Havia chegado a hora de se transformar a obsessão em realidade. Ia surgir a Be lém—Bra sí lia. Como os can dan gos de Bra sí lia, eu, tam bém, me con si derava um “construtor de cate drais”.

Esta va no Ca te ti nho e eram sete ho ras da ma nhã. O tur no do dia já ha via ini ci a do, des de mu i to, sua cos tu me i ra ati vi da de. Quan do me sentava à mesa para examinar alguns papéis que aguardavam despacho, Bernar do Sayão fez-se anun ci ar.

Na que la ma nhã, lem bra ra-me dele di ver sas ve zes. É que a ve lha obsessão vinha me ver rumando o cérebro e ninguém, melhor do que ele, para realizar a arrojada tarefa. Sayão era o Fernão Dias de que necessitava — o bandeirante do século XX que, em vez de botas, usava um te co-teco. Au dá cia, co ra gem, de ter mi na ção, eis as quali da des que lhe exornavam o caráter. Além disso, sob a capa do desbravador que não temia qualquer perigo, ocultava-se um coração de criança. Bondade e

bravura – duas virtudes que nem sempre andam juntas. Em Sayão, porém, elas coexistiam. Interpenetravam-se. Formavam o cerne de sua extraordinária personalidade.

Há quem confunda pioneiro com bandeirante, já que ambos fazem do desbravamento sua atividade habitual. Entretanto, uma diferença enorme os distanciou. O bandeirante desce bre e passa à frente. Sua sina é avançar. Finca um marco. Poda uma árvore. Faz um monte de pedras. É tudo que deixa, como sinal da sua passagem. Traça-se de uma imagem fugidia. Brilha, e desaparece.

Já o pioneiro é influenciado pela atração da terra. Desce bre e fica. É um símbolo que se projeta através de um âni mo de permanência. A jornada pode ser longa, mas a parada – quando ocorre – é quase sempre mais longa ainda. Planta e espera pela colheita. Não deixa sinal de sua passagem, por que ele próprio se detém. E do seu rastro, que por algum tempo foi efêmero, brotam valores duradouros: povoados, que se transformam em vilas; vilas que se convertem em cidades; e cidades, que armam a estrutura de uma civilização.

Temos em nossa literatura um clássico, hoje de trânsito internacional. *Bandeirantes e Pioneiros*, de Vian na Moog, foi um livro que muito me ensinou a compreender a tarefa histórica de uns e de outros, permitindo-me fixá-los no gigantesco cinerama de nossa realidade amazônica.

Bernardo Sayão era inquieto como qualquer bandeirante. Mas acusava o ânimo de permanência do pioneiro. A missão que pretendia entregar-lhe seria, na realidade, um misto de desdobramento e semeadura. A selva, que se estendia entre Belém e Brasília, era misteriosa e cheia de insídias. Expedições ali haviam desaparecido. Furadores de mato, habituados aos perigos, tinham sido tragados pelo oceano verde, sem que alguém pudesse saber jamais o que lhes havia ocorrido.

A missão, que tinha para Sayão, era justamente a de criar uma zona de segurança ao longo da floresta que separava as duas cidades. Uma zona de segurança filiforme, que se estenderia por 2.100 quilômetros, e cujo objetivo fundamental seria introduzir o progresso e a civilização em regiões nunca exploradas pelo homem civilizado.

O Brasil, exaustivo do ponto de vista de sua fronteira no oeste, constitui, de fato, um mundo à parte. Existia nos mapas. Figurava nos comêndios de Geografia. Mas, na realidade, não passava de uma

presença autônoma. Tratava-se de um organismo de vida própria, existindo ao lado, mas independentemente, do corpo do Brasil. O Rio-Mar era o seu sistema venoso. A floresta sem fim, a parte sólida desse organismo. Água e selva representavam os dois elementos, através dos quais se afirmava aquela tenebrosa realidade. Durante a última Guerra Mundial, o isolamento da quele “país verde” tornara-se patente. Cerca de 40 navios haviam sido torpedeados ao largo da foz do Amazonas, e com o rompimento desse corredor um bilical – que era a navegação costeira – uma onda de privações assolara a imensa região. Faltaram gêneros alimentícios. Escassearam os artigos essenciais. A população, para não morrer de fome, tivera que recorrer ao que lhe proporcionava a selva.

Por ocasião das numerosas vezes que visitei o Pará e o Amazonas, percebi que o horror daquele isolamento persistia em muitas mentes. Todos se lembravam dos dias cruciais em que haviam ficado isolados do mundo. Se abrisse uma saída pelo interior da floresta, o perigo de uma repetição daquela tragédia estaria conjurado. Para consegui-lo, porém, teria de enfrentar o maior desafio já feito, no Brasil, à audácia do homem. A empresa, além de perigosíssima, poderia apresentar-se pontilhada de surpresas. Que haveria, na realidade, no interior da quele universo vegetal?

O mistério das coisas invioladas é excitante para os homens audazes. Eu estava na varanda do Catetinho e, quando disse a Sayão o projeto que tinha em mente, percebi que sua fisionomia se alterava. Olhava-me fixamente, para não perder uma só palavra do que proferia. A idéia era do tipo que se ajustava ao seu temperamento. Tratava-se de uma empresa só compatível com homens excepcionais. O que Sayão ignorava, porém, era que a exposição que vinha fazendo iria desaguar, por fim, num convite. Daí a surpresa e o espanto com que recebeu a convocação que acabei-lhe fazendo: “Você será a paz de rasgar essa estrada, Sayão?”

O pioneiro deu um salto. O homem certo para a grande empreitada tinha sido achado. Via-o diante de mim imponente na sua estatura gigantesca, mas constrangido em sua intima modestia pela honra que, de súbito, lhe era conferida. Passado o primeiro momento de estupefação, respondeu, com a habitual determinação: “Sempre sonhei com esta es-

trada, Pre-si-den-te. Pos-so di-zer que este é o mo-men-to mais fe-liz da mi-nha vida. Qu-an-do de-se-ja que eu dê iní-cio à cons-tru-ção?” Res-pon-di sem he-si-tação: “Imediatamente.” Bernardo Sayão deixou o Catetinho e, to-man-do seu te-co-te-co, ru-mou pou-co de po-is para Go-iâ-nia.

Entre tan-to, a aber-tu-ra da Belém–Bra-sí-lia exi-gia mu-i-to mais do que a sim-ples dis-po-si-ção de cons-truí-la. Envol-via a so-lu-ção de nu-me-ras ques-tões téc-nicas e de di-versos pro-ble-mas ad-mi-nis-trati-vos. De-via-se con-si-de-rar, an-tes de tudo, a cons-tru-ção em si, isto é, a ne-ces-si-da-de de se em-pres-tar à obra um di-na-mis-mo, con-si-de-ra-do im-po-sí-vel den-tro do sis-te-ma em fun-cio-namen-to para os em-pre-en-di-men-tos ro-do-viá-rios con-ven-cio-nais. A es-tra-da, por suas ca-rac-te-rís-ticas sin-gu-lares, re-pe-le-ria qual-quer tu-tela bu-ro-crá-tica. Em face dis-so, um ó-r-gão de-ve-ria ser cri-a-do. E esse ó-r-gão te-ria de re-ve-lar su-fi-cien-te flex-i-bi-li-da-de para at-en-der à mul-ti-plic-i-da-de dos pro-ble-mas que, du-ran-te a cons-tru-ção, cer-ta-men-te iri-am sur-gir.

Havia a con-si-de-rar, em se-gun-do lu-gar, o crité-rio a ser ad-o-ta-do, no que di-zia res-pe-i-to di-re-ta-men-te às obras. Uma frente de tra-balho a-pen-as im-po-ria aos ser-vi-ços uma li-mi-ta-ção de ren-di-men-to, que se-ria in-ad-mis-sí-vel em face da exi-gên-cia de do-tem-po para a sua con-clu-são. Re-sol-vi, pois, que a es-tra-da se-ria ata-ca-da nos dois sen-ti-dos: uma tur-ma vin-da de Belém; e outra par-tin-do de Bra-sí-lia. Nessas con-di-ções, em Belém de-ve-ria fun-cio-nar um ó-r-gão que se en-car-re-gas-se das obras no Setor Norte.

Em maio, Bernardo Sayão viajou para Belém do Pará, para discutir com Waldir Bouhid, superintendente do Plano de Valorização Eco-nô-mi-ca da Ama-zô-nia, a as-si-na-tu-ra de um con-vê-nio. Des-ses en-ten-di-men-tos, re-sul-ta-ria um a-cor-do de co-o-pe-ra-ção: a SPVEA en-car-re-gar-se-ia das obras na área ama-zô-ni-ca, e a Rodobrás – o novo ó-r-gão en-tão cri-a-do – re-spon-sa-bi-li-zar-se-ia pelo Setor Sul.

De a-cor-do com os le-van-ta-men-tos fe-i-tos, a Belém–Bra-sí-lia te-ria 2.240 qui-lô-me-tros de ex-ten-são. Par-tin-do de Bra-sí-lia, ela se con-fun-di-ria com a es-tra-da que ia a Aná-polis num tre-cho de cerca de 100 qui-lô-me-tros e, em se-gui-da, ru-ma-ria para o Nor-te, bus-can-do o rio To-can-tins, num per-cur-so de 700 qui-lô-me-tros. Ao de-i-xar o mu-ni-cí-pio de Aná-polis, a gran-de ro-do-via a-travessaria uma das re-giões fér-teis do Bra-sil Cen-tral. Ali, na dé-ca-da de 1940, Sayão ha-via fun-da-do a flo-res-cen-te colô-nia a-grí-co-la de Ceres. A es-tra-da a-travessaria, en-tão, mais de du-zen-tos qui-lô-me-

tros de campos cultivados, numa região de conformação topográfica mais ou menos uniforme e que é denominada o vale do São Patrício.

Depois desse vale, a Belém-Brasília, após cortar longas extensões de cerrado, entre as de campos de criação, iria atingir o rio Tocantins, que atravessaria. O Tocantins, ali, oferece um deslumbrante espetáculo. Contido pelos afloramentos rochosos, sua largura se reduz, nesse trecho, a menos de um terço, e a torrente impetuosa, sentindo-se amordaçada, reboja em remuos circulares, escavando as barrancas de calcário. Ali, seria construída uma grande ponte, que ligaria, então, a zona do babaçu, ao sul, à floresta amazônica, que se estendia por todos os lados, até se perder no horizonte. A estrada penetraria cerca de 600 quilômetros, através da selva.

Até 1957, aquela era uma região perdida e longínqua, em cuja orla alguns aventureiros haviam armado suas choupanas pioneiras. Entre as próprias, num isolamento patético, viviam de umas pobres lavouras e da colheita de babaçu, vendido, a preço vil, a tropeiros vindos do Maranhão, uma ou duas vezes por ano, em viagens perigosas e heróicas. O resto era a caça, em que se entretenham, nos longos intervalos entre as colheitas e a chegada dos compradores. As cidades mais próximas — as de Imperatriz e Uruaçu — ficavam a enormes distâncias. E não havia estradas. Para alcançá-las, era preciso vencer o cerrado do plano até ao ou a floresta do vale do Tocantins.

Era este o desafio que a construção da Belém-Brasília iria nos obrigar a enfrentar. Diversas vezes, eu sobrevoava a região por onde iria passar a estrada e, portanto, conhecia, em toda sua realidade, a gravidade do passo que estava dando.

UMA NOVA MENTALIDADE NO PAÍS

A jornada da integração começara com Brasília. E teria de prosseguir. Era forçoso unir o país por dentro, rasgando, enfim, o cruzeiro rodoviário, que iria ligar uns aos outros os quatro pontos cardeais do território nacional.

A Belém-Brasília era apenas um braço daquela imensa cruz. Aberta a saída para o Norte, cuidar-se-ia simultaneamente dos outros

três braços que faltavam. Tomadas as providências administrativas, substanciadas no convênio com a SPVEA e na criação da Rodobrás, chegara a hora de pensar nas máquinas, requeridas pelo ambicioso empreendimento.

Estando em Petrópolis, convoquei uma reunião a ser realizada no Palácio Rio Negro. O que tinha em mente era desdobrar, entre os representantes de firmas que forneciam material rodoviário, o que pedisse menor tempo para fazer entrega de uma encomenda. A esse encontro, estiveram presentes Bernardo Sayão e Waldir Bouhid, os responsáveis pelas duas frentes de trabalho. O equipamento, requerido pelos técnicos, era de natureza especial, e deveria ser adequado às condições peculiaríssimas daquela obra.

Dos participantes da reunião, só um declarou-se capaz de atender à encomenda. Foi justamente um mineiro, Oto Barcelos, por coincidência meu amigo de mocidade e filho do Desembargador Barcelos, chefe de tradicional família de Belo Horizonte. Fiquei satisfeito que assim houvesse acontecido. Tratando-se de um amigo, teria liberdade de exigir ainda maior urgência na entrega, sem receio de criar suscetibilidades.

Infelizmente, nem as máquinas de Oto Barcelos estavam disponíveis no Rio. Teriam de ser importadas dos Estados Unidos e, segundo era possível prever-se, levariam quatro meses para chegar ao Brasil. Ficara assentado, porém, que Sayão entregaria uma relação do equipamento necessário a Oto Barcelos, para que este, de posse do documento, embarcasse imediatamente para os Estados Unidos a fim de tentar, através de entendimentos pessoais com os diretores da firma fornecedora, qualquer redução no prazo de entrega. Não havendo outra alternativa, concordei em esperar.

Entretanto, o prazo de espera não significou qualquer retardamento nas demais obras que estavam em andamento, nem alterou o objetivo político, que tinha em mira, e que era o de conseguir integral pacificação nacional. Aliás, na quele ano e meio de governo já era outra a situação do cenário político. Todas as alevoias que haviam tirado contra mim foram se dissipando, uma após a outra, em face do meu comportamento à frente do governo. Ao invés do que havia alegado a Oposição – e ainda o faziam alguns dos seus integrantes mais radicais –, a bandeira da Democracia, que empunhara e carregava por todo o território

rio nacional, tornava-se cada vez mais visível. O país entrava numa nova fase da sua História.

A firmeza e a determinação com que me empenhava na obra de desenvolvimento da Nação estava mudando, aos poucos, a mentalidade que prevalecia, quer nos círculos políticos, quer nos mais variados setores das atividades privadas. Constatava-se que o povo e o governo se uniam para uma tarefa de interesse nacional.

Naquele ano e meio de governo, o esforço despendido havia sido enorme. Os trinta e um itens do Programa de Metas tinham recebido a maior atenção do Executivo. Apesar das dificuldades inerentes a qualquer início de administração, todos eles estavam sendo executados, e os primeiros frutos da tarefa medida não tardariam a aparecer.

Convém ressaltar, porém, que as obras em andamento não poderiam acusar um ritmo uniforme de execução. Cada setor, por ter características próprias, era tratado isoladamente, condicionando-se a ação desenvolvida às exigências das suas peculiaridades. Assim, existiam itens de execução prontos, como os referentes à construção de estradas, de açudes, de incremento à agricultura, de criação de novos estabelecimentos educacionais, enfim, os que não acusavam a necessidade de um interregno entre a decisão e as providências iniciais para a realização. Outros, porém, demandavam tempo, não só para o planejamento, como para os estudos que antecediam a ação executiva. Inscreviam-se nessa categoria as obras de infra-estrutura, notadamente as relacionadas com a implantação de novas indústrias, a construção de centrais elétricas e a implementação dos planos regionais.

Durante minha excursão pelos Estados Unidos e pela Europa, antes de assumir a Presidência, sempre tive em mente uma preocupação de ordem comercial, no sentido de interessar figuras de projeção no mundo financeiro para o desenvolvimento do país. Como resultado desses entendimentos, muitas indústrias se transferiram para o Brasil, podendo citar, entre outras, as do grupo Schneider, da França, a Mercedes-Benz e a Krupp, da Alemanha, a Fiat e a Iso da Itália. E não era só o trabalho de trazer essas firmas para o Brasil. Deveria cuidar dos seus diretores. Oferecer-lhes recepções. Mostrar-lhes o país. Convencê-los, enfim. Daí a razão por que, nas viagens que fazia pelo interior, sempre levava em bagagem, caixas de indústrias, visíveis e ilustres que, por acaso,

se em con tras sem en tre nós, no mo men to. Ao agir as sim, o que ti nha em vis ta era mos trar-lhes as ri que zas em po ten ci al do Bra sil, de for ma a tor ná-los en tu si as tas do nos so de sen vol vi men to.

No setor interno, procurava despertar as extraordinárias virtudes dos nos sos téc ni cos, in cen ti van do-os a ven cer bar re i ras que pa re ci am in tran spo ní veis. Quan tos pro ces so sos no vos de fa bri ca ção fo ram cri ados por brasileiros, em face da impossibilidade de utilização de patentes estrangeiras, só negociáveis a preços de usura? Lembro-me do que ocorreu no setor das rodas de automóveis. O Brasil já avançava, com determinação, na jornada da fabricação de veículos, quando surgiu um problema sério: a produção de rodas em escala industrial. Até então essas peças eram laminadas e, como se tratava de um perfil pesado, exigiam gran de trem de la mi na ção. O ma i or trem de la mi na ção, exis ten te no Brasil, era o da Belgo-Mineira, e mesmo este não se mostrou em con di ções de re al i za ra a ope ra ção.

Criou-se, pois, o problema – problema gravíssimo porque não poderíamos desenvolver a indústria automobilística se tivéssemos de ficar na dependência de importação de rodas. Enquanto os técnicos discutiam e os industriais pas sa vam por sé ri as apre en sões, uma fir ma de São Paulo – a Fumagali – solucionava a questão. E tudo fora con se gui do gra ças ao es pí ri to de ini ci a ti va e à en ge nho si da de do ope rá rio bra si lei ro. O raciocínio que le vou a essa so lu ção era o me nos or to do xo pos sí vel. O ope rá rio agiu com ló gi ca e acer tou em che io. Se o per fil, por ser pesado, não podia ser laminado, então que se tentasse forjá-lo. Vieram as pren sas e o aço foi for ja do. Fa bri cou-se, as sim, a pri me i ra roda de au to mó vel no Bra sil. Daí em di an te, foi só mul ti pli car as pren sas, e o flu xo dessa peça fundamental tor nou-se abun dan te e o pre ço por uni da de re ve lou-se com pe ti ti vo.

Ao chegar ao fim do segundo ano de governo, senti-me re confortado. Constatava que o esforço realizado não tinha sido vão. O caminho percorrido fora áspero e não isento de ciladas. Entretanto, à me di da que as bar re i ras eram ven ci das, o país, ins pi ra do por uma fé, que era nova em suas reações, começara a acre di tar em si mes mo. Ao de sâ ni mo tra di ci o nal su ce de ra um o ti mis mo con ta gi an te. À es ta gna ção ou ao cres ci men to ve ge ta ti vo se gui ra-se o de sen vol vi men to ra ci o nal men te im pul si o na do. E o povo pas sa ra a vi ver a emo ção de jul gar-se ca paz de tudo.

Nessa época, o GEIA inaugurara uma exposição da indústria automobilística no saguão do Aeroporto Santos Dumont. Viam-se ali caminhões leves e pesados, camionetas, furgões e jipes, além de peças e acessórios para automóveis, já fabricados no Brasil. Nas paredes, sucediam-se quadros e gráficos com explicações detalhadas sobre os processos de fabricação e a respectiva cota de nacionalização, bem como sobre o prazo necessário para que a nacionalização se tornasse integral. Entre as firmas expositoras destacavam-se a Fábrica Nacional de Motores, a Mercedes-Benz, a Ford, a General Motors, a Volkswagen, a Willys Overland e a Veimag. Um amigo meu, que estive na exposição, contou-me um fato, de que fora testemunha, e que não deixa de ser curioso.

O saguão do aeroporto estava repleto. Verdadeiramente se acotovelava diante dos *stands*. Era visível a emoção de todos – principalmente dos jovens – ao inteirar-se do que já se fabricava no Brasil. Os rapazes apalpavam os veículos. Faziam perguntas. Desejavam saber o preço de cada um. Entre eles havia um estudante, trajando uniforme de colégio secundário, que nada perguntava, mas observava tudo. Era um menino inquieto, com grandes olhos perscrutadores. Correu a exposição toda, detendo-se amiúde, para examinar cada veículo. E, por fim, juntando-se aos companheiros, comentou: “É legal a exposição...”

E após refletir um instante, completou o pensamento: “Quero ver, agora, o Juscelino fabricar sputniks no Brasil!”

BRASÍLIA: META-SÍNTESE

Por que denominei “Meta-Síntese” à construção de Brasília? Os 30 itens do Programa de Metas eram específicos, e cada um objetivava a solução de um determinado problema nacional. Ao lado do Programa, mas representando sua implicação de maior relevância, figuraria, pois, a interiorização da sede do governo.

Entretanto, para que Brasília pudesse existir e desempenhar, com êxito, sua função integracionista, seria necessário que os outros 30 itens sofressem ligeiras reformulações. Reformulações de meios e não de objetivos. Os alvos a serem atingidos continuariam os mesmos, ex-

pres sos atra vés das ci fras que re su mi am o pro gres so que se bus ca va. As reformulações empreendidas visavam tão-somente ao entrosamento de cada Meta com a nova reali da de a ser cria da pelo des lo ca men to do eixo po lí ti co e ad mi nis tra ti vo do país para o Pla nal to Cen tral.

No início de 1958, o Planalto era, na realidade, a mais mo vi men ta da fren te de tra ba lho do Bra sil. To das as pro vi dên ci as, ne cess á ri as para a criação de uma grande ci da de, já ha vi am sido to ma das e es ta vam em exe cu ção ace le ra da. Exis ti am as obras da ci da de de pro pri a men te dita e as correlatas, isto é, as que se impunham para ligar a nova capital a todos os quadran tes do terri tó rio na ci o nal.

No que dizia respeito a essas ligações, construíam-se, através de tur nos, de for ma que o tra ba lho nun ca se in ter rom pes se, duas ro do vi as-chaves: a Brasília–Anápolis e a Brasília–Belo Horizonte. Brasília, li ga da a essas duas cidades, conseqüentemente estaria articulada, através de ro do vi as de pri me i ra clas se, com os prin ci pa is cen tros do país.

Assim, a Brasília–Anápolis era uma obra prioritária, em to dos os sen ti dos.

Entroncando-se com a BR-33, faria a ligação da nova capital com São Pa u lo e, con se qü en te men te, com o ma i or cen tro in dus tri al do país. Sua con clu são es ta va mar ca da para o dia 3 de maio de 1958 e, nela, seriam cons tru í das sete pon tes, sen do a ma i or de las so bre o rio Co rum bá. Cinco firmas empreiteiras executavam os serviços de terraplenagem e de pavimentação, e outras cinco, em ritmo acelerado, construíam as pon tes e de ma is obras de arte.

Dando continuidade à ligação de Bra sí lia com São Pa u lo, ha via o trecho São Paulo–Matão, da rodovia BR-32, pavimentada e já en tre gue ao trá fe go; de Ma tão a Fru tal exis tia a BR-33, que en tron ca va aci ma de Fru tal com a BR-14, a qual já atingia Anápolis. Os últimos tre chos, com ex ten sões pron tas para re ce be rem pa vi men ta ção e ou tras em cons tru ção, de ve ri am fi car con clu í dos em fins de 1958.

Quanto à ligação Brasília–Belo Horizonte, tendo como pon tos de passagem obrigatória Luziânia, Cristalina, Paracatu, João Pinhei ro, Três Marias, Felixlândia e Sete Lagoas, os trabalhos já haviam sido ini ci a dos, com a abertu ra do tre cho Brasília–Luziânia.

A nova capital ficaria, assim, ligada por excelentes rodovias aos dois maiores centros de atividade do país: São Paulo e Rio de Janeiro, sendo que este último atraía a estrada de Belo Horizonte. Entretanto, esse sistema de comunicação não se cingia apenas às duas estradas-troncos. Providenciava-se, simultaneamente, uma conexão ferroviária.

O trecho do vale do Saia Velha até Brasília, comum às ligações com São Paulo e Belo Horizonte, com 86 quilômetros, já estava em construção e deveria ter os serviços de terraplenagem e obras de arte correntes concluídos até 3 de maio daquele ano. A única obra especial era o viaduto do cruzamento com a Rodovia Anápolis-Brasília, nesse trecho previsto para bitola mista. Inicialmente, seria implantada a bitola de 1 metro para possibilitar, com seu prolongamento até Pires do Rio, na Estrada de Ferro Goiás, o entrosamento da nova capital com o sistema de bitola métrica da Rede Mineira de Viação e da E.F. Mogiana. O percurso de Pires do Rio-Brasília seria de aproximadamente 230 km.

Enquanto as ligações rodoviárias e ferroviárias eram providenciadas, na área do Plano Piloto as obras se multiplicavam, comunicando dinamismo a todos os setores das edificações urbanas. No início de 1958, o Palácio da Alvorada já tinha terminado a sua estrutura de concreto e quase concluída a parte de alvenaria. Encontrava-se em fase de acabamento e impermeabilização da cobertura. Haviam sido iniciadas as obras de revestimento externo e de pavimentação de mármore. Por outra parte, estavam já encomendados todo o serviço de esquadrias, caixilharia de alumínio e madeira, instalações especiais de refrigeração e vidraçaria, iluminação e tratamento de água da piscina. A Rainha Elizabeth, da Inglaterra, quando esteve em Brasília, quis saber a razão do nome: “Palácio da Alvorada”. Escolhi-o, eu mesmo. O que era Brasília senão a alvorada de um novo dia para o Brasil? Ao palácio presidencial ajustava-se a expressão simbólica. Ao outro palácio, que se chamava então dos Despachos, e que está situado na Praça dos Três Poderes, dei o nome de Palácio do Planalto, de signação que lembra a origem e o gráfico da sua localização.

O Hotel de Turismo tinha concluída, igualmente, a montagem da sua estrutura metálica e executado todo o serviço de alvenaria. Achavam-se em final de execução as instalações elétricas e hidráulicas e haviam sido iniciados os serviços de elevadores e forração.

Iniciara-se, por esse tempo, a construção do Palácio do Congresso, cujas fundações já haviam sido feitas, e armavam-se no local os respectivos acampamentos para os operários e estocagem de material. Grandes trações ali eram vistos, removendo terra, desmontando o terreno e criando a concha artificial no interior da qual se ergueria o conjunto arquitetural do Parlamento.

Em agosto, a Novacap assinara convênio com os Institutos de Previdência, reservando-lhes uma área no Plano Piloto, onde seriam construídos blocos de apartamentos destinados a seus funcionários. Nas quadras erguer-se-iam construções diversas, assim projetadas: IAPI, 500 apartamentos de vários tipos; IAPB, 30 apartamentos; IAPC, 108 apartamentos e 180 casas; e IPASE, 1.000 apartamentos. Além disso, a Fundação da Casa Popular executava um largo programa habitacional, erguendo numerosas residências, de padrão utilitário, para os futuros moradores da cidade que perdessem meios de subsistência.

A cidade crescia rapidamente. Contudo, a despeito da pressa com que as obras vinham sendo executadas, havia um ponto de interrogação, que não deixava de me preocupar: em que data seria inaugurada Brasília? Por ocasião da minha primeira viagem ao Planalto, no dia 2 de outubro de 1956, havia fixado um prazo para a construção – 3 anos e 10 meses –, o que significava que aquela data seria o dia 2 de maio de 1960. Tratava-se, porém, de uma resolução minha, confidenciada a amigos, com o objetivo de dissipar a descrença deles na exequibilidade da obra, após uma visão pessoal do que era o Planalto. Não existia, portanto, qualquer lei a respeito. E era urgente que essa providência fosse tomada. Voltei, então, à estratagem adotada para obter a aprovação, pelo Congresso, de decreto que havia autorizado o Executivo a providenciar a transferência da capital. O deputado udenista Emival Caiado apresentou um projeto de lei, estabelecendo que a inauguração da nova capital se daria no dia 21 de abril de 1960 – aniversário do martírio de Tiradentes.

O projeto foi aprovado e convertido na Lei nº 3.273, que sancionei, no Palácio do Catete, em solenidade que contou com a presença de todo o Ministério, de membros do Poder Judiciário e do Poder Legislativo, no dia 1º de outubro de 1957. Assinado o documento com uma caneta oferecida por jornalistas goianos, disse: “Este ato representa

o passo mais viril, mais enérgico que a Nação dá, após sua independência política, para sua plena afirmação.”

LANCES DA CAMPANHA

Assim que se tornou evidente que Brasília se ria, de fato, construída durante o meu governo, os adversários passaram a aliciar parlamentares com o intuito de que dessem seus votos à aprovação de uma lei, transferindo a data de inauguração da cidade para o governo que sucedesse ao meu. Isto significaria a liquidação de Brasília.

Em relação à área do Plano Piloto, estávamos a braços, naquele momento, com outro problema. Segundo instruções expressas, nenhuma alteração deveria ser introduzida no conteúdo urbanístico, concebido por Lúcio Costa, já que tudo estava sujeito ao mais rigoroso planejamento, de forma a se evitar que, pela liberdade de ceder à iniciativa privada, surgissem construções que se chocassem com as características da cidade.

Esse ordenamento rígido, que impunha aos construtores a necessidade de se ajustarem às peculiaridades de cada zona urbana — já que Brasília era dividida em setores nitidamente diferenciados —, acabara por exasperar alguns inconformados. Desencadeou-se, pois, outra campanha contra a construção de Brasília, e esta levada a efeito justamente pelos que nela estavam integrados.

Entretanto, a reação contra a disciplina urbanística, imposta pela Novacap, acusava propósitos de certo modo inconfessáveis. Tratava-se de um inconformismo *sui generis*, determinado por preocupações de especulação imobiliária. Como Brasília sofria, na época, de enorme escassez de residências, alguns aventureiros imaginaram montar fortunas, improvisando casas para os que não tinham onde morar.

De fato, o plano era engenhoso. Cada dia crescia a população de Brasília, com a chegada de sucessivas levas de trabalhadores. Apesar da velocidade com que os blocos de apartamentos e as casas populares estavam sendo construídos, sempre existia quem vivesse em barracões, em galpões de obra e, até mesmo, em barracas de lona, armadas no cerrado. Os especuladores pensaram, então, realizar excelentes negócios,

atendendo com presteza a essa escassez de moradias. Havia espaço de sobra em Brasília e, nessas condições, era só construir. A Novacap impedira, porém, que o Plano Piloto fosse transformado num amontoado de favelas.

Surgira, pois, a nova campanha. Alegava-se que, em Brasília, não existia areia nem pedra e que esses materiais básicos chegavam ao Planalto transportados por aviões. Tratava-se de mais uma invenção, tendo por objetivo impopularizar a construção da cidade. Na realidade, Brasília dispunha de diversas fontes de produção de areia. Esse material podia ser obtido através da lavagem do cascalho, que se mostrava abundante na região, ou em contradição ao longo do córrego do Bananal. No primeiro caso, a operação era simples: passava-se o cascalho por peneiras vibratórias; mas no segundo caso empregavam-se dragas ou escavadeiras.

No que dizia respeito ao fornecimento de pedras, existiam diversas pedreiras num raio de um quilômetro da zona urbana. Na época, porém, a Novacap dedicara-se somente à exploração de uma delas, de produção mais econômica, e que ficava à margem do córrego do Bananal, a 8 quilômetros da Praça dos Três Poderes. Tinha 600 metros de frente e 40 de altura, permitindo e com pensando a instalação de grandes grupos britadores. Além disso, os 4 empreiteiros da estrada Brasília-Anápolis possuíam pedreiras com instalações de britagem.

Como se vê, ao invés de faltar areia e pedra, o que acontecia era justamente o contrário. Ambas existiam em abundância e em condições de produção econômica. Os aventureiros, que haviam divulgado a informação, sabiam muito bem daquelas reservas, mas já não acontecia o mesmo com quem não conhecesse Brasília. Consequentemente, bastava que se pusesse em circulação a notícia para que logo obtivesse repercussão e fosse acolhida, com entusiasmo, pela imprensa.

Apesar das resistências, das campanhas derrotistas e também das dificuldades naturais que a construção teria de enfrentar, a nova capital progredia a olhos vistos. O grande cantiço de obras de 1956 já era uma metrópole em estrutura no início de 1958. Bairros inteiros surgiam do chão. Ruas e avenidas, já dotadas de rede de esgotos e de iluminação, eram compactadas, num trabalho preparatório para o recebimento da capital futura. E, sobretudo, aquele mundo de andaimes, de armações metálicas

cas, de flo res tas de guin das tes, pon ti fi ca va um ele men to que, como erva daninha, desgastava os nervos, intoxicava os pulmões, provocava inflama ções nos olhos. Era a po e i ra – uma po e i ra, como só exis tia em Bra sí lia – vermelha e fina, de extraordinária capacidade de impregnação, e sem pre pre sen te em tudo que se to ca va. Esta va na água que se be bia, no ar que se res pi ra va, no tra ves se i ro em que se re cli na va a ca be ça. Era di tatorial e onipresente. E – por que não dizê-lo? – também travessa e boêmia. Era comum, quando se estendia o olhar ao longo do planalto, ver-se uma impressionante sucessão de redemoinhos. O vento, característico das grandes altitudes, varria insistentemente a imensa planície, agitando placas de edificações, arrancando folhas de árvores, fazendo drapejar as bandeiras das cumeeiras erguidas. Assobiava através das estruturas de cimento e quase gania, quando comprimido por entre as fres tas das pa re des de ma de i ra dos acam pa men tos.

A poeira, em face daquele espetáculo de uma força invisível em cho que com ele men tos er gui dos pela mão do ho mem, não se dei xava fi car ina ti va. Agi ta va-se tam bém, já que em tor no tudo era bulício e palpitação. Erguia-se sorrateira do chão. Alçava o solo. Expandia-se para receber melhor im pac to. E, quan do o ven to a atin gia, ca val ga va-o, enovelando-se por ele, para ganhar altura. Tinha lugar no céu, então, aquele *show* da natureza, uma das peculiaridades de Brasília: os re de moinhos.

Eram espirais de poeira que, brotando dos canteiros de obra, iam gi ran do, tor ci co lan do, dan do vol tas, in cli nan do-se – ora para a di re i ta, ora para a es quer da –, mas su bin do sem pre até que, já bem alto, abri am-se em repuxos espetaculares, iri sa dos pelo sol. Era co mum, ao cair da tar de, ver-se uma sucessão daquelas espirais. Cinco, dez e, às vezes, quinze da que les re pu xos ver me lhos bar ra vam o ho ri zon te, ere tos no ar, dan do im pressão de que fossem pilastras, móveis, varadas de luz, que sustentassem, a pe sar da sua vi sí vel fra gi li da de, o céu in fi ni to do Pla nal to.

Du ran te mu i to tem po re a li ze i a fis ca li za ção das obras de Bra sí lia, uti li zan do um jipe. Era um tra ba lho pe no so e exas pe ran te. As ruas, transformadas numa sucessão de crateras, ofereciam uma superfície ao tráfego capaz de desanimar até mesmo a peões de potros chucros. O jipe ia por ali aos trambolhões, afundando aqui, subindo ali, como se estivesse numa montanha-russa. Todavia, em fins de 1957, indo a São

Paulo, inspecionei umas obras, realizando o trabalho de bordo de um helicóptero. Quando sobrevoei o local, senti a maleabilidade do aparelho e acordei, de repente, para uma realidade de que, não sei por que, nunca me havia ocorrido. O helicóptero. Sim. Era o veículo adequado para minhas excursões ao longo do Planalto. Resmunguei, de mim para mim: “Como não me lembrei disto antes?”

Ao regressar ao Rio, telefonei ao ministro da Aeronáutica e pedi-lhe que providenciasse a aquisição de dois daqueles aparelhos, recomendando-lhe que desejava o que houvesse de mais moderno no gênero. Quando os helicópteros chegaram, renunciei ao jipe e passei a contemplar a cidade do alto. Cedo, deixava o Castelo, e, num instante, percorria todas as frentes de trabalho, obtendo de tudo uma visão bem mais ampla e detalhada. Durante as ventanias, quando os redemoinhos se erguiam e formavam pilastras de poeira, costumava sobrevoar o vértice do que me parecia mais elevado e anotava sua altitude pelo altímetro de bordo. Constatei que alguns redemoinhos atingiam a altura de 300 e, às vezes, de 400 metros.

O INÍCIO DA BELÉM-BRASÍLIA

No início de 1958, Brasília, olhada do alto, era um mar de andaimes. Se o espetáculo era em polígono à luz do sol, tornava-se insipido durante a noite. Nas quadras dos Institutos de Previdência Social, havia um permanente desafio. Cada construtora disputava com as demais a primazia de apresentar maior volume de obras. A Fundação da Casa Popular havia erguido 200 das suas unidades, e todas estavam respaldadas e várias já cobertas. Um lactário achava-se em conclusão. O Grupo Escolar – considerado obra prioritária – estava pronto e funcionando. Fabricavam-se manilhas de concreto, as quais, logo que saíam das formas, eram encaminhadas para a rede de esgotos. Abriam-se valas ao longo das ruas e, por elas, corriam canos, à espera da água que estava captada na barragem do rio Torquato e que, dali, se guiaria para o Reservatório R-1 – em construção – no alto do Cruzeiro.

Este era o espetáculo que nos saltava aos olhos durante o dia. À noite, porém, tudo mudava. Embora as obras fossem as mesmas,

apresentavam-se, sob a luz dos refletores, revestidas de uma capa fosforescente. As ferramentas cintilavam. Holofotes varravam as trevas como espadas de luz. Viam-se brilhos estranhos no horizonte. As estruturas de cimento, iluminadas por dentro, davam a impressão de gaiolas mágicas. Homens, transformados apenas em silhuetas, iam e vinham como autômatos, sem qualquer expressão humana. Fogos eram acesos nos canteiros de obras e as chamas, luzindo na escuridão, formavam um halo incandescente, cujas bordas se desfaziam nas trevas, tocando-as de diferentes matizes.

Todo aquele tumulto, que parecia desordenado, mas era harmonioso, falava de um Brasil diferente. De um novo país que acordava de um sono centenário e sacudia os músculos, preparando-se para seu grande futuro. Aquele tumulto significava renascer o cimento, ou melhor, reafirmação. O gigante encontrara-se, por fim, a si mesmo, e montava sua tenda no Planalto, de onde comandaria os movimentos do seu imenso corpo. Luzes, ruídos, atitudes – eis as vozes que anunciavam uma nova era na existência do Brasil.

A idéia que fora posta em movimento, no início de Jaitá, já dispunha de velocidade própria. Caminhava celeremente, e mesmo a mudança da sede do governo já tinha a sua data fixa da por lei. O desafio estava lançado. Isso significava que eu disporia de dois anos e quarto meses apenas para concluir a assustadora tarefa. A responsabilidade, porém, não me atemorizava. Dali em diante, caberia a mim, pessoalmente, transformar em realidade a idéia pela qual tanto trabalhava. E isso seria feito. Ajudava-me, na tarefa, uma equipe ultradedicada de colaboradores – engenheiros, arquitetos, médicos, advogados, técnicos de todas as especialidades – que não poupava esforços, mal dormia, não dispunha de tempo para se vestir bem e não largava o trabalho a não ser por exaustão. À frente dessa equipe encontrava-se Israel Pinheiro, que, com o seu temperamento às vezes rude, exercia um comando eficiente e lúcido, e, ao seu lado, estavam sempre Oscar Niemeyer e Lúcio Costa, para os quais Brasília era uma obra que realizavam com amor.

As obras, em ritmo acelerado, já haviam atingido um ponto, do qual não se poderia mais voltar. Dado esse grande passo – esse “passo viril”, como o denominei ao sancionar a lei que fixou a data da transferência da capital – julguei que deveria concentrar minha atenção na

obsedante preocupação de estabelecer o grande cruzeiro do viário, cujos braços ligariam o Norte ao Sul e o Leste ao Oeste, tendo Brasília como ponto de intercessão.

Desse cruzeiro, o braço mais difícil de ser construído era justamente o que faria a vinculação da nova capital com o Norte. Tratava-se da Belém–Brasília. Relatei, páginas atrás, o pulo que Bernardo Sayão dera, quando o convidei para ser o responsável pela frente-sul. Como disse, a estrada, para ser concluída no período do meu governo, teria de ser atacada pelos dois lados. Uma turma viria de Belém e outra partiria de Brasília e seria estabelecido um ponto imaginário entre as duas cidades, onde as duas turmas um dia se encontrariam. Sayão, alma de pioneiro idealista, era o homem indicado para comandar aquela arranca-da no rumo da Amazônia. Mas quem comandaria a turma que viria de Belém?

Convoquei, então, uma reunião, que se realizou no palácio do governador em São Luís, para resolver o problema. Estavam presentes, além do governador do Maranhão, o Almirante Lúcio Meira, ministro da Viação, o Dr. Régis Bittencourt, diretor do DNER, e o Dr. Waldir Bouhid, superintendente do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, o Senador Vitorino Freire e o Deputado Renato Archer. Como ocorria nas reuniões que convocava, fui direto ao assunto. Esclareci que desejava abrir a estrada no menor espaço de tempo, de forma a poder eu mesmo inaugurar-la.

O Dr. Régis Bittencourt, como autoridade em engenharia rodoviária, manifestou-se contrário à idéia. E deu suas razões técnicas.

Não me surpreendi com a opinião do diretor do DNER porque, numa palestra anterior, ela me fora manifestada, com aquela mesma franqueza. Virei-me, então, para o superintendente da SPVEA: “E você, Bouhid, que me diz do projeto?” “Creio, presidente, que a estrada pode ser construída. Dependerá apenas de recursos e de disposição” – respondeu com certo constrangimento, por estar contrariando a opinião de um grande engenheiro como era Régis Bittencourt. Perguntei-lhe em seguida: “E quem você acha que poderia se encarregar da tarefa?” Bouhid não tergiversou: “Eu mesmo, presidente. Conheço, palmo a palmo, a região. Tenho prática de lidar com mateiros. E, como filho do Pará, sem prezo não hei com essa estrada, e faria qualquer sacrifício para vê-la construída.”

Minha decisão não se fez esperar: “Pois, então, Bouhid, entregue-lhe a responsabilidade pela frente norte. Vamos dar início aos trabalhos imediatamente.” Encerrei a reunião.

No aeroporto, quando me preparava para retornar ao Rio, disse a Waldir Bouhid, para espíchar-lhe seu já esponsório entusiástico: “Você está imitando, Bouhid, a encantar-se comigo no dia 3 de abril de 1960 em Brasília. Entretanto, deve chegar ali já viajando pela Belém–Brasília.” Sua disposição agradou-me: “No dia 3 lá estarei, presidente. Combinaremos, depois, a hora exata da minha chegada.” Abraçamo-nos e eu tomei o avião que minutos depois deixava a capital maranhense.

A idéia do cruzeiro rodoviário ia entrar em execução imediata, e no seu braço mais difícil – justamente a haste da cruz. Eram 2.240 quilômetros, dos quais cerca de 600 em plena floresta amazônica.

Tratava-se, na realidade, da concretização de um sonho antigo, que remontava ao ano recuado de 1616 – em plena infância do Brasil. Nesse ano, o Tenente Pedro Teixeira, cumprimensão de Caldeira Castelo Branco que fundara a cidade de Santa Maria de Belém do Grão-Pará, conduziu o Capitão-mor Jerônimo de Albuquerque, através da floresta, até São Luís do Maranhão. Essa viagem ficara na História como sendo o primeiro desafio à floresta.

O Tenente Pedro Teixeira subira o rio Guamá, de canoa, a partir de Belém, até a atual localidade de Ourém, situada cerca de 150 quilômetros rio acima, e de Ourém penetrou na floresta, cruzando-a até às proximidades do local, onde existe hoje a cidade de Bragança. Dali, atravessando o rio Gurupi, cruzara a Baixada maranhense, chegando, por fim, a São Luís. Esse percurso iria balizar, grosso modo, já nos dias atuais, o traçado da BR-22, construída no meu governo, cobrindo o trecho Capanema–Bacabal.

Entretanto, outra tentativa, nesse sentido, havia sido feita. Paulo de Frontin concebera, na época das extensas ligações ferroviárias, um plano de fazer a ligação de Pirapora, em Minas, a Belém, seguindo um traçado que passaria por Ourém e Imperatriz, no Maranhão, desenvolvendo-se para o Sul ao longo do vale do rio Capim. Essa idéia morrera no nascedouro. Após um reconhecimento em planta, em território paraense, e mesmo depois de um início de abertura da estrada na sua ponta norte, o projeto acabara abandonado.

Em 1934, a ligação Norte-Sul voltara a despertar, mais uma vez, a atenção das autoridades. Isso ocorreu, por ocasião da elaboração do Plano Geral de Viação Nacional, durante o governo de Getúlio Vargas. Consistia desse plano um projeto de ligação do Norte com o Sul do país, à base do traçado da Rodovia Transbrasiliana – a BR-14 – a qual, partindo de Belém, seguiria aos Estados do Pará, Maranhão, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, numa extensão de quase 6.000 quilômetros.

A Transbrasiliana chegara a ter alguns dos seus trechos construídos. Tratava-se, porém, de uma obra que iria ser executada parceladamente, segundo o plano rodoviário do DNER, o que tornaria muito remota a possibilidade de que fosse cruzada a área amazônica. No início do meu governo, a Transbrasiliana – no trecho Anápolis–Belém – só tinha construída a estrada Belém–Guamá, numa extensão de 140 quilômetros, pavimentados, e havia sido aberta a Anápolis–Gurupi, a leste da ilha do Bananal sem pavimentação e, mesmo assim, levada a efeito pelo DNER durante a minha administração.

Em 1958 a Belém–Brasília não passava, pois, de um projeto. Contudo, toda a minha atenção estava voltada para aquela estrada. Havia escolhido os homens certos e criara um órgão próprio, dotado de poderes especiais, para realizar a tarefa, e que era a Comissão Executiva da Rodovia Belém–Brasília, ou melhor, a Rodobrás.

A orientação, adotada pela Rodobrás, foi a mais antiburocrática possível. Dividiu-se a vasta extensão a atacar, de quase 2.200 quilômetros, em três setores: o de Goiás, com 1.439km; o do Maranhão, com 258km; e o do Pará, com 487km, cabendo a Sayão o primeiro e sendo entre eles os dois últimos a Waldir Bouhid. Imediatamente, foram lançadas ao campo as primeiras equipes de topografia, com a missão de definir o traçado e proceder à abertura dos primeiros campos de pouso. Entre tanto, logo se verificou que nada poderia ser feito sem um adequado apoio aéreo. Dei ordem à FAB para que cooperasse, tanto quanto possível, com os engenheiros, de forma a lhes facilitar as tarefas de ligação e de abastecimento. Mais tarde, reforçando esse auxílio, pus à disposição da Rodobrás até o helicóptero de meu uso pessoal.

Tomadas todas as providências, ia ter início o gigantesco empreendimento. Sayão era um velho pioneiro e a tarefa não o assustava.

Bouhid, sendo médico sanitarista, conhecia a região em que iria exercer sua atividade, mas seu compromisso estava res tri to ao cam po de sua especialização profissional. Teria que trocar o avental branco pelo culote de desbravador.

Não obstante seu entusiasmo pela obra, Bouhid não ocultava sua preocupação, em face da magnitude da tarefa que lhe pesava nos ombros. Teria que contar com a ajuda do povo para em se, pois, sem ele, não disporia do indispensável material humano para levar a efeito a penetração na floresta. Para mobilizar a opinião pública do Estado, num sentido favorável ao empreendimento, convocou as figuras mais representativas de Belém para uma reunião. Objetivo: discutirem, juntos, o problema. Nesse encontro, Bouhid foi objetivo e realista. Disse aos paraenses que eu estava decidido a construir a Belém–Brasília – o velho sonho de todos eles – e que havia sido convidado para realisar a obra, chefiando a turma que partiria do Norte. Aceitara a incumbência porque, como filho da região, desejava aproveitar a determinação do presidente da República para concretizar aquela antiga aspiração não só dos paraenses, mas de toda a população da Bacia Amazônica. Precisava, pois, de apoio. Apoio moral e material. Não desejava que o projeto fracassasse e que, depois, pudessem dizer que a Belém–Brasília não se fizera, quer pela incapacidade de realizadora, quer pela ausência de espírito público dos paraenses.

Essas palavras obtiveram a melhor repercussão possível. Os presentes se animaram e prometeram tudo fazer para que o Estado não faltasse ao seu dever, em relação à gigantesca obra. Outras reuniões foram realizadas para coordenar os trabalhos. A imprensa realizou uma campanha de mobilização da opinião pública. E, fato inédito no Pará, a população inteira dispôs-se a ajudar. Homens de todas as classes apresentaram-se, alistando-se na cruzada. Operários e mateiros, médicos e engenheiros, motoristas e trabalhadores braçais, caçadores e técnicos agrícolas, britadores e serradores – enfim, todas as categorias profissionais – congregaram-se para formar um verdadeiro exército de mão-de-obra, tendo por objetivo penetrar a floresta, rasgá-la de Norte a Sul, de forma que a estrada se fizesse.

Criou-se, pois, uma mística. Um estado psicológico. Uma consciência coletiva. E a Belém–Brasília, tendo sua construção ali mentada da fé de centenas de milhares de criaturas, não poderia fracassar.

A CAMPANHA CONTRA FURNAS

A passagem do segundo aniversário do governo deu origem, como no ano anterior, a grandes comemorações. A iniciativa era geralmente dos meus auxiliares. Eu a aprovava porque julgava que o povo deveria ser informado sobre o que se passava na administração.

No dia 15 de janeiro, fui a Belo Horizonte para inaugurar a nova Barragem da Pampulha. Tratava-se de outra promessa que havia feito e que era cumprida na data prefixada. No dia 31 de janeiro de 1957, prometeria aos mineiros apressar as obras de reconstrução da barragem, para entrete-la no período de doze meses. Quinze dias antes da data marcada, a obra estava concluída, e eu já me achava em Belo Horizonte para inaugurá-la.

Naquela época, ainda estava acesa a polêmica sobre a construção de Furnas. Os adversários procuravam incutir no espírito dos meus coestaduanos a idéia de que eu trabalhava para desenvolver as indústrias de São Paulo e do Rio, com prejuízo das que se montavam no Estado. O *slogan* de Bias Fortes – “Minas não pode ser a caixa-d’água do Brasil” – via em todas as bocas.

Julguei que a inauguração daquela represa oferecia uma excelente oportunidade para colocar as coisas no seu justo lugar. Iria fazer o povo compreender que, embora presidente da República, nunca deixara de ser mineiro. O que acontecera fora que, a partir de 31 de janeiro de 1956, eu passara a ver o Brasil como um todo, e não com a visão limitada pelas divisas do Estado.

No discurso que pronunciei na ocasião, referi-me ao problema da energia elétrica, revelando que ele estava equacionado no país, graças à cooperação entre o Executivo Federal e a administração estadual, e que, em face disso, Minas iria dispor de um potencial elétrico que satisfaria a todas as demandas do seu parque industrial. “Neste, como em outros setores” – esclareci – “teho prestado a Minas toda assistência possível. Só em Três Marias – e será desnecessário encarecer o que esta usina de 500 mil quilowatts significará para este Estado – estamos fazendo um investimento global de cerca de 4 bilhões de cruzeiros, apenas na construção da barragem. Já estão adiantadas as obras preliminares de Furnas, que é o maior empreendimento

to hidrelétrico jamais projetado no país. Sua instalação final permitirá a incorporação de 1.100.000 quilowatts no triângulo industrial do Brasil: Rio–São Paulo–Belo Horizonte. Neste grande projeto serão feitas inversões da ordem de 12 bilhões de cruzeiros. Mas não cessou aí o nosso esforço para dar a Minas a energia que o seu destino industrial reclama e impõe. A Companhia Alto Rio Grande, a Companhia Sul-Mineira de Eletricidade, a Companhia Médio Rio Doce, a Companhia Força e Luz de Cataguases e Leopoldina e a Companhia Prada de Eletricidade receberam subvenções que somaram mais de meio bilhão de cruzeiros.”

E prossegui enumerando as obras realizadas em outros setores: “As indústrias de base, que decidirão do progresso do Estado e do país, têm sido objeto de nossa constante diligência. A Usiminas já se acha em fase de franca realização. Doze bilhões de cruzeiros serão investidos nesse extraordinário empreendimento com a participação decisiva do BNDE. Além desse vultoso financiamento, outros foram contratados pelo mesmo Banco, no total de 69 milhões de cruzeiros, dos quais 44 milhões se destinaram à Companhia Brasileira de Caldeiras, ambas localizadas em nosso Estado. O sistema ferroviário não foi menos beneficiado, havendo a Rede Mineira de Viação recebido recursos no montante de 1 bilhão, 153 milhões de cruzeiros, para cada um de seus projetos, 6 milhões e 600 mil cruzeiros para outro. À Central do Brasil couberam 3 bilhões e à Leopoldina 760 milhões. A maior parte desses financiamentos será aplicada no Estado de Minas. No setor rodoviário, mais de 1 bilhão e 500 milhões de cruzeiros foram investidos em construção e pavimentação de estradas. O acelerado ritmo dos trabalhos permitirá que, em futuro próximo, seja entregue ao tráfego a BR-55, que vos ligará a São Paulo, num percurso de 600 quilômetros de pista asfaltada. Em 1960, uma avenida pavimentada, de 750 quilômetros, ligará Belo Horizonte a Brasília, e outra extensão do via ligará Belo Horizonte a Vitória. Dois bilhões de cruzeiros serão absorvidos nessas duas grandes vias que de man dam o co ra ção do país.”

Concluíre cor dan do o cum pri men to das pro mes sas fei tas: “Só desejo assegurar-vos que as metas que tracei em 1955 estão sendo rigorosamente cumpridas. Deste encontro convosco levarei energias novas para as duras tarefas que ainda me es pe ram. Nos sos es for ços, so ma dos,

nos farão vencê-las uma a uma, galhardamente, e com a ajuda de Deus haveremos de realizar aquilo que reiteradamente tenho prometido: que o Brasil, em cinco anos, avance cinqüenta.”

Foi constrangido que tive de dirigir tais palavras de esclarecimento aos meus colegas da nossa campanha, que se fazia contra a usina de Furnas e que, em última instância, era contra mim, obedecia a propósitos políticos. Na época, o ambiente era propício a campanhas da natureza, pois existiam descontentamentos na área, principalmente os que teriam suas propriedades inundadas. Contudo, não dei maior importância ao fato. Recomendai ao Engenheiro John Cotrin, responsável pela obra, que desse andamento aos trabalhos imprimindo-lhes a maior velocidade possível, e regressai ao Rio.

Em face das comemorações do segundo aniversário da minha administração, minha presença era exigida nos mais difíceis quadros do território nacional. Assim, mal descia do avião, já me preparava para embarcar de novo, rumo a um local onde outra obra havia sido terminada. Estive no município de São Francisco de Paula, no Rio Grande do Sul, para presidir à inauguração da nova barragem do Passo do Blang, no rio Santa Cruz; inaugurei um conjunto residencial de 186 casas, construídas pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários em Campo Grande; visitei o Território do Acre, onde inspecionei o desbastamento e o destocamento da estrada Rio Branco–Boca do Acre, no total de 208 quilômetros – serviço realizado em vinte meses –, tendo o trecho final sido atacado para conclusão do programa de comemorações daquele segundo ano de governo; fui ao Maranhão, onde inaugurei o Hospital Presidente Dutra, do IAPC, em São Luís; e a Pernambuco, onde inaugurei a nossa primeira grande fábrica de adubos fosfatados, situada em Olinda.

Seria ocioso enumerar todas as inaugurações. Eram silos e armazéns; viadutos e fábricas de cimento; exploração de novos poços de petróleo; estradas abertas e pavimentadas; açudes e sistemas de irrigação; fábricas de autopeças e de automóveis; navios incorporados à frota nacional e, sobretudo, grandes etapas vencidas no campo da siderurgia e do potencial hidrelétrico do país.

A inauguração da Fosforita constituiu, na realidade, o ponto alto das comemorações daquele ano. Embora fruto da iniciativa privada,

tivera decisivo apoio go ver na men tal; mas o que im por ta va era que ela representava um empreendimento incluído na meta nacional de fertilizantes. As jazidas de fosfato de Olinda, localizadas em sítio de minado Forno da Cal, possuíam uma reserva estimada em 45 milhões de toneladas. Quando assumi o governo, o Brasil estava produzindo cerca de 16 mil toneladas de fertilizantes fosfatados, quando o consumo nacional era de 60 mil toneladas, devendo o déficit ser compensado pelas importações.

Uma das minhas preocupações, ao ser eleito, fora a de modernizar a agricultura, libertando-a dos processos rotineiros que a condenavam à miséria e os que a ela se dediziam. Preten dia substituir um sistema arcaico e pre datório por outro, moderno e racional. Nessas condições, o problema de fertilizantes era da maior importância.

Como go ver na dor de Minas, havia criado, no Estado, a Fertilisa. Em breve, Minas disporia de um enorme suprimento de fertilizantes, já que as jazidas de Araxá, que seriam exploradas pelo novo empreendimento, possuíam uma reserva estimada em 100 milhões de toneladas.

Ao elaborar o Programa de Metas, tratei de incluir esse item no contexto dos objetivos a serem atingidos pelo meu governo. As Metas 17 – Mecanização da Agricultura – e 18 – Fertilizantes – entrelaçavam-se e se complementavam. Constituíam as duas bases em que se apoiaria todo o plano go ver na men tal de levar a produção de aos campos. Daí a razão por que tudo fizera para que a Fosforita, situada no Município de Olinda, em Pernambuco, pudesse se converter em realidade. A Meta 18 do meu governo previa um aumento da capacidade de produção de fertilizantes em mais de 300 mil toneladas.

Minha administração mal havia começado. No entanto, via, com surpresa, que, aliando a produção da Fosforita à da Fertilisa e à de outras indústrias menores, já poderia considerar ultrapassada a Meta 18, considerando por muitos um alvo quase impossível de ser atingido num quinquênio.

COMBOIO DE MÁQUINAS

A missão de Oto Barcelos nos Estados Unidos fora coroada de pleno êxito. Tivera de vencer muitas resistências, mas, afinal, colocara as encomendas das máquinas que se faziam necessárias para a abert-

tura da Belém–Brasília. Total da transação: 3 milhões e 153 mil dólares. Tratava-se da maior compra, realizada pelo Brasil, de máquinas rodoviárias. Entretanto a compra, apesar de sua relevante importância, não era tudo. Havia, ainda, o problema do transporte. Como Oto Barcelos me prevenira, tive de intervir na solução do caso, mobilizando o Consulado Geral em Nova Iorque, meu querido amigo Amaral Peixoto, embaixador em Washington, e mesmo o Consulado em Nova Orleans. Todas essas repartições trabalharam em conjunto, obtendo a permissão, para que as máquinas chegassem ao Brasil no menor espaço de tempo possível.

E tudo foi feito com admirável precisão. A encomenda fora distribuída em trediversas firmas norte-americanas, das quais a que recebe a maior parte do havia sido a Internacional Harvester Export Co., de Chicago, que forneceria 90 tratores e 25 carregadoras. De outras firmas, incluíve a Caterpillar e Allis-Chalmers, foram importadas 61 motoniveladoras e mais 10 tratores e 50 carregadoras. Providenciei, igualmente, junto à Superintendência da Moeda e do Crédito, que fosse concedida à importação inscrição prioritária, e a transação foi completada mediante um empréstimo pelo prazo de 5 anos, a juros de 6% ao ano, e saques com vencimentos semestrais. O BNDE, por sua vez, dera seu aval aos respectivos contratos, mediante a garantia do depósito, pelo DNER, dos recursos provenientes da cota do Fundo Rodoviário a ele destinado.

Feita a compra, dividiram-se as máquinas em dois lotes: um seguia para Belém; e o outro de sembarcaria no porto de Santos, já que a construção de grande rodovia seria iniciada simultaneamente nas suas duas pontas. Quanto ao lote que seguia para Belém, as dificuldades que tiveram de ser vencidas não representaram qualquer problema. As máquinas seguiram da capital para Guamá, passando por Santa Maria, viajando por um trecho já asfaltado, numa extensão de 148 quilômetros. Já não aconteceu o mesmo com o lote que desembarcou em Santos. Este teria que atravessar São Paulo, parte do Triângulo Mineiro, e penetrar em Goiás até Anápolis. Milhares de quilômetros deveriam ser cobertos, através de regiões nas quais não existia qualquer tipo de estrada. Tratava-se de uma verdadeira operação de guerra.

Atento a essa particularidade, isto é, que estávamos em face de uma operação de guerra, solicitei ao Ministro Teixeira Lott que pro-

videnciasse, junto à Engenharia do Exército, o transporte daquelas máquinas até Anápolis.

Os engenheiros militares já estavam familiarizados com aquelas dificuldades. Um ano antes, eu havia providenciado a remessa de um transformador de 115 toneladas do Rio para Brasília, e a operação, apesar das dificuldades que tiveram de ser vencidas, fora levada a efeito com admirável tenacidade. Esse transformador iria alimentar, no Planalto, as primeiras lâmpadas e proporcionar os quilowatts indispensáveis às atividades iniciais dos trabalhos.

O Engenheiro Quintilhano Blumenschein, das Centrais Elétricas de Goiás, partiu de Santos, em agosto de 1959, com o pesado transformador, tentando conduzi-lo até o Planalto numa carreta. Chovera muito naquele período. Quando o grande veículo, depois de 12 dias de viagem, chegou ao rio Paranaíba, nas fronteiras do Estado de Goiás, a situação logo se agravou.

A carreta, com o transformador, foi colocada sobre uma grande prancha, na qual atravessaria aquele caudaloso rio. Entretanto, no meio do percurso, a prancha perdeu o equilíbrio e virou. A carreta e o transformador afundaram no rio. Em face da situação, o engenheiro não sabia como arrancar aquelas 115 toneladas do fundo da água.

O governo solicitou, então, ao 4º Batalhão de Engenharia, sediado em Itajubá, sob o comando do Cel. José Sotero, a realização de perigosa operação. Trinta soldados, três tenentes, cinco sargentos, sob o comando do Capitão Miranda, iniciaram a obstinada batalha. Tiveram de esperar três meses para que as águas baixassem. Depois de desesperados esforços, e com o auxílio de um guincho, arrancaram a carreta sobre a qual se encontrava o transformador. Levaram-no de volta para São Paulo, a fim de o abrirem para os consertos necessários. Retomaram, depois, o mesmo caminho, passando por Minas. Nessa altura, a ponte de São Marcos, na divisa de Minas com Goiás, já estava pronta.

Levaram 60 dias na viagem. O motorista Antônio, que conduzia o imenso veículo, trabalhou infatigavelmente, quase sem dormir. Lembrou-me da emoção com que aguardamos, no Planalto, a chegada do gigantesco transformador. Dali em diante, teríamos mais iluminação e mais energia para ativar a construção de Brasília.

Em face do antecedente, julguei que deveria caber ao Exército a responsabilidade pelo transporte das máquinas rodoviárias. A segunda opção era, sem dúvida, bem mais difícil do que a primeira. Ao invés de uma unidade de 115 toneladas, diversas delas, e do mesmo peso, deveriam ser levadas – ora através de estradas, ora de trilhos; umas vezes sobre o asfalto, outras vezes ao longo de cerrados quase intransponíveis – sob a forma de um comboio imenso que, partindo da orla marítima, deveria alcançar o coração do Planalto Central.

Mesmo hoje, que já existem estradas por toda parte, uma tarefa dessa natureza exigiria esforços sobre-humanos. Que dizer-se, então, daquela época, quando o Planalto Central era o “grande desconhecido”, e uma viagem de Goiás ao Rio tinha a duração de meses? Entretanto, os tratores, as carregadoras e as motoniveladoras realizaram a travessia em 1958. Em algumas regiões, pequenas vilas tinham de ser atravessadas e, como as ruas eram estreitas em excesso, demoliam-se as casas para que uma passagem fosse aberta e indenizavam-se os proprietários.

Assim, o comboio chegou ao seu destino. O percurso fora coberto com sacrifício indescrevível, e quando as grandes máquinas chegaram a Anápolis a população saiu às ruas para saudá-las. Até então, tudo lhe havia sido negado – estradas, escolas, escoamento para a produção e, mesmo, conforto espiritual da religião. Até os padres temiam varar aqueles descampados, e as poucas igrejas que existiam improvisadas por pioneiros ficaram ao abandono depois de concluídas, sendo destruídas pelo tempo.

A chegada do comboio de máquinas a Anápolis significou que a promessa que eu havia feito iria ser cumprida. Finalmente, a Belém-Brasília começava a ser concretizada. Desde alguns meses, o DNER já estava em grande atividade na região. Rasgava a Anápolis-Brasília. No dia 15 de maio de 1958, convidei Bernado Sayão para o cargo de supervisor da Rodobrás.

Junho de 1958. Brasília está em festa. Ia ser inaugurada a igreja de Nossa Senhora de Fátima. Niemeyer fizera o projeto – uma capela em forma de chapéu de freira. Pequeno e gracioso, não que brava o espírito de monumentalidade, característica das obras de Brasília. Impunha-se como um marco de fé. Era um oásis de recolhimento, encravado no tumulto da cidade que brotava do chão.

A igrejainha nascera como pagamento de uma promessa. Minha filha Márcia, que estivera doente por quase dois anos, recuperara a saúde. D. Berta Craveiro Lopes, esposa do presidente de Portugal, logo que regressara a Lisboa, fora ao santuário de Nossa Senhora, em Fátima, e comungara, implorando por sua saúde. Sarah, minha esposa, secundando-a, fizera, também com a mesma intenção, uma promessa de construir em Brasília uma igrejainha, sob a invocação da milagrosa santa.

O milagre se fez e, no dia 28 de junho de 1958, a igrejainha foi sagrada. Para suportar a laje de cobertura, que é o seu principal detalhe, foram plan-tadas apenas três pilares, oferecendo o conjunto uma extraordinária impressão de leveza. Essa igrejainha fora a primeira obra arquitetônica definitiva erigida dentro do Plano Piloto, e sua construção se fez em apenas 100 dias.

Durante a cerimônia da inauguração, Sarah descerrou a placa comemorativa, com os seguintes dizeres: “Este Santuário, primeiro de Brasília, foi mandado erigir em honra de N. Sr^a de Fátima, por iniciativa da Sr^a Sarah Ku bits chek, em cumprimento de uma promessa.” Em seguida, o Núncio Apostólico, Dom Armando Lombardi, procedeu à bênção litúrgica, lendo na ocasião a bênção apostólica do Papa, nos seguintes termos: “Ex^{ma} Sr^a Sarah Ku bits chek. Na certeza de que a Igreja de Nossa Senhora de Fátima de Brasília será centro irradiador de intensa vida cristã, concedemos a V. Ex^a e demais pessoas presentes nossa bênção apostólica. Vaticano, 26 de junho de 1958. Pio XII, Papa.”

Frei Demétrio assistiu à primeira oração de Bernardo Sayão na igrejainha. Informou que, prostrado, ele fez um pedido em voz alta à santa milagrosa: “Que a estrada para Belém fosse, de fato, construída... Que ela o ajudasse...” O pioneiro do século vinte, como os bandeirantes do tempo dos “descobertos”, pedia também o auxílio divino para que a aventura fosse coroada de êxito.

A floresta era, na realidade, traiçoeira e não bastavam coragem e determinação apenas para que ela pudesse ser vencida. Sayão, melhor do que ninguém, pressentia os perigos, as ciladas, as surpresas que o aguardavam quando, à frente dos seus mateiros, desse início à penetração. Numa tomada de posição, para sentir os problemas, voara até

Guamá, a fim de ver o trabalho de destocamento que se processava no prolongamento da estrada, depois daquelacidade.

Ali estava Waldir Bouhid, o responsável pela Frente-Norte, que tinha como auxiliar, e homem de sua confiança, o engenheiro Rui de Almeida. Entre as duas frentes, estendiam-se mais de 2 mil quilômetros de território inviolado. As duas turmas deveriam encontrar-se num ponto imaginário, ainda não localizado no mapa, mas que um dia, de fato, existiria. Chamavam-no Ligação.

Sayão montou seu quartel-general em Porangatu. Como administrador da colônia de Ceres, ele havia avançado para o Norte, abrindo uma picada de Uruaçu até Porangatu. Eis o que tivera de vencer para abrir a picada: terreno acidentado, rios cheios de corredeiras, elevações duras de serem transportas. Ali, trabalhara “no rumo”, segundo a expressão dos caboclos, o que queria dizer: sem qualquer levantamento topográfico.

Sayão avaliava, com os olhos, a região. Depois, estendia o braço e ordenava: “Por ali! Este deve ser o rumo!” Tratava-se da linha que seria seguida até que o mesmo gesto se repetisse mais adiante. Assim, havia avançado até Porangatu. Naquela época, dispunha apenas de dois tratores TD18, de algumas alto-Patrol e de meia dúzia de caminhões aos pedaços. Como era de esperar, a estrada, aberta com esses refugos mecânicos, se ria precária. Dava passagem. Era só. Mas dan do passagem já era alguma coisa para quem, desde a fundação de Ceres, vivia ali do.

A construção da Belém-Brasília seria feita, entre tanto, em novos padrões. O compromisso de máqui nas rodovias modernas havia chegado a Goiás e a Belém, e as obras, de acordo com instruções diretas minhas, deviam desenvolver-se com o “ritmo de Brasília”.

Sayão pensava na *espinha dorsal*, da qual ramificariam as *costelas*. Minha idéia, em bo rason do de idêntico signifi cado, era a do grande cruzeiro rodoviário, ligando os pontos cardeais do território nacional. A diferença era apenas de dimensões, e não de objetivos. Ambos desejávamos ligar o Brasil por dentro. Criar um sistema interno de comunicações, cujo objetivo era a integração nacional.

Sayão desejava a Belém-Brasília porque na sua personalidade o pioneiro e o ban deirante se confundiam. Aspirava abrir a estrada para colonizar. Repetia com frequência: “Consegui meu sonho, a Espinha

Dorsal. Vo cês não ima gi nam a ri que za des tas ma tas. Ma de i ra de lei. Ter ras de cultura. E tudo de primeiríssima.” Abria os braços de gigante, como se quisesse abraçar o Pla nal to. Nin guém, como ele, co nhe cia a re gião em que iria trabalhar. Antes que as obras se iniciassem, para não perderem tempo, fazia ins pe ções em vôos ra san tes so bre o topo das ár vore s. Certa vez, numa dessas excursões, a hélice do motor parou, e o teco-teco co me çou a dar gui na das. Era uma fo lha a mais que o ven to do planalto fazia planar, ao sabor das suas correntes. Pouco depois, o que poderia ser previsto ocorreu. O avião zi nho ba teu num ga lho e fi cou pre so no emaranhado da fronde. Estava salvo. Desvencilhou-se do cinto de se gu ran ça, es cor re gou pelo tron co e pôs o pé na ter ra. Não se in qui e tou, porém, com o perigo porque passara. O que o preocupava era recuperar o te co-teco: “Como é que vou ti rar esse da na do da que la ga lha ria?”

Numa carta ao seu amigo Mário Braga, definiu, com preci são, a naturezาดา quella floresta. “A selva é tão fechada e alta que nin guém sabe o que está sob ela; e, se cair um avião, por maior que seja, ela abre o seio, recebe-o e torna a fechar-se, fazendo-o desaparecer para sem pre.”

Sayão estava pronto. Levou o *trailer*, em que habitualmente mo ra va, para as ime di a ções de Po ran ga tu e o abri gou sob um ma jes to so pé de pequi. Armou o fogão ao ar livre. Se me ou uns ca i xo tes em torno, à gui sa de sala de vi si tas. Ele mes mo, po rém, ali pou co pa ra va. Quem se aproximasse da mata, que começavaperto, logo o via – alto; for te como uma árvore; rosto de linhas harmoniosas, como se fosse esculpido; olhos perscrutadores; trajando calça de brim cáqui e camisa branca, aberta ao peito. Estava ali, na sua indumentária “de guerra”, preparando-se para a gran de ar ran ca da.

AMPLIAÇÃO DOS OBJETIVOS POLÍTICOS

Enquanto prosseguiram as inaugurações comemorativas do se gun do ani ver sá rio do meu go ver no, to mei o avião e se gui para Ara gar ças. Atra ves sei o ter ri tó rio de Go iás e or de nei que o Dou glas – já que a região era imprópria para as operações do Viscount – aterrissasse em Barra do Garças. O que desejava era inspecionar as atividades da Fun-

dação Brasil-Central, cuja área e atribuições se encontravam na política de atrair para aquela região levas de elementos colonizadores que pudessem fazer a redefinição econômica de dois grandes Estados.

Ao chegar a Barra do Garças, tive uma surpresa. A ponte, em concreto armado, que transpunha a confluência do Araguaia e do Garças e que vinha sendo construída desde 1947, estava concluída. Até 1955, isto é, durante oito anos, só um terço da que lá imponente obra de arte havia sido construído. Nos dois últimos anos, ou seja, durante a minha administração, concluíram-se os quilômetros restantes da estrada e a ponte respectiva, realizando-se, assim, na quele curto espaço de tempo, quase o dobro do que fora feito em oito anos.

Quem se der ao trabalho de fazer a análise sobre o meu Governo constatará que o seu primeiro ano foi o do lançamento das grandes obras de infra-estrutura: estradas, indústrias, energia elétrica, petróleo, armazéns e silos, visando à modernização da agricultura. No segundo ano, os projetos, já em execução, começaram a se corporificar, compondo uma nova fisionomia para o Brasil. Em meados de 1958, concentrei minha atividade na solução do problema da integração nacional.

O que buscava, com essa política, era reunir as diferentes unidades federativas, aproximá-las, fazê-las participar do progresso geral, em situação de igualdade com os grandes Estados. Não era possível que continuasse a existir um Nordeste que passava fome ao lado de um São Paulo, que era um exemplo de riqueza. Tinha de deslocar o eixo do país, recuando o meridiano das decisões nacionais para o Oeste, de forma a situá-lo no centro geográfico do território.

Em face disso, 1958 transformou-se de súbito numa etapa nova do governo. Os problemas, que teria de enfrentar, seriam diferentes. Não eram os de estimular o progresso, onde ele já existia. Mas criá-lo do nada, através de uma ação de natureza desbravadora. Tudo aquilo teria que ser recuperado para a civilização. A Fundação Brasil-Central realizava uma admirável obra de redescobrimento do Brasil. Entretanto, o que mais me preocupava não era propriamente a realização daquelas obras, o que seria levado a efeito custasse o que custasse. Inquietava-me a possibilidade de que todo aquele esforço acabasse se tornando inútil. Que adiantariam aquelas pontes, se a Fundação não fechasse o circuito desbravador, atraindo colonizadores para a região? O

objetivo não era construir pontes ou abrir estradas. Mas povoar, criar núcleos geradores de progresso, civilizar, enfim.

Naquela frente de batalha, situada a mais de mil quilômetros dos grandes centros urbanos, seriam diferentes os elementos que tentariam barrar a entrada do progresso. Relatava-se tudo com a Na-tureza – a Na-tureza quase in-domável, cuja hegemonia se fazia presente em dois terços do território nacional. O avião permitia que a contemp-lássemos de cima, que a víssemos como numa visão de calidoscópio, numa velocidade de 400 quilômetros por hora. Uma civilização, porém, não é construída através de imagens. A realidade, que se pressentia lá embaixo, era aterradora. Isto, quanto ao avião. Que aconteceria ao homem, isolado, desprotegido, sob um regime de alimentação racionada? Daí a minha preocupação. Desejava plantar carvalhos, e não couves.

O esforço de governar amplia a visão e apura a sensibilidade do admirador, e por isso é que, à medida que o governo avançava, ia tendo uma noção cada vez mais ampla da realidade nacional, não só no âmbito interno, mas igualmente no terreno do seu relacionamento com o que ocorria no cenário internacional.

Uma nação é mais que uma unidade étnica, configurada através de projeções sociais e econômicas. Como disse Renan: “Uma nação é uma alma, um princípio espiritual. Possuir uma glória comum no passado, uma vontade comum no presente. Ter feito grandes coisas conjuntamente, desejar fazê-las de novo – essas são as condições para a existência de uma nação.” O Brasil não poderia voltar para dentro de si mesmo, deslumbrado com o imenso potencial das suas riquezas, exultando-se num ufanismo que a nada conduzia. Além das suas fronteiras, existia na América Latina uma contestação de povos irmãos, afundados na mesma pobreza e vítimas das mesmas chagas dos desníveis sociais. E, mais adiante ainda em termos geográficos, esplendia a grande civilização ocidental – a idade de ouro do mundo.

Então, ao resolvermos os nossos problemas internos, deveríamos conservar a atenção desperta para o que estivesse ocorrendo na casa do vizinho, para socorrê-lo – se ele necessitasse do nosso auxílio –, mas, principalmente, para juntar nos-sas forças às dele, a fim de que, juntos, reivindicássemos um lugar condigno no banquete da prosperidade mundial.

A experiência que se ampliava, à medida que os anos passavam, fizera com que, aos poucos, eu fosse alargando a esfera dos meus objetivos políticos. No plano interno, conseguiria pacificar os espíritos, e a Oposição, embora ainda aguerri da, julgara mais prudente limitar-se a exercer severa vigilância sobre os meus atos, mas sem descambar para os ataques pessoais. Quando me combatia – o que fazia com a maior frequência – evitava criar novas crises políticas, já que compreendera, por fim, ser inútil insistir em lutar a opinião pública, alegando a verdade das que se desfaçiam como bolhas de sabão.

Assoberbado pelos problemas que desafiavam o governo, e sentindo na carne as conseqüências do descaso com que os Estados Unidos – nosso tradicional aliado – encaravam nossas reivindicações, passei a me informar sobre o que ocorria nos demais países da América Latina. De se já vai verificar se existia, da parte de Washington, um propósito discriminatório em relação ao Brasil ou se as nossas dificuldades eram iguais às que embaraçavam o progresso das nações nossas vizinhas. Quando o General Stroessner esteve no Brasil, durante o mês de maio, trocara idéias com ele sobre a situação do continente. Verifiquei, com surpresa, que ele também se mostrava magoado com o quase nenhum interesse dos norte-americanos pela situação interna do Paraguai. A mesma impressão colherei através de entendi mentos diplomáticos realizados com o Presidente Frondizi, da Argentina.

Concluí que o ressentimento era geral e que alguma coisa deveria ser feita para se evitar que aquele sentimento se transformasse, aos poucos, num movimento de franca hostilidade à política de Washington. Os problemas das diferentes Repúblicas eram mais ou menos idênticos e, em face disso, julguei que um plano geral, calcado na realidade socioeconômica da América Latina, talvez pudesse solucionar a questão. Seria da maior importância, porém, que esse plano tivesse o apoio de todos os governos, pois, assim, transformar-se-ia numa reivindicação coletiva, o que lhe daria maior amplitude e lhe emprestaria sólido conteúdo político.

Durante minhas viagens, pensava nesse assunto. A idéia se enraizava no meu espírito, aprofundando-se e adquirindo consistência. Entretanto, evitava precipitar-me. Embora considerasse aquele plano irreversível, procurava aperfeiçoá-lo e examiná-lo bem, de forma que, quando a idéia se cristalizasse, ela pudesse resistir a qualquer crítica.

Entre tanto, enquanto me preocupava com esse plano, não me dava do setor interno. Os problemas que nele reclamavam minha atenção eram numerosos e complexos. Ademais, só me restavam três anos de governo. Espicaçado pela exigüidade do tempo, resolvi concentrar minha atenção no Nordeste, cuja situação naquele momento, em face de uma nova seca, tornava-se cada dia mais dramática.

A META DO PETRÓLEO

Em janeiro de 1958, diversos setores da administração empenhavam-se na construção da Refinaria Rio de Janeiro, no quilômetro 10 da variante da Rodovia Rio-Petrópolis.

A política do governo, no que dizia respeito à indústria do petróleo, tinha em vista, sem mencionar as implicações relacionadas com a segurança nacional, o duplo objetivo de influir, direta e indiretamente, no aumento do ritmo de desenvolvimento econômico do país. Diretamente, em virtude da elevada rentabilidade característica dessa indústria, e também pelo fato de proporcionar amplas e novas oportunidades de aplicação, em condições singularmente compensadoras, ao capital e à mão-de-obra nacionais; e, indiretamente, em consequência do alívio das pressões que se faziam sentir sobre o balanço de pagamentos pela diminuição dos dispêndios de dólares com as importações de gasolina, o que permitira uma liberação de divisas para aquisição de outros bens de produção, especialmente equipamentos destinados à industrialização do país.

Havendo mantido o monopólio estatal da exploração do petróleo, estabeleci, logo que assumi o governo, nova tributação, em base *ad valorem*, sobre os combustíveis líquidos e lubrificantes. Essa providência proporcionou substancial reforço aos programas rodoviário e ferroviário e deu novo impulso às atividades da Petrobrás, assegurando-lhe meios para rever seus planos iniciais e fixar metas adequadas à sua expansão industrial.

O programa de ação desse setor básico foi dividido em duas partes: a exploração em busca de novas reservas comerciais de petróleo e desenvolvimento dos campos para o aproveitamento econômico dessas reservas. Nesse sentido, foram ativados os trabalhos de pesquisas

nas bacias, onde a Petrobrás já tinha maior conhecimento da sua geologia, isto é, no médio Amazonas, no litoral do Maranhão, nas costas de Alagoas e Sergipe, no Recôncavo Baiano.

Os investimentos anuais foram estabelecidos em função das capacidades operacionais, técnicas e administrativas. Tomando-se por base o que havia sido executado nos dois primeiros anos do governo, as atividades de pesquisa deveriam acusar um acréscimo global de quase 500% em 1961.

O custeio dessas atividades absorveria maior volume de recursos, cerca de 20 bilhões de cruzeiros, dos quais 40% para a cobertura dos gastos em moeda estrangeira, no montante estimado de 154 milhões de dólares. A futura ênfase recairia nas perfurações pioneiras e estratigráficas, as quais seriam responsáveis por mais de 50% desse programa. O parque de sondagens, para esse fim, seria gradativamente quadruplicado, já que no início de 1957 contavam-se 12 unidades, e estavam previstas, para 1961, 48 sondas em operação de pesquisa.

Independentemente de novos êxitos que pudessem ocorrer nas pesquisas, as reservas já descobertas e os então recentes sucessos no Recôncavo Baiano já impunham um plano de investimentos no desenvolvimento dos campos petrolíferos ali localizados. Ao encerrar-se o exercício de 1956, os cálculos conservadores das reservas recuperáveis daqueles campos indicavam uma cifra de 311 milhões de barris. Em junho de 1957, elas já haviam atingido os 344,7 milhões de barris. Supondo-se uma exploração comercial adequada, na média de 20 anos para cada reservatório, aquelas reservas poderiam assegurar uma capacidade produtiva de 17 milhões de barris anuais.

O orçamento quinzenal desse setor estava previsto em cerca de 9,5 bilhões de cruzeiros, dos quais aproximadamente 50% se destinavam à cobertura dos gastos em moeda estrangeira, estimados em 93 milhões de dólares. Esses cálculos haviam sido efetuados com certa margem de exagero, em face da perspectiva de ser necessária a perfuração, em larga escala e em estruturas profundas, sobre a plataforma submarina da baía de Todos os Santos, o que exigiria equipamentos mais onerosos do que os comumente empregados nesse gênero de trabalho, e de custeio de operação bem superior.

De qualquer forma, afigurava-se bem possível o alcance da meta de produção de 40 milhões de barris, ou cerca de 110.000 barris diários em 1961. Entretanto, a intensidade dos trabalhos programados autorizava prever-se que outras consideráveis reservas seriam incorporadas ao patrimônio da empresa, antes da quele prazo, e, se isso acontecesse, ela poderia superar, com facilidade, a meta preestabelecida.

Quanto à refinação, a meta governamental previa a construção de duas novas refinarias no Sul do País e a ampliação das existentes, a fim de se elevar de 200 mil barris por dia a capacidade de refino da empresa em 1960. Com esse acréscimo, a capacidade de todas as refinarias nacionais atingiria, no último ano do meu governo, a produção de 330 mil barris por dia. As novas refinarias seriam a do Rio de Janeiro – hoje denominada da Duque de Caxias –, com capacidade de 90 mil barris diários, e uma outra com 25 mil barris, a ser instalada em local que mais tarde seria fixado na região central do Brasil, provavelmente em Minas Gerais. Quanto aos trabalhos de ampliação, seriam eles executados na refinaria de Mataripe, visando à produção de 37 mil barris diários – então já em processamento – na Presidente Bernardes, da ordem de 55 mil barris, e estudava-se a ampliação da de Cubatão. Simultaneamente, providenciava-se a expansão da Frota Nacional de Petroleiros, com um aumento de cerca de 330 mil toneladas *deadweight*. Nesse sentido, já haviam sido encomendados quatro petroleiros, de 33 mil toneladas, a estaleiros holandeses, e três, de 34 mil toneladas, a estaleiros japoneses.

No dia 29 de janeiro de 1958, se gui, de automóvel, com o Coronel Janari Nunes, presidente da Petrobrás, para o local onde se realizaria a cerimônia do início da construção do grande empreendimento. Tratava-se, na realidade, de uma obra de benéficas e profundas repercussões na economia brasileira. Quando concluída, proporcionaria novas oportunidades de trabalho a milhares de pessoas, além de contribuir, de forma decisiva, para o aumento da renda nacional, já que, por volta de 1960, começaria a vender cerca de 15 bilhões de cruzeiros por ano, ou seja, aproximadamente 45 milhões de cruzeiros por dia.

Imensas seriam igualmente as perspectivas que aquele empreendimento iria abrir à indústria química brasileira. Com a ampliação das atividades da Petrobrás, a nossa petroquímica entrava numa era nova em 1958. No primeiro semestre desse ano, estariam em regime de funcio-

namento industrial cinco grandes fábricas, todas alimentadas pela Refinaria de Cubatão: uma de fertilizantes nitrogenados, com a capacidade de produção de 110.00 toneladas anuais de nitrocal; uma de eteno, podendo produzir um mínimo de 20.000 toneladas anuais dessa matéria-prima, base do setor de maior amplitude da indústria petroquímica; uma de estireno, para 5.000 toneladas por ano; uma de polietileno, podendo produzir 4.300 toneladas anuais; e uma de negro-de-fumo, com capacidade de 15.000 toneladas por ano. Dessas cinco fábricas, as duas primeiras pertenciam à Petrobrás e as três restantes a organizações privadas, que haviam obtido do Governo a ajuda e o estímulo necessários para que se instalassem.

No discurso, que pronunciei na ocasião, ressaltiei o progresso realizado no setor petrolífero, desde que iniciara minha administração. “Quando assumi o governo” – de clarei – “a meta prevista no Plano de Desenvolvimento, com que me apresentei como candidato, era de 40 mil barris por dia, para 1960. Encontrei, como Presidente, em 31 de janeiro de 1956, a produção média diária de 6.800 barris. Elevando-se, desde então, em ritmo acelerado, a produção já atingiu, no mês de janeiro corrente, a 42.000 barris por dia, ultrapassando, assim, em dois anos apenas, a meta inicial fixada, que corresponde a 20% do consumo do País. Transformado em termos de divisas, esses números adquirem ainda maior relevância. Também quando assumi o governo, a produção, o refino e o transporte do óleo nacional proporcionavam ao país, no plano da liberação cambial, uma poupança de 33 milhões de dólares, correspondentes ao ano de 1955. Já em 1956, a indústria de petróleo pôde oferecer a nossa balança comercial uma economia de 80 milhões de dólares, para fechar o balanço de 1957 com uma contribuição prevista em 106 milhões.”

Dessa forma, já no segundo ano do governo a meta do petróleo para 1960 havia sido ultrapassada. O mesmo iria ocorrer, dali em diante, com as demais.

.....
Um dia novo que amanhecia

O

ano de 1958 foi de tranqüilidade política. De fato, o horizonte estava desanuviado. As obras começavam a aparecer e, com elas, iam surgindo as soluções pelas quais desde muito o país esperava. Por ocasião de uma exposição de Planos, Projetos e Maquetes de Brasília, realizada no edifício do Ministério da Educação, resaltei, em discurso, a pureza do ar que, desde algum tempo, já se respirava no Brasil: “O Governo que está mudando, agora, a capital” — declarei — “sabe que essa mudança necessitava ser suplementada por uma série de medidas que impor tem em primeiro lugar a produção ali mentícia em toda a zona que está sendo incrivelmente ativada neste momento. Sabe que procede a observação do famoso jornalista francês, Cartier, quando ligou o sucesso de Brasília ao sucesso do problema agrícola da região.”

Esta frase condensava um ideal realista. A mudança da capital era uma providência administrativa, ditada por imperativos políticos, e que deveria ser complementada por numerosas medidas de caráter socioeconômico. Enquanto eu levantava as edificações do Plano Piloto, teria que prover a subsistência da futura cidade. Criar-lhe condições de habitabilidade. Enfim, fazer surgir no Planalto os indispensáveis núcleos de fontes abastecedoras, sem as quais Brasília não poderia sobreviver.

Decidi, assim, cuidar de estimular o advento de uma série de indústrias, necessárias à existência de qualquer grande cidade. Tomei a

iniciativa, convocando os capitalistas entusiastas da transferência. Após o impulso inicial dado pelo Governo, essas indústrias foram surgindo naturalmente. A crescente concentração humana requeria, cada vez com maior urgência, bens de consumo. No começo, tudo vinha de fora, no bojo dos caminhões que faziam as arriscadas travessias de Belo Horizonte a Brasília ou de Anápolis a Brasília. Depois, com a ampliação do mercado local, esses bens passaram a ser produzidos na orla da cidade. Nas minhas excursões em helicóptero podia sentir a força do trabalho que se desenvolvia nas cercanias da nova capital.

A transformação processava-se em ritmo uniforme e obedecendo sempre às mesmas linhas. Abria-se um desvio de estrada e, pouco depois, já existia ali uma bomba de gasolina. Ao lado da bomba construíam-se uma venda. Viham, em seguida, as primeiras casas e, com estas, os pioneiros que se dedicavam às mais variadas atividades. Eram ferreiros, mecânicos, carpinteiros, comerciantes de secos e molhados. Com o primeiro diabinho ganho das transações, um terreno era adquirido. Viha, pois, a derubada do cerrado, e, no chão verdejante do Planalto, iam surgindo aos poucos as hortas, os quintais, as plantações de arroz e milho – enfim, a pequena lavoura.

Em 1958, as plantações de gêneros alimentícios já dominavam a paisagem, humanizando-a. O deserto de antes já se apresentava como um remedo de zona agrícola. Nos rastros dos pioneiros, chegaram os que tinham ambições mais complexas. E as primeiras indústrias se misturavam com as primeiras culturas de subsistência em larga escala.

Não seria suficiente criar Brasília, empurrando o meridiano das decisões nacionais para o centro geográfico do território. No litoral ainda havia muito o que fazer. As obras de infra-estrutura representavam um alicerce, uma base de apoio. Sobre elas, era indispensável que se construísse a plataforma que seria utilizada pela nova geração para seu ingresso definitivo na era tecnológica.

O progresso é um fenômeno inextinguível. Quando se abre uma rodovia, a região por ela beneficiada alarga imediatamente suas exigências. O horizonte se abre para todos, e logo surgem novas necessidades de consumo. O homem, prisioneiro da acanhada realidade anterior, sente-se libertado e, estretando seu contato com o mundo, passa a ser vítima de emulações. Se não tinha geladeira, passa a desejá-la, porque viu na

casa dos seus amigos da cidade. Se não lia jornais, começava a lê-los, interessando-se pelo que ocorria além das fronteiras da sua província.

Ao mesmo tempo ia surgindo uma ânsia nova de conhecimento, e esta, não sujeita a limitações, impunha novas relações intelectuais e éticas, que nos seria forçoso atender.

Meu programa, denominado Educação para o Desenvolvimento, levava em conta esses condicionamentos. Seu objetivo não era apenas dar educação, mas preparar a juventude que já reclamava mais amplos horizontes.

PLANO EDUCACIONAL

Brasília, de acordo com o Plano Piloto de Lúcio Costa, seria integrada por diferentes setores, todos eles mais ou menos autônomos. Existiria o centro cívico da metrópole, representado pela Praça dos Três Poderes, onde se ergueriam os palácios do Executivo, do Legislativo e do Judiciário, os edifícios ministeriais e a Catedral. Além dessa praça, desdobravam-se, uns sucedendo a outros, os demais setores: o comercial; o bancário; o das diversões; o dos apartamentos residenciais e o das casas populares.

Poder-se-á pensar que, ao promover a construção da cidade — concebida para abrigar uma população de 500 mil habitantes —, eu houvesse optado por atacar, de cada vez, um setor urbano e, quando este estivesse concluído, passar para outro, segundo uma escala de exigências prioritárias. Não foi esse o caminho seguido. Todos os setores foram atacados simultaneamente, de forma que, quando essas obras estivessem concluídas, a nova capital já fosse uma realidade.

Assim, a par das edificações, cuidou-se dos serviços urbanos: tráfego, iluminação, comunicações, assistência social, educacional e hospitalar. Quanto ao lago, tratava-se de uma iniciativa não só de sentido ornamental, mas, igualmente, de fator de correção da secaridade do ar, característico do Planalto Central.

O lago de Brasília, de característica de barragem construída no rio Paranoá, enche a cidade, formando um compasso curvo de mais de 40 quilômetros, de ponta a ponta, e amazeinha cerca de 600 milhões de

metros cúbicos de água, com cinco quilômetros de largura e 35 metros de profundidade. A linha-d'água atingia a cota de 1.000, o que quer dizer mil metros acima do nível do mar.

O urbanismo e a técnica paisagística se davam as mãos para compor a coincidência que nos levava a realisar, por motivos próprios, a profecia do sonho-visão do santo de Becchi. A idéia surgiu no *Memorial Preliminar para a Futura Capital do Brasil*, elaborado pelos urbanistas Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis, em 1955, e foi aproveitada, pouco depois, pelo Coronel Ernesto Silva, então presidente da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, na elaboração do edital, fixando as normas para a realização do concurso para o Plano Piloto. Dizia o referido *Memorial*: “Projetou-se uma barragem a jusante do rio Paranoá, que o transformaria num lago ornamental, destinado aos esportes náuticos, limitado pelas margens dos rios Bananal e Gama.” Vê-se, assim, que Lúcio Costa, ao fazer de um lago a base do seu Plano Piloto, procurou atender às exigências do edital do concurso e o realizou de maneira admirável, já que aquela imensa massaliquida iria em prestar um surpreendente encanto à nova capital.

A responsabilidade pela execução das obras, nos diferentes setores que integravam o complexo urbano, fora distribuída, desde o início, aos diretores da Novacap, o Coronel Ernesto Silva, o Deputado Íris Meinberg e Bernardo Sayão, cabendo a Israel Pinheiro, presidente da empresa, a superintendência geral dos trabalhos.

Eu não poderia ter sido mais feliz na escolha dos homens que integravam essa cúpula executiva. Toda a equipe trabalhava em harmonia, apresentando sugestões, fiscalizando obras, elaborando planos, e a Israel Pinheiro, como presidente, cabia a última palavra sobre as providências requeridas. Homem dinâmico, e de larga experiência administrativa, Israel Pinheiro revelou-se o comandante ideal para a equipe de técnicos que trabalhava no Planalto. Mesmo o seu modo áspero de tratar muitos dos que com ele conviviam, ao invés de um defeito, acabou-se transformando numa virtude, pois a tarefa, sendo assustadora e dispendiosa de um prazo exíguo para sua conclusão, não permitia que o tempo fosse perdido. Assim, Israel era duro, inflexível, rude por vezes, mas a enorme responsabilidade que lhe pesava nos ombros assim o exigia.

Uma das minhas preocupações, desde o início das obras, era a de dar assistência escolar aos filhos dos candangos. Brasília, embora ainda um imenso canteiro de obras, já requeria serviços assistenciais no que dizia respeito à instrução e à saúde. Em 1957, no rastro dos candangos, que haviam chegado apenas com a roupa do corpo, começaram a surgir os integrantes de suas respectivas famílias. Eram famílias do povo, e, como tal, sempre numerosas. Em face da crescente avalanche de migrantes, fundaram-se na Cidade Livre duas escolas particulares – uma funcionando num barraco de madeira e a outra tendo por sede a sombra de frondosa árvore, com as aulas ao ar livre; quando chovia, suspendia-se temporariamente o ensino.

Conversei com Israel Pinheiro a respeito, e este me disse que a Novacap dispunha de um Departamento de Educação e Difusão Cultural, pelo qual era responsável o Coronel Ernesto Silva. Trabalhava-se, porém, de um setor que teria inegável importância no futuro, isto é, quando a metrópole já houvesse sido construída. Entretanto, o que desejava naquele momento era assistência educacional aos filhos dos operários, de forma a evitar que eles crescessem analfabetos, como os pais. Combinamos então – Israel Pinheiro, Ernesto Silva e eu – que, enquanto se providenciava a elaboração de um Plano Educacional, o que demandava tempo, a Novacap instalasse uma sala de aulas no pavilhão da sua administração, o que foi feito em dois dias. Contrataram-se dois professores – Amabile Andrade Gomes e Mauro da Costa Gomes – que se revezariam nos dois turnos: o do dia e o da noite.

Entretanto, providenciamos, junto a Oscar Niemeyer, a elaboração de projeto para o primeiro Grupo Escolar de Brasília. E no dia 18 de outubro de 1957 teve lugar a inauguração do prédio, construído em apenas vinte dias, assistindo ao ato o ministro da Educação, Clóvis Salgado. O traçado dessa primeira unidade escolar – que ficou conhecida como GE-1 – causava excelente impressão. Constava de salas de aula, biblioteca, cozinha, refeitório e recreio coberto. O mobiliário – mesas de fórmica no refeitório, carteiras, estantes na biblioteca, tudo doação de firmas particulares – ajustava-se perfeitamente às linhas modernas do prédio. No dia da inauguração, Israel Pinheiro mostrou-se surpreso com o que viu e, havendo sido perguntado se tinha gostado da escola, respondeu com visível entusiasmo: “Está bom demais!”

Esse primeiro Grupo Escolar prestou relevantes serviços à população da nascente capital. Com capacidade para 480 crianças, funcionava em dois turnos, mas as crianças permaneciam ali três horas extras em atividades sociais. Em outubro de 1958, o GE-1 fez publicar o primeiro número do seu jornalzinho *A Voz do Estudante*, em cujo subtítulo se lia: “É com os pés da criança que a Pátria caminha.”

Mas a atividade educacional da Novacap não se cingiu a esse Grupo Escolar. À medida que a cidade crescia, que os acampamentos se multiplicavam, novas escolas iam sendo construídas, de forma que, em todo o período da construção da nova capital, não existia uma só criança que não estivesse estudando. Além dos estabelecimentos governamentais, funcionavam, na área do Plano Piloto, algumas excelentes escolas particulares, entre as quais o Ginásio Dom Bosco e o Colégio Brasília, este inicialmente instituído sob a forma de Fundação e, posteriormente, entregue aos Irmãos Lascaris.

Os alunos, além da alimentação que lhes era proporcionada no próprio local de seus estudos pelo SAPS, recebiam assistência econômica, mediante facilidade para aquisição de vestuário e material escolar; assistência social, participando de concentrações escolares, festividades, concursos e permanentes contatos com a família; e de ordem religiosa, observando-se a liberdade de culto e possibilitando aos católicos, por serem em número muito maior, a preparação para a primeira comunhão realizada na própria escola.

Apesar das resistências opostas sem contarmos com a colaboração do Ministro Clóvis Salgado. O que muita gente não compreendia era que eu pretendesse converter Brasília, mesmo ainda em construção, num amplo campo de experimentação de técnicas novas, as quais, se obtivessem êxito, seriam aplicadas, mais tarde, em todos os setores da atividade nacional.

Cito um exemplo, que é ilustrativo. A qualidade da mão-de-obra em Brasília muito deixava a desejar. Era representada por pioneiros humildes que, antes, se dedicavam a atividades rotineiras, sem qualquer preparação profissional. Promovi uma reunião a fim de debatermos a questão. Desse encontro, resultou a assinatura de um convênio com o Ministério da Educação, a 30 de setembro de 1957, para a instalação e funcionamento da Escola de Ensino Industrial, destinada à for-

mação de mão-de-obra qualificada. A Escola mantinha os cursos de marcenaria, carpintaria, eletricista-instalador, bombeiro hidráulico, artes gráficas, alfaiataria e artes de couro. Foi inaugurada em 1959 em Taguatinga – uma das cidades-satélites de Brasília.

Ainda em 1958, a Novacap fez instalar, em duas casas geminadas da Avenida W-3 – Setor Comercial –, uma biblioteca e discoteca públicas, com o nome de Biblioteca e Discoteca Visconde de Porto Seguro, em homenagem ao diplomata, sertanista e historiador Adolfo Varnhagen, um dos mais exaltados defensores da interiorização da capital federal. Esse estabelecimento, que dispunha de 3 mil volumes e de numerosos discos, possuía uma sala de leitura e conferência.

Assim, ainda em 1959 – um ano antes da inauguração de Brasília – a Novacap contava com mais de 100 professoras primárias, às quais cabia a tarefa de orientar o ensino de 4.682 crianças, através de 21 escolas governamentais e oito particulares, sem contar os 500 alunos matriculados no ensino médio dos Ginásios Brasília e Dom Bosco.

Entretanto, através de freqüentes entendimentos com o Professor Anísio Teixeira e os técnicos Paulo de Almeida Campos e Nair Durão Barbosa Prata, estruturava-se o Plano Educacional de Brasília, que se ria posto em prática após a inauguração da capital.

Tratava-se de uma fase importante e experimentação, que tinha em vista, entre outros, os seguintes objetivos: a) distribuir equitativamente e equidistantemente as escolas, quer na área urbana, quer nas cidades-satélites, de modo que as crianças percorressem o menor trajeto possível para atingi-las, sem interferência com o tráfego de veículos, assegurando-lhes, assim, maior comodidade e não causando tranqüilidade aos pais; b) concentrar crianças de todas as classes sociais na mesma escola, de forma a permitir que um filho de ministro de Estado estudassem, lado a lado, com o filho de um operário; c) possibilitar o ensino a todas as crianças e adolescentes; d) romper a rotina do sistema educacional brasileiro, através da elaboração de métodos novos que proporcionassem à criança e ao adolescente uma educação integral; e) reunir num só Centro todos os cursos de grau médio, permitindo-se maior sociabilidade aos jovens da mesma idade, os quais, embora freqüentando classes diferentes, tivessem em comum atividades na biblioteca, na piscina, nos campos de esporte, nos grêmios, no refeitório, etc.; e f) facilitar o ensino particular,

com fixação de áreas para externatos e internatos, vendidas a preço muito baixo, com pagamento facilitado, inclusive até através de bolsas de estudo.

Era novo, igualmente, o tipo de ensino recomendado no Plano. Seriam eliminados do *curriculum* os temas inadequados e o ensino passaria a ser ministrado através de meios audiovisuais, com os recursos da televisão, do rádio e do cinema. O dia letivo seria integral. A escola, como centro de preparação para a vida moderna, estimularia a afirmação de atitudes, e cultivaria as pirâmides, oferecendo oportunidades à criança, ou ao adolescente, para se ajustar às exigências de uma civilização técnica e industrial, sempre em mutação. Constituindo, igualmente, um centro de educação sanitária, a escola forneceria alimentação ao aluno e promoveria a profilaxia das doenças, protegendo-o contra a subnutrição e as moléstias.

Além de tudo isso, a escola, no que dizia respeito ao ensino propriamente dito, seria dividida em dois setores: o da instrução, com o trabalho tradicional da classe; o da educação, com as atividades socializantes, recreativas e artísticas (música, teatro, dança, pintura, cinema, exposições, grêmios e ginástica) e trabalho manual e artes industriais (costura, bordado, encadernação, tapeçaria, cestaria, cartonagem, cerâmica, trabalhos em madeira, em metal e outros materiais).

O Plano Educacional, embora elaborado por uma equipe de técnicos em ensino, chefiada pelo Professor Anísio Teixeira, teve a colaboração, também, de Lúcio Costa, que se incumbiu de ajustá-lo às peculiaridades urbanísticas de Brasília. Assim é que, sendo a cidade constituída de quadras e como cada quadra abrigaria uma população variável de 2.500 a 3.000 habitantes, foi calculada a população escolarizável para os níveis elementar e médio, ficando estabelecido o seguinte: 1) para cada superquadra: a) um jardim de infância com quatro salas, para, em dois turnos de funcionamento, atender a 160 crianças (oito turmas de vinte crianças); b) uma escola-classe, com oito salas, para, em dois turnos, atender a 480 crianças (16 turmas de trinta alunos); e, 2) para cada grupo de quatro superquadras: a) uma escola-parque, destinada a atender em dois turnos a cerca de dois mil alunos das quatro escolas, em atividades de iniciação ao trabalho (para meninos e meninas de 10 a 14 anos) nas pequenas oficinas de artes industriais, além da participação dirigida dos alunos de 7 a 14 anos em atividades artísticas, sociais e recreação.

No que dizia respeito à educação média, o objetivo procurado era o seguinte: essa educação seria ministrada nos Centros de Educação Média, os quais seriam constituídos na proporção de “um para cada grupo populacional de 45.000 habitantes, com capacidade para abrigar 2.700 a 3.000 alunos”. Cada Centro de Educação Média seria constituído de dez edifícios e de uma área para atividades ao ar livre.

Alguns pontos importantes foram considerados no planejamento da educação média: a) a educação escolar da juventude seria realizada, de preferência, em Centros Educacionais, onde se reuniriam alunos de ambos os sexos e de vários cursos, quer de formação geral, quer de preparação profissional. Cada Centro seria uma unidade administrativa e pedagógica; b) o primeiro ciclo da escola média deveria funcionar num só prédio e o curso seria chamado “ginsial”, para atender aos preconceitos da nossa tradição. As duas primeiras séries do curso seriam comuns a todos os alunos e as duas últimas seriam diversificadas, com disciplinas comuns e disciplinas de livres escolha, com o fim de atender aos interesses e tendências dos alunos. Haveria atividades práticas de cunho industrial, comercial, normal, em todo o curso, sendo estas comuns nas duas primeiras séries e diversificadas nas duas últimas; c) os diversos cursos do segundo ciclo (clássico e científico, técnico-comercial, técnico-industrial e normal) deveriam funcionar como unidades independentes, dentro do Centro, em prédio exclusivo. Cada curso teria sua fisionomia própria, permanente; d) a previsão das necessidades seria feita considerando-se a permanência do aluno na escola em regime de tempo integral, muito embora sem ocupar todo o tempo em atividades de classe.

Tratava-se de uma experiência educacional ou social, original e ajustada ao mundo em que vivemos. Apesar disso, ou talvez, por isso, foi alvo de críticas injustas, o que aliás, acontecia a tudo quanto se fazia em Brasília.

Entretanto, o Plano Educacional sofreu resistências até mesmo nos círculos da Nova República. Alguns de seus engenhheiros alegavam que a construção das escolas era da competência do governo federal, escapando, assim, à área de atribuições da empresa.

Informado do que se passava, autorizei o ministro da Educação a incluir no orçamento do seu Ministério as verbas necessárias para a execução daquela obra, o que permitiu dar-se início, em 1958, à construção das primeiras escolas.

"NA Bíblia se lê: como Deus plantou, no meio do paraíso terreal, a miraculosa Árvore da Vida, Brasília é a árvore da vida nacional, providencialmente plantada no Planalto Central de nossa Pátria." Essas foram as palavras do Cardinal Vasconcelos Mota por ocasião da primeira missa celebrada em Brasília. Como no Descobrimento, a Cruz marcou novamente uma era para o Brasil.





Lúcio Costa e Oscar Niemeyer haviam projetado uma cidade fantástica. Cabe-me concretizá-la. Os planos, uma vez aprovados, eram obedecidos rigorosamente por todos. Durante as obras da Praça dos Três Poderes, eu colocava o projeto à minha frente e ia verificando o nascimento de cada detalhe.



O barracão que passou à história com o nome de *Catetinho*. Foi sede do governo do Brasil em algumas ocasiões.



A realidade ali estava: a Praça dos Três Poderes transformou-se num símbolo da cidade. No mármore, uma frase define a emoção daquela época: “Deste Planalto Central, desta solidão que em breve se transformará em cérebro das mais altas decisões nacionais, lanço os olhos mais uma vez sobre o amanhã do meu país e

ante vejo esta alvorada com fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino. Brasília, 2 de outubro de 1956.”



De todas as partes do país chegavam levadas de brasileiros que desejavam colaborar na construção da obra. Chamados, um dia, de *construtores de catedral*. Em torno de Brasília foram surgindo as cidades-satélites, pioneiras da integração nacional que começava a se concretizar.



Bernardo do Sampaio foi um dos bravos que enfrentou o desafiado da selva e por ela foi esmagado. Esta foto, tirada nas últimas horas de sua morte, mostra o bandeirante numa atitude típica. A ele, o Brasil ficou devendo um exemplo de trabalho obstinado, que teve a marca do martírio. A árvore que o matou nos privou de um herói e de um amigo.



La de a do por Isra el Pi nhe i ro e Oscar Ni e me yer, exa mi no uma ma que ta do Pa lá cio da Alvo ra da. Foi uma das pri me i ras obras a ser con cluí da. O es for ço de Isra el na pre sí dên cia da No va cap, nun ca será lou va do o su fi ci en te. Qu an to a Oscar Ni e me yer, a cons tru ção de Bra sí lia hon rou o seu gê nio, hoje re co nhe ci do em todo o mun do.



Por entre os andaimes e fôrmas de concreto, começam a surgir as famosas colunas do Palácio da Alvorada, que se transformariam no logotipo da cidade e, mais tarde, no símbolo do Brasil novo que estava nascendo.



Como Secretário de Estado do Vaticano, o Cardeal Montini, que seria o Papa Paulo VI, visitou Brasília. Na foto, tenho a honra de estar a seu lado. À minha esquerda, Renato Azeredo, o embaixador Aluísio Napoleão e Israel Pinheiro.

O Imperador da Etiópia, Hailé Sélassié, foi o segundo soberano reinante a visitar oficialmente o Brasil: o primeiro foi o Rei Alberto, da Bélgica. O *Negus* estava em Brasília quando soube que havia sido deposto por um golpe de estado. Prontamente voltou a seu país e retomou o poder.



Como Ministro da Cultura do Presidente Charles De Gaulle, o escritor André Malraux esteve na nova capital e ali pronunciou um discurso que ficou conhecido como a *Oração de Brasília*. Foi ele quem a batizou como a Cidade da Esperança.



Presidente dos Estados Unidos, o General Dwight Eisenhower visitou Brasília durante as obras. Lançou a pedra fundamental de um dos edifícios da Esplanada dos Ministérios.



Nos momentos mais importantes da minha vida sempre contei, ao meu lado, com a presença da minha família. Maria Estela, Márcia e Sarah formaram a poderosa retaguarda afetiva que me dava forças para prosseguir. Foi em companhia delas que assisti à solene inauguração da nova cidade, que se constituía na meta-síntese do meu governo.



No dia 21 de abril de 1960 inaugurava-se a nova capital do Brasil. Foi uma festa que marcou a vida nacional, criando uma efervescência que se alastrou a todos os recantos do país e incendiou o coração dos brasileiros.



No dia seguinte ao da inauguração, reuni pela primeira vez o Ministério em Brasília. Não foi uma cerimônia simplesmente protocolar. Como chefe do Governo, fiz sentir aos meus colaboradores que o trabalho continuava. Brasília estava pronta. Precisávamos, então, continuar construindo o Brasil.



Aqueles que estiveram em Brasília, a 21 de abril de 1960, não poderão esquecer o grande espetáculo que marcou um verdadeiro encontro e se constituiu numa autêntica apoteose. Foi uma festa de caráter nacional e patriótico.



O povo nunca me abondonou durante a construção da cidade. Sempre contei com o seu apoio. No dia da inauguração, milhares de pessoas encheram o pátio em frente ao Palácio do Planalto. Foi para elas – que representavam o povo brasileiro – que disse o meu muito obrigado.



Vi ven do aque le tu mul to de emo ções, não con se guia des fa zer um aper to que sen tia na gar gan ta e que se re fle tia até na en to na ção da mi nha voz.

Quando os ponteiros marcaram 20 minutos do dia 21 de abril e vi o espetáculo de som e co res que ar ma ra no céu, e, olhan do em tor no, via a mul ti dão con tri ta e com lá gri mas nos olhos, não con se gui me con ter. Co bri o ros to com as mãos e, quan do dei fé de mim, as lá gri mas cor ri am dos meus olhos.



Sarah e eu recebemos os convidados para a recepção que coroou os festejos da inauguração de Brasília. Não foi uma festa apenas social. Todos sentiam a emoção de estar vivendo um momento histórico que transcendia à natural alegria que reinava nos salões. Comentei para os amigos: “Há três anos, neste mesmo local, um lobo atravessou à frente do meu carro. Seus olhos ficaram fosforescentes à luz dos faróis. Hoje, recebo aqui três mil convidados de casa ca.”



A GRANDE SECA DO NORDESTE

Em junho de 1957, o Embaixador Amaral Peixoto, chefe da representação diplomática brasileira junto ao governo de Washington, anunciou que a companhia norte-americana Raymond Concrete Pile Company havia vencido a concorrência para construir os alicerces de aço de onze metros, com dez anda-res cada um, além de uma represa e de uma central elétrica, com capacidade para 25 mil kW, que forneceria água e energia à nova capital.

Esse contrato com a Raymond Concrete Pile Company – como não poderia deixar de acontecer – logo se transformou em motivo de exatibação por parte dos meus adversários políticos. Por que dar a obra a uma empresa norte-americana, quando dispúnhamos da Siderúrgica de Volta Redonda, que muito bem poderia se encarregar da tarefa? Esta era a pergunta, através da qual se passou a tentar agitar a opinião pública. No Congresso, algumas vezes de protesto se fizeram ou vir e idêntica atitude tomaram os jornais oposicionistas. Em face da atitude, foi preciso que Oscar Niemeyer – o arquiteto responsável pelas obras de Brasília – viesse a público para explicar a razão da quele contrato. “A encomenda de estruturas metálicas no estrangeiro” – informou Niemeyer – “visa a dois objetivos principais: economia e tempo. Pelo contrato, as estruturas serão entregues em tempo recorde e seu preço será muito inferior ao do mercado corrente. Por outro lado, Volta Redonda, que está executando uma encomenda, também, para Brasília, não poderia desincumbir-se de mais este pedido, sem prejuízo para o seu programa de produção.”

Devo ainda acrescentar o seguinte: na época o Brasil havia obtido no Export-Import Bank um empréstimo de 10 milhões de dólares, e, dispondo desses recursos, abriu uma concorrência internacional, não só para a aquisição daquelas estruturas, mas, igualmente, para a construção de uma represa no rio Paranaíba e da respectiva usina hidrelétrica. A Raymond Concrete Pile venceu a concorrência, entre numerosas firmas estrangeiras, tanto pelo preço quanto pelo prazo de entrega. As estruturas vieram e foram montadas por engenheiros brasileiros. Quanto à barragem e à usina hidrelétrica, foi assinado um contrato entre a Novacap e a Raymond Concrete Pile, para a realização daquelas obras.

Mesmo esse contrato foi – como relatarei mais adiante – rescindido por ordem minha, por que a firma norte-americana não vinha atendendo aos prazos que lhe marcava.

Contudo, apesar dos contratempos, Brasília ia num crescendo vertiginoso. Em junho de 1957, já dispunha de quatro agências de bancos, enquanto se desenvolviam satisfatoriamente suas atividades comerciais e industriais – todas concentradas no Núcleo Bandeirante, denominado Cidade Livre. Ali já existiam, praticamente, seis meses após o início das obras, 93 estabelecimentos comerciais e 10 do ramo industrial de prestação de serviços. O Hospital Juscelino Kubitschek, do Instituto de Previdência Social dos Industriários, já se encontrava em pleno funcionamento, dotado de 50 leitos.

Tratava-se de um hospital feito de tábuas, é verdade, mas completo em todos os sentidos, dispondo de duas salas de operações, aparelhos de raios X, laboratório de análises, grande ambulatório, sala de ortopedia, maternidade, berçário, farmácia, gabinete dentário, além de toda aparelhagem necessária, como esterilizadores, incubadora para nascimentos prematuros, ressuscitador, aparelho para fabricar oxigênio, aparelho “AGA” para operações e peças de copa e cozinha. O construtor foi o engenheiro Vicente Pais Barreto.

A metrópole que Lúcio Costa concebera – “monumental, por ser simples e líquida no seu traçado” – ia deixando, aos poucos, o papel, para se converter numa esplêndida realidade.

Entretanto, não só se cuidava de construir uma cidade, mas igualmente de fazê-la funcionar, como qualquer organismo vivo. Nesse sentido, simultaneamente com as edificações, providenciava-se, através do Departamento de Terras e Agricultura – DTA, o desenvolvimento da produção agropecuária e a organização do abastecimento de Brasília. Para os agricultores, que chegavam ao Planalto em grande número, o DTA destinou, inicialmente, uma área de 30.000 hectares. Essa área, dividida em regiões agrícolas, foi retalhada em lotes a serem arrendados aos interessados.

Antes, porém, que medidas concretas fossem tomadas, no sentido de um planejamento racional, visando ao desenvolvimento agrícola dos arredores de Brasília, Israel Pinheiro, através de entendimentos com os diretores da Companhia de Cota, no Estado de São Paulo, pro-

vi den ci ou a ida para o novo Dis tri to Fe de ral de um gru po de ja po ne ses. A ter ra, em toda a re gião do Pla nal to Cen tral, é mais ou me nos cal cá ria, e, como tal, não mu i to pró pria para a agri cul tu ra.

Quando os japoneses chegaram – outubro de 1956 – nada ainda existia em Brasília. Instalados num barracão da Novacap, passaram o dia percorrendo a área fora do Plano Piloto, verificando a possibilidade de ali se instalarem para a organização de pequenas granjas e pomares. Um jornalista, que os acompanhou, não deixou de se mostrar alarmado com a escassa fertilidade do solo. O terreno era empedrado, seco, dan do a im pres são de que não en se ja ria a ger mi na ção de qual quer semente.

Pou co an tes de re gres sar ao Rio, ele es te ve com Isra el Pi nhe i ro, e, comentando a inspeção feita pelos japoneses, desabafou: “Dr. Isra el, a ter ra é mu i to ruim.” O pre si den te da No va cap, em bo ra apa nha do de sur pre sa, res pon deu à al tu ra: “Olhe, moço, se a ter ra fos se boa, eu não te ria tido o tra ba lho de ir bus car es ses ja po ne ses...”

De fato, os japoneses foram rápidos na ação. Dentro de dois anos, não só abasteciam os habitantes de Brasília, como exportavam para São Paulo e Belo Ho ri zon te os mais va ri a dos pro du tos de hor ti cul tu ra e de cereais.

Nessa ocasião, ocorreu um fato curioso. O Brasil completava 50 anos de imigração de japoneses, cujo número, no país, se elevara a 700.000. Convidei o governo nipônico para participar das comemorações e, em nome dele, chegou ao Brasil o Príncipe Mikasa, irmão do Imperador Hiroíto. Figura simpática e culta, conhecedor de História e Arqueologia, tornamo-nos amigos desde logo. Longas palestras, sobretudo a res pe i to do seu país, fa ci li ta ram uma ami za de res pe i to sa.

Os ja po ne ses de Bra sí lia ha vi am pre pa ra do uma fes ta em ho me na gem ao prin ci pe e que se ria re a li za da após o al mo ço que o go ver no lhe ofereceria. O embaixador do Ja pão, po rém, ve tou a re u ni ão dos seus compatriotas, alegando velhas razões dinásticas que im pe di am a presen ça de um membro da família imperial entre elementos do povo. Os japoneses, profundamente decepcionados, me procuraram solicitando o meu com pare ci men to, mes mo sem o prin ci pe.

Logo que terminou o banquete no palácio, disse ao príncipe que necessitava de sua com pa nhia para um li ge i ro pas se io. En tra mos no

meu carro e disse a Geraldo Ribeiro, meu velho motorista, que tocasse célebre para o ponto da reunião dos japoneses. O espanto que a presença de um irmão imperador provocou imobilizou a assistência. Os filhos do Sol Nascente encontravam-se às centenas, debaixo de uma gigantesca árvore, cujos galhos estavam decorados com balões e lanternas. Que brei o gelo que prevalecia no ambiente, dizendo-lhes que, contra o protocolo obsoleto, o Príncipe Mikasa fora lhes levar a saudação do imperador. Ruidosas palmas acolheram minhas palavras e surpreendi-me vendo lágrimas rolando pelas faces de homens e mulheres.

Se 1957 foi um ano de início de obras, ou, como dizia Bernardo Sayão, de “furação de buracos”, já o de 1958 seria o do começo das inaugurações. Mesmo assim, em 1957, diversos fatos ocorreram em Brasília, que merecem ser recordados.

No dia 30 de agosto, cerca de trezentos representantes das classes produtoras reafirmaram sua fé e sua esperança na construção da nova capital. No dia 1º de setembro, oitenta alunos da Escola Superior de Guerra chegaram a Brasília, sob o comando do Brigadeiro Alves Seco. Os congressistas da Sétima Conferência Nacional de Jornalistas visitaram a cidade a 15 de setembro. A 17 do mesmo mês, foi criada, por decreto, a Companhia de Guardas de Brasília, sendo fundado, na mesma data, o aeroclube da cidade. A 7 de novembro, em companhia de Bernardo Sayão e de Waldir Bouhid, sobrevoei o traçado previsto para a rodovia Belém-Brasília. No dia 16, ainda em novembro, o Ministério da Agricultura e o Estado de Goiás firmaram convênio para o fornecimento de energia à nova capital, por meio de construção da linha de transmissão Cachoeira Dourada-Anápolis, na importância de 35 milhões de cruzeiros. Além desses fatos, as firmas em preteiras – já em número de 60 – empunhavam-se numa porfia heróica, cada qual procurando sobrepujar a outra no volume de metros quadrados construídos.

Assim, o novo Distrito Federal aos poucos ia deixando de ser um imenso canteiro de obras recém-iniciadas. Muitos edifícios públicos já estavam quase concluídos, e providenciava-se, com a necessária urgência, a execução dos apartamentos de diversas quadras residenciais e de centenas de casas populares.

O ano de 1958 foi, portanto, de intensa e polimorfa atividade. A cidade já não era mais uma “idéia inexistente”, como assoalhavam os

des crentes e os pessimistas, mas uma estrutura urbana em plena formação. Em consequência dessa inversão de perspectiva, tiveram início em 1958 as inaugurações. No dia 2 de maio, Brasília recebeu a visita do ilustre presidente do Paraguai, o General Alfredo Stroessner, que já se hospedou no Brasília Palace Hotel, ainda em fase de acabamento. Nesse dia inaugurou-se extra-oficialmente a Rádio Nacional de Brasília, cujo locutor, Leonil Mesquita, divulgou, para todo o país, os detalhes da recepção ao chefe da nação vizinha e amiga. Teve lugar, igualmente nessa data, a inauguração da iluminação da pista do aeroporto e foi iniciada o serviço regular de telefonia entre Brasília e o Rio de Janeiro.

Contudo, em março – dois meses antes –, repetia-se no Nordeste o fenômeno cíclico de uma grande seca. Quem abrisse os jornais, só tomaria conhecimento de notícias trágicas. Durante algum tempo, a população nordestina, percebendo a ausência de qualquer chuva, estava olhando o céu, num misto de terror e perplexidade. Não se viam nuvens, e o sol, como um braseiro errante, realizava seu curso, atravessando o firmamento de ponta a ponta.

O camponês, ilha do na sua casa, assistia ao drama típico espetáculo, sem nada poder fazer. O gado morria. As plantações secavam. O celeiro ficava vazio. Para tornar ainda mais cruel aquela agonia, o fenômeno não era repentino. Trabalhava-se de uma desgraça, que era um suplício chinês. Insinuava-se de mansinho, aumentando a poeira nas estradas, reduzindo a água das cisternas e emagrecendo aos poucos o gado. Aqueles sinais, que eram característicos de qualquer seca, poderiam não desaguar em tragédia. Talvez significassem veranico. Talvez constituíssem apenas uma estiagem.

Enquanto o nordestino esperava, via a paisagem, que o rodeava, transformar-se aos poucos. As folhas caíam. A caatinga assumia uma coloração cinzenta. Aqui e ali, viam-se ressecadas. E os córregos e rios? Lá estavam, torcicolando ao longo das chapadas. Nas suas margens, ainda resistiam certos arbustos, buscando sofregamente a já não existente umidade do solo. O gado derivava para ali e tentava matar a sede, lambendo o barro que lhedilacerava o focinho. No entanto, propriamente dito, não havia água. Estava seco desde muito.

À medida que março avançava, as populações olhavam a folhinha com inquietação. Havia uma data fatídica: 19 de março – dia de

São José. Até o dia de São José ainda poderia chover. Caso isso não acontecesse, seria a seca. Como qualquer re gra, esta tam bém apre sen ta va exceções. No período de alguns decênios, o inverno ocorrera duas vezes depois de 19 de março. Todos tinham de memória aquelas exceções. Constituíam um escape psicológico para ajudar a esperar. Em 1958, a situação era ainda bem mais grave. Naquele ano, haviam sido mofinas as colheitas. Se antes já era difícil suportar a seca, que se dizer en tão do fla ge lo com os pai óis va zi os?

Em face da si tu a ção, ur gen tes e com ple xas me di das fo ram to madas pelo governo. Ordenei a remessa imediata de charque e feijão, cabendo à Marinha Mercante assegurar o rápido transporte do carregamento. A Cofap passara a adquirir gêneros nos mercados do Rio e de São Pa u lo, os qua is, uma vez es to ca dos, eram em bar ca dos para o Nor te. Foram chamados à capital todos os presidentes das Comissões de Pre ços dos Estados do Nordeste, a fim de informar sobre os estoques de gêne ros ali men tí ci os exis ten tes nas res pec ti vas áre as de sua juris di ção. O mi nis tro da Vi a ção au to ri zou a ad mis são, como di a ris tas, de mil ha res de fla ge la dos nas vá ri as ro do vi as que se cons tru íam na re gião. A mes ma or dem fora dada ao diretor do DNOCS, José Cândido Pessoa, e, como seus estoques de ferramentas pudessem se revelar insuficientes, pro vi denciou-se, si mul ta ne a men te, a aqui si ção de pi ca re tas, de pás e de car ri nhos de mão em nú me ro su fi ci en te para aten der a ses sen ta mil tra ba lha dores.

Enquanto essas providências eram tomadas, as notícias que chegavam do Nordeste eram inquietadoras. Em Pentecostes, no Ceará, o comér cio fe cha ra as por tas, te me ro so de que ti ves se iní cio a pi lha gem. Nas ruas da cidade, 10 mil flagelados vagueavam, pedindo água e pão. Outros 10 mil es ta vam con cen tra dos em Iguatu, e im plo ra vam tra ba lho. Em Qu i xa dá, 80% dos re ba nhos já ha vi am sido per di dos. O que ocor ria no Ceará reproduzia-se no Rio Gran de do Nor te, na Pa ra í ba, no Pi a u í e no interior de Pernambuco. Havia fome e desespero por toda a parte. Entre tan to, o gran de êxo do ain da não ti ve ra iní cio. O que en tão se ve ri ficava eram deslocamentos locais: a população de uma zona assolada de ri va va, em con jun to, para ou tra que ain da dis pu nha de al gum re cur so.

Finalmente, o dia de São José che ga ra. Che ga ra e se fora, sem que as chuvas caíssem. A im pas si bi li da de da na tu re za era um aviso. Em

seguida, uma ordem inaudível, transmitida de ouvido em ouvido, percorreria todo o Nordeste. Era como um telégrafo sem fios que comandasse: “Salve-se quem puder!” De todos os cantos surgiram retirantes. Cada biboca, cada sítio, cada morro contribuía com uma leva. Os participantes eram todos iguais. Sandálias nos pés, roupas em frangalhos, faces encoadas. E o grande êxodo, então, teve início.

Quem visse aquela multidão em movimento teria a impressão de um quadro bíblico. Reproduzia-se, em pleno século XX, a fuga do povo de Israel que deixava o Egito, ao longo do deserto. A mesma multidão esfarpada. A mesma poeira a envolver as pessoas e a tolher o céu.

Desde que se agravara a seca, minha intenção era ir ao Nordeste. Desejava ver, com os próprios olhos, a situação e, por intermédio desse contato pessoal, coligir dados que servissem de subsídio para a solução do problema. Mas não me era possível deixar o Rio naquele momento. A razão: aguardava a visita do presidente eleito na Argentina, Arturo Frondizi, que, a convite meu, chegaria a 8 de abril.

Entrementes, a situação no Nordeste apresentava-se cada vez mais confusa. Era difícil obter-se qualquer informação precisa sobre o que ali estava ocorrendo. Os chefes municipais, interessados nas verbas que eram anunciadas, dramatizavam a situação para serem melhor aquinhoados. As informações locais já chegavam de turpadas aos líderes regionais, e estes, carregando nas cores por conta própria, tentavam fazer crer que sua zona de influência era a mais assolada de todas. Ajuntou-se a isso a mistificação, comum às épocas de calamidade pública, e ter-se-á uma idéia da dificuldade em que me encontrava para poder agir com eficiência e isenção de espírito.

No Rio, vários representantes do Nordeste não contribuía, do seu lado, para facilitar a ação do governo. A calamidade era um excelente tema para discursos demagógicos e cada um procurava tirar partido da situação, credenciando-se junto aos seus distantes eleitores. No dia 22 de março, o Deputado Afonso Arinos leu, no recinto da Câmara, uma carta do seu colega João Agripino, sobre o agravamento da seca. O representante paraibano anunciava o início das depredações no interior do seu Estado.

Os primeiros víveres, enviados por via aérea, já haviam sido distribuídos às principais concentrações de flagelados, no interior do

Ceará e da Para í ba. E man ti men tos, que ti nham se gui do pelo va por Ita í té, deveriam chegar, naqueles próximos dias, em Fortaleza e Cabedelo. Outros navios encontravam-se em viagem, como o *Lóide Peru* e o *Rio Piabanha*, com maiores carregamentos. A distribuição de gêneros ali men tí ci os fazia-se a con ten to, não se just i fi can do, pois, qual quer alar ma.

Enquanto iam chegando os carregamentos de gêneros ali mentí ci os, as iniciativas do governo, para dar trabalho aos flagelados, prosseguiam em ritmo satisfatório. Em matéria de açudagem, numero sos proprietários de terras e lavradores estavam recebendo emprésti mos, au xí li os e sub ven ções para a cons tru ção de açu des em suas gle bas. Além dis so o DNOCS fora au to ri za do a la vrar ter mos de acor dos para a construção do açude particular Pacheco, no Município de Santana de Aca raú; do açu de Ita ti a ia, no Mu ni cí pio de San ta Qu i té ria; do açu de Co men da dor Garcia, em Qu i xe ra mo bim; do açu de mu ni ci pal Ma ni tu ba, na mes ma lo ca li da de, e do açu de mu ni ci pal Pro fes sor Jo a quim Pi men ta, de propriedade da Prefeitura de Tauá – todos no Ceará. E mais do açude estadual Umbuzeiro, no Município de Monteiro, no Estado da Para í ba; do açu de mu ni ci pal Be be ri be, no mu ni cí pio do mes mo nome, no Ce ar á; do açu de par ti cu lar Pi men tel, no Mu ni cí pio de Ca nin dé, no Ce ar á; e do açu de Má xi mo, em Ma ran gua pe, tam bém no Ce ar á.

Estas eram obras de emergência, para fazer frente à calamidade. Existiam, ainda, as definitivas, decorrentes de planos com objetivos prefixados, e que constituíam esforços para minorar e, mesmo, evitar os efeitos da seca. Entre elas, destacavam-se duas da maior importância e consideradas as maiores até então realizadas no Nordeste; a barragem de Araras, no Ceará, que estaria concluída dois meses mais tarde, e o açude Ba na bu iú, que re pre sa ria um bilhão e meio de me tros cú bi cos de água.

O au xí li o pres ta do ao Nor des te era o ma i or que, na emer gência, seria dado ao governo proporcionar. Entretanto, apesar do enorme esforço, nem sempre os socorros chegavam ao seu destino. No dia 26 de março, o General Lott, ministro da Guerra, procurou-me, para denunciar falhas e irregularidades na distribuição dos gêneros alimentícios. As informações de que dispunha lhe haviam sido fornecidas por comandantes de guarnições sediadas nos Estados nordestinos. Segundo aqueles militares, a eficiência dos serviços de socorro estava sendo im pe di da por in ter fe rên cia dos chamados *fornecedores*. Tra ta va-se da *indústria*

da seca, que re nas cia com vi gor, como era tra di ci o nal em to das as épo cas da calamidade na re gião. Pou co de po is sur gi ram os agi ta do res, ten tan do su ble var os fla ge la dos e ati rá-los con tra as au to ri da des. Des ta vez, o pre texto utilizado era o sa lário de 40 cru zeiros di ários, pago pelos órgãos federais aos que estavam sem trabalho. De fato, a paga era pequena, mas representava o que se poderia fazer na emergência, tendo em vista o vo lu me da mão-de-obra dis po nível.

Todos esses fatos, sucedendo-se numa velocidade de câmara cinematográfica, robusteciam no meu espírito a necessidade de se encontrar, com urgência, uma solução definitiva para o Nordeste. No dia 10 de abril, o Presidente Frondizi regressou a Buenos Aires. Após uma rápida viagem a Diamantina, onde teria de inaugurar diversas obras, retor nei ao Rio, a fim de me dedicar, de cor po e alma, à ques tão do Nordeste. Enquanto me preparava para a viagem, intensifiquei as remessas de equipamentos para as zonas flageladas. Eram instrumentos diversos, como foices, machados, picaretas, forjas, bigornas e carrinhos de mão. Um dos últimos despachos destinados a localidades do Rio Grande do Norte, Ceará e Paraíba, compreendia 1.500 carrinhos, 20.000 pás, 10.000 enxadas e 30.000 picaretas. Novas remessas estavam programadas, aten den do-se às ne ces si da des de cada zona.

Além des sas pro vi dên ci as, des ti na das a dar tra ba lho aos fla ge lados e fi xá-los à ter ra, de ter mi nei que vin te aviões da FAB, en tre ae ro naves do tipo C-47 e C-82 (vagão voador), que prestavam serviço ao Correio Aéreo Nacional, partisse da Base Aérea do Galeão, conduzindo considerável quantidade de víveres. A fim de que os socorros chegassem aos pon tos de des ti no em tem po há bil, eles vo a ri am dia e no i te, estabelecendo, assim, uma verdadeira ponte-aérea, para minorar o so fri mento dos milhares de camponeses, castigados pela seca. A carga, uma vez chegada ao destino, era imediatamente levada para os pontos onde exist iam mai o res con cen tra ções de fla ge la dos, o que de ver ia ser fe i to em caminhões pertencentes a várias instituições oficiais, especialmente as uni da des mi li ta res ali se di a das. Onde a ne ces si da de fos se mais im pe ri o sa e existisse campo de pouso, os próprios aviões da FAB, baseados em Recife, Natal e Fortaleza, transportariam os víveres e medicamentos.

Tomadas essas providências, no dia 17 de abril segui, por via aérea, bem cedo, com des ti no a For ta le za, em vi a gem de ins pe ção às zo-

nas assoladas pela estiagem. Ao chegar a Fortaleza, rumei imediatamente para o interior do Ceará, para visitar as obras do açude de Araras. Naquele excursão pelo Estado, pude sentir, desde logo, a extensão da calamidade que se abateria sobre a região. Viam-se as propriedades abandonadas; os rios estavam secos; miséria e desolação faziam-se presentes em toda a parte.

Durante o trajeto, o Governador Paulo Sarasate, que me acompanhava, lembrava as tragédias de secas anteriores. Em 1897, cerca de 20 mil pessoas haviam morrido de fome às portas de Fortaleza. E nada pudera ser feito para socorrê-las. Naquela época, as comunicações eram difíceis; os governos se mostravam insensíveis ao sofrimento do povo; e os escassos auxílios que chegavam à região eram esmoteados pelos eternos exploradores.

Das conversas que mantive com as autoridades locais, chegara à conclusão de que o pontonevrálgico do problema continuava sendo o abastecimento. Quanto aos sem trabalho, a situação estava sendo remediada. Em Araras, por exemplo, eu tive a oportunidade de ver 10 mil retirantes empregados nas obras do açude. Entretanto, tudo aquilo eram paliativos, medidas de emergência, providências tomadas no calor da refrega. Cada vez me convencia mais de que deveria partir para outras soluções. Disseram-me que em Serra Talhada, em Pernambuco, os flagelados alimentavam-se de cozi do de umbu com cinza.

Quando passei por Quixadá, vi a seca em toda a eloquência de seu acenatório. Nada restava do que ali fora plantado, com exceção do heróico algodão mocó, que ainda resistia à inclemência do sol, conjugada com a falta de água. Asseme-lha-va-se a uma lavoura fantasma — galhos secos e retorcidos, bracejando ao vento, sem uma folha sequer. E, ao longo dos caminhos, aquele caudal humano, gente faminta arrastando-senapoeira.

Muitos dos retirantes, desde muito, estavam descalços. Sangravam os pés no contato com a terra dura, mas não dispunham de um pedaço de pano para proteger as lacerações. As roupas foram ficando pelo caminho, trocadas aqui e ali por um prato de farinha ou por uma caneca de água. Os que tinham sorte alimentavam-se de qualquer vaca morta, em contradição à beira de um lameiro. Tudo estava seco, esturricado, quase assado. As bocas, à força de serem molhadas pelo mesmo resto

de sa li va, já ha vi am ad qui ri do uma gos ma, que lhes im pos si bi li ta va a articulação de palavras. Dessa forma, os retirantes não conversavam uns com os outros – gru nhi am como por cos ou ros na vam como cães ra i vo sos. O único líquido de que dispunham era o suor que lhes alagava o corpo, desidratando-os irremediavelmente. A fome os corroía por dentro, e o sol, dessorando-os nas reservas orgânicas, transformava-os em farraposhumanos.

Na cidade de Sousa, na Paraíba, pernoitei na casa do engenheiro do DNOCS. A residência ficava no centro de uma imensa planície característica do Nordeste, na qual apenas medravam os cac tos e os espinheiros da ca a tin ga. A im pres são que ti nha era a de achar-me no interior de uma fornalha. O sol reverberava no chão e aquecia, por ação reflexa, a casa inteira. Quando me deitei, era como se alguém houvesse passado a fer ro os len çóis. Ro lei so bre o col chão sem po der con ci li ar o sono. Se a cama era insuportável, havia ainda a tragédia, a que assistira na que le dia, para me pre o cu par o es pí ri to.

No dia seguinte, cerca das cinco horas da manhã, comecei a ouvir um ruído que me chegava aos ouvidos como um distante movimento de mar. Surpreendi-me. Estávamos bem no coração do Nordeste, e não era possível que por ali existissem ondas. Entretanto, aquele som cavo, so tur no, a cada mo men to se fa zia mais pró xi mo. Abri a ja ne la para ver o que era. O dia já estava claro, ou melhor, ofuscante, com um sol de fogo. Em frente à casa, cerca de 20 mil retirantes aglomeravam-se em de sor dem.

Deixei o quarto e, ao chegar à sala, encontrei a família reunida. Falei aos presentes sobre a necessidade de dizer algumas palavras àqueles infelizes. Tentaram dissuadir-me, alegando que um diálogo daquela natureza seria perigoso. Os retirantes eram homens desesperados, que nada respeitavam. Não dei importância à objeção, e perguntei se ali havia um caminhão. “Há, presidente, um caminhão velho que não agüenta viagem” – respondeu-me o engenheiro, intrigado. Pedi-lhe então que man das se tra zê-lo até à por ta, pois iria uti li zá-lo como pa lan que.

A família rodeou-me, tentando demonstrar a temeridade daquela atitude. Tranqüilizei-a, dizendo ser preciso que alguém lhes falasse, que lhes promettesse alguma coisa, que os convencesse de que o governo não os havia abandonado. Além do mais, desejava saber para

onde iam, a fim de providenciar que encontrassem, adiante, o socorro de quem necessitavam.

Quando o caminhão apareceu, subi no tablado e mandei que o levassem para o meio da multidão. Àquele hora – cinco da manhã – sen ti o sol no rosto como se fosse uma brasa. À medida que o caminhão avançava, ia percebendo o sofrimento da população. Homens, mulheres e crianças, irmãos dos desgraçados. Já não tinham roupas, mas franqueados ao brejo pela imundície. Olhos cavados e brilhantes e fisiologias transtornadas pela inanição. Nas faces encovadas estampava-se aquela expressão, torva e apavorada, de quem já se resignara à crueldade do destino. Ao me aproximar ainda mais, vi as feridas que o sol abria nos corpos esqueléticos. Quase todos estavam descalços, alguns ainda exibiam um resto de sandália de couro, preso ao tornozelo. O que mais chocava, porém, era a expressão de desespero em todos os rostos. Tratava-se de um desespero diferente, sem rictus de ódio, moldado em resignação.

Perto do caminhão, vi uma mulher cercada de quatro filhos. Havia fincado dois paus no chão e improvisara uma cobertura de galhos secos. “O que vocês comem?” – perguntei. Ela olhou-me com grandes olhos compassivos e respondeu num fiozinho de voz: “Feijão com rapadura, uma vezinha só por dia.” Tinha na mão uma cuia vazia, e aquela cuia servia de prato para os cinco. “E quando acaba o feijão?” – indaguei já intrigado, ao verificar que estava oco o embornal que deveria conter aqueles mantimentos. “Bem, aí, não se come, né...”

Chocou-me aquela atitude de fatalismo. A aceitação da desgraça sem uma palavra de revolta. Acenei, então, aos retirantes, convocando-os para perto do caminhão. Quando os vi reunidos em torno de mim, falei-lhes, não em tom de discurso, mas conversando num diapasão de voz que poderia ser ouvido por todos. Disse-lhes que, durante a viagem, vira as estradas atulhadas, as plantações destruídas, os rios e os córregos e que aquele espetáculo me compungia. Antes de sair do Rio, já dera ordens para que o socorro não lhes faltasse, e, de fato, ele estava chegando às cidades mais próximas dos grandes centros. Mais mantimentos e remédios estavam a caminho, e que eles não desesperassem. Eu era o primeiro Presidente da República que, deixando seus afazeres, visitava as zonas flageladas, e, se o fizesse, era por que de sejava, de fato, re-

solver aquele problema. Haviam me recomendado que não me aproximasse deles, porque, estando desesperados, poderiam desacatar-me. Não fizera caso da ad ver t ê n c i a, e ali es ta va, para ou vir-lhes as que i xas e atender-lhes os pedidos. Salientei que teria vergonha de ser Presidente da República se não cicatrizasse aquela chaga. Iria tudo fa zer para re sol ver aque le pro ble ma. O Nor des te era par te do Bra sil. Ali vi vi am 30 milhões de brasileiros, e não iria per mi tir que aque le so fri men to se re pe ti se. E con cluí: “Esta é a úl ti ma seca que as so la o Nor des te! Assu mo este compromisso com vocês e faço-o, não desfrutando o conforto de um palácio presidencial, mas aqui, sobre este caminhão. Todos serão con tratados imediatamente com o diaristas nas obras do Governo. Em Ara ras, 10 mil retirantes já es tão tra ba lhan do. Ga nham o su fi ci en te para co mer, mo rar e ves tir. O que vo cês têm a fa zer é di ri gi rem-se para as ci da des e co lo ca rem-se em fi las. Qu an do lá che ga rem, ali já exis ti rão or dens mi nhas para dar-lhes em pre go. Pe ço-lhes ape nas que te nham um pou co mais de pa ciên cia, e con fi em em mim.”

Aguardei a reação da multidão, mas nada aconteceu. Nem uma voz se fez ou vir quer para agra de cer as pro vi dên ci as, quer para dis cutir a situação. Deitei o olhar sobre a multidão. Tive a impressão de contemplar um qua dro de Van Gogh. Vin te mil de ser da dos trans for ma dos num imenso e trágico borrão de amarelo. A poeira se misturara ao suor e ao sujo e compusera a tela agressiva. Todos que i ma dos do sol, e uma só cor para identificá-los. Junto ao caminhão um velho apoiava-se num pedaço de pau, coberto de poeira. “Onde mora?” – perguntei-lhe, numa tentativa de estabelecer qualquer diálogo. “Umas vinte léguas daqui”, balbuciou, com voz sumida. “Para onde vai?” – interroguei-o de novo. Olhou-me com uma expressão parva e torceu a boca, num ar reme do de sor ri so: “Lu gar ne nhum. Vou sen do le va do.”

NOVA ABERTURA POLÍTICA

Ao regressar do Nordeste, chamei o atual Embaixador José Sette Câmara que, na época, era o subchefe do Gabinete Civil e, após relatar-lhe a impressão que tivera da seca, disse-lhe: “Aquilo não pode con ti nu ar. Te mos que re sol ver o pro ble ma de uma vez. De se jo que con-

verse com os técnicos que trabalham conosco e encontre uma solução com urgência. Não quero uma providência paliativa, mas uma solução definitiva, apoiada em bases técnicas.” E concluí nossa conversa neste tom imperativo: “Trata-se de uma questão de honra, Sete Câmara. Temos de fazer com que o pau-de-arara de sapateia da história do Brasil.”

No dia seguinte ao do meu regresso do Nordeste, assistira, das janelas do Catete, a uma cerimônia que me encheu de orgulho. Tratava-se do desfile da Bandeira Automobilística Brasileira, organizada para a apresentação oficial do primeiro automóvel brasileiro de passageiros – o Sedan Turismo DKW-Vemag – fabricado em São Paulo.

Esse desfile representava a coroação de diversos atos públicos daquele dia. Era integrado por oitenta carros, vindos de São Paulo, fabricados em Ipiranga, e que já haviam desfilado pelo centro da cidade. No Salão do Copacabana Palace Hotel estavam expostos todas as peças do Sedan Turismo, revelando que cerca de cinquenta por cento delas já eram de fabricação nacional.

Na inauguração da exposição, aproveitei a oportunidade para fazer um retrospecto da luta para a implantação da indústria automobilística no país. “Aqui estamos” – declarei – “não para plantar uma semente, mas para fazer uma colheita.”

São Paulo dera uma enorme contribuição à implantação da nova indústria. No período inicial, quando a descrença prevalecia em todos os setores nacionais, inclusive até em alguns círculos administrativos, os paulistas acudiram ao meu apelo. E quem mais lutou com essa conjugação de esforços – governo e indústrias – foi o próprio Brasil. Partindo praticamente de zero, atingimos, no primeiro ano de administração, uma produção de 6.087 veículos, entre jipes, caminhões, camionetas e furgões, com a média de 35 e 40% de peças nacionais. Já em 1957, havíamos produzido efetivamente 30.700 veículos, com 40 a 70%, em média, de peças nacionais, o que bem demonstra o ritmo vertiginoso não só de crescimento da produção, como da nacionalização dessa indústria. Em 1958 iríamos completar o ciclo de instalação da indústria.

Naquele momento, os que haviam comparecido à solenidade no Copacabana Palace Hotel tinham diante dos olhos uma demonstração tangível dos progressos conseguidos no setor da nova indústria. Além de uma exposição das peças do Sedan Turismo já fabricadas no

Brasil, viam-se, também, as que ainda estavam sendo importadas e que, até 1960, seriam produzidas no Brasil. Nas paredes, pendiam quadros e gráficos, referentes aos planos da DKW-Vemag, objetivando os seguintes alvos: 150 caminhões, a começar dentro de um mês, para 1958; 500 caminhões, 1.750 jipes, 1.100 camionetas e 2.500 automóveis para 1959; e 54 ônibus, 750 caminhões, 3.500 jipes, 1.200 camionetas e 6.000 automóveis para 1961.

Estávamos ainda um pouco além do segundo aniversário do Governo, e as vitórias obtidas eram de tanta magnitude que, embora houvéssemos fixado para 1960 a meta de produção de 60.000 unidades, o ritmo da produção já nos obrigava a revisar essa meta, elevando-a para 217.000 veículos.

Não obstante esse êxito – e que me dera imensa satisfação – não se dispára, no meu espírito, a impressão trágica da visão do que vinha ocorrendo no Nordeste. Sete Ceará, após a conversa comigo, informara-me que, desde alguns dias, um grupo de trabalhadores estava em atividade no BNDE estudando o problema, e que dele faziam parte, entre outros técnicos, Israel Klabin, Luís Carlos Mancini e Celso Furtado. Assim, o problema da seca colocara-se bem alto na escala das prioridades governamentais.

Durante algum tempo, eu pensara que a açudagem intensiva poderia constituir um remédio para o Nordeste, e daí início a um vasto programa de construção de barragens e de represas. Concluí, depois, que a irrigação, por si só, não minoraria o sofrimento da queles vinte milhões de brasileiros. Que adiantaria a irrigação, em face de uma agricultura primitiva? Resultaria dessa providência que os açudes, ao invés de um fator de desenvolvimento agrícola, teriam sua utilidade reduzida, já que se converteriam, aos poucos, em simples reservatórios de água potável.

No dia 29 de maio, acompanhado de altas autoridades e de diplomatas estrangeiros, inspecionei, mais uma vez, as obras da Barragem de Três Marias, nas proximidades da embocadura do rio Borrachudo, no São Francisco. Os trabalhos preliminares da represa tinham sido iniciados em junho do ano anterior. Com a instalação dos serviços auxiliares de água, luz e esgotos, e também os de assistência social, haviam sido atacadas, simultaneamente, a construção dos canteiros e a escava-

ção para implantação dos condutos forçados que alimentariam, quando concluída, a represa e suas oito turbinas. Em novembro haviam sido terminados os trabalhos de desvio do leito do rio e, em abril, ficara concluída a compactação do aterro da barragem.

Naquele momento, fazia-se o levantamento em ritmo normal do maciço da barragem e iniciava-se a fabricação dos condutos de aço. Dezesseismilhões de metros cúbicos era o volume do aterro já compactado e 300.000 metros cúbicos de concreto tinham sido empregados até então nas estruturas da tomada de água, do vertedouro e da casa de força. Estavam trabalhando nas obras cerca de dezesseis mil operários, vinte engenheiros, sendo dezoito brasileiros e dois norte-americanos, em dois turnos de 10 horas cada um. Fiz a viagem para a região de Três Marias num avião turboélice holandês, denominado *Friendship*, que estava sendo apresentado no País, naquela ocasião. Depois de inspecionar os serviços, atravessei, de automóvel, a ponte que ligava as duas margens do grande rio, demorando-me na observação dos trabalhos, e, ao deixar o local, dei a conhecer aos engenheiros que daíria – como já vinha dando – todo apoio ao grandioso empreendimento, para que ele ficasse concluído impreterivelmente em dezembro de 1960.

Foi então que ocorreu outro acontecimento – este de caráter internacional – que me fez tomar importante decisão. Certa manhã, ao ler os jornais, tomei conhecimento do que ocorrera com o Vice-Presidente Nixon, dos Estados Unidos, no Peru. Em maio de 1958, ou seja, um ano e pouco após sua triunfal excursão de 21 dias por oito países africanos, Nixon resolvera fazer uma visita de cortesia à América Latina. Iria começar pela costa do Pacífico, descendo ao longo dos Andes, para depois dirigir-se ao extremo sul do continente.

Ao contrário do que acontecera na África, fora mal recebido por toda parte. Em Lima, os universitários e grande massa popular saíram às ruas para vaiá-lo. Quando Nixon dirigiu-se à velha universidade de São Marcos, que de se já via visitar, os estudantes cortaram-lhe o caminho. O vice-presidente norte-americano não recuou em face dos apupos. Interpretou aquela manifestação de hostilidade como um resultado da incompreensão da sua missão e deixou o carro para dialogar com os universitários. O problema, porém, não era de diálogo, e Nixon viu-se envolvido pela multidão, e ameaçado até de agressão pessoal.

A bravura que demonstrou fez recuar os menos exaltados. Não creio que a iniciativa dessa agressão deva ser atribuída aos estudantes. O ambiente tinha sido convenientemente preparado. Havia o ressentimento gerado pela viagem aos países africanos, com o conseqüente pedido, ao governo de Washington, de que lhes fossem “concedidas prioridades”. E, além desse ressentimento, fermentava, como um caldo de cultura, o descaço com que os Estados Unidos encaram os problemas da América Latina. Esses dois fatores conjugados constituíram as armas de que lançaram mão os extremistas para desacatar o ilustre visitante.

O relato impressionou-me. Recordei-me de minha entrevista com Eisenhower no Panamá. Na que época, eu fizera uma advertência. Apontara erros. Reclamara uma mudança de atitude dos Estados Unidos em relação aos seus irmãos do Sul. Tudo, porém, havia sido feito de acordo com o protocolo. Tratava-se de um encontro casual, promovido pelo próprio presidente norte-americano, e, nessas condições, a oportunidade não comportava qualquer debate político. Eisenhower ouvira tudo com o maior interesse e prometera levar em consideração as minhas advertências.

Agora, pesava um problema grave sobre a mesa do chefe do governo de Washington. Seu vice-presidente fora recebido com vaias em Lima e quase agredido. A opinião pública peruana, embora reprovando a ação dos extremistas, ficara solidária com os estudantes. Tratava-se do primeiro ato positivo de condenação formal à atitude dos Estados Unidos em relação à América Latina.

A verdade é que o incidente de Lima fora apenas o começo. Em Caracas, apesar das precauções tomadas pelo governo, a multidão reproduziu as manifestações do Peru. Nem mesmo a presença da Sra. Nixon no carro, que os levou do aeroporto da capital venezuelana ao hotel, conteve os amotinados em suas arremetidas. Nixon foi ligeiramente ferido por uma pedra, atirada contra seu automóvel, e, cancelando o programa organizado para a visita, regressou imediatamente a Washington, onde teve uma estrondosa manifestação de desagravo.

Numa entrevista à imprensa, isentou os universitários e a multidão que o recebera nas duas capitais dos agravos por ele sofridos, tudo fazendo para minimizar o incidente. Suas palavras, com quanto serenas, não ti-

ve ram for ça para des fa zer o mal-estar. Uma si tu a ção de ten são se cri a ra entre a gran de na ção do Nor te e as nu me ro sas Re pú bli cas do Sul.

Desde muito, eu vinha observando a crescente deterioração do prestígio dos Esta dos Uni dos na Amé ri ca La ti na. A par tir da Con fe rên cia de Petrópolis, em 1947, e da IX Conferência Pan-Americana, reunida em Bogotá em 1948, nas quais, malgrado as eternas incompreensões, alguns resultados políticos haviam sido alcançados, o pan-americanismo caíra em ponto morto. As reuniões de consulta, que se realizaram a partir de então, inclusive a X Pan-Americana, levada a efeito em Caracas, em 1954, já não chegaram a qualquer resultado positivo.

Planos, projetos, esquemas de explorações de algumas riquezas – tudo era devorado pela burocracia do Departamento de Estado, por meio de uma sucessão de estudos, de pareceres, de substitutivos, sem que ja ma is hou ves se sur gi do uma so lu ção con cre ta. A usi na de Vol ta Redonda saíra, não porque interessasse ao nosso desenvolvimento, mas como o re sul ta do de bar ga nha para que os Esta dos Uni dos ob ti ves sem bases militares no Nordeste. Os projetos da Comissão Mista Brasil–Estados Unidos arrastavam-se em Washington desde o Governo de Ge tú lio Var gas, sem que qual quer ex pli ca ção fos se dada so bre a pro ba bilidade de data em que iriam ser exe cu ta dos. No iní cio do meu Go ver no, o Conselho do Desenvolvimento desenterrara diversos projetos – que, por sinal, eram excelentes e calcados na melhor técnica – e, após atualizá-los, submetera-os às au to ri da des de Was hing ton, com o res pec ti vo pe di do de fi nan ci a men to. O que ha via acon te ci do ao tem po de Ge tú lio Var gas ocorreu, também, com as novas versões elaboradas pelo Conselho do Desenvolvimento. Foram sepultados em pastas que nunca seriam abertas.

Daí a razão por que, por ocasião da Conferência do Panamá, tive de agir da maneira como fiz. Neguei-me a atender à convocação para uma reunião de chefes de Estado latino-americanos, alegando que estava muito ocupado. Não iria ao Panamá. Seria talvez o único chefe de governo sul-americano a não atender à convocação. Eisenhower escreveu-me, então, uma carta do próprio punho, fazendo-me um apelo pessoal, no sentido de que não deixasse de comparecer. E, numa demonstração de compreensão do ressentimento brasileiro, mandou libe

rar, uma semana antes da Conferência, cerca de 151 milhões de dólares para o financiamento de projetos específicos.

A miopia política do Departamento de Estado havia atingido tal grau que já impunha a ti tu des des sa na tu re za. Vi ra-me obri ga do a re a gir de maneira contrária ao meu temperamento, para obter o justo que nos era ne ga do. De po is, as ad ver têm ci as que fi ze ra a Ei se nho wer, no Pa namá, sobre os erros da política norte-americana, embora houvessem impressionado o pre si den te, não ti ve ram a vir tu de de sen si bi li zar os res ponsá veis pela política americana em re la ção à Amé ri ca La ti na. E sur gi ram, em tão, os acon te ci men tos de Lima e Cara cas.

Te le fo ne i a Au gu sto Fre de ri co Schmidt, cha man do-o à Gá vea Pequena. O assunto empolgava-me, e desejava tomar uma atitude. Expus a Schmidt o que ti nha em men te, e o fiz com a ma i or ve e mên cia, declarando que havia chegado a hora de o Brasil indicar o caminho de uma nova política. Iria mobilizar o continente inteiro para uma cruzada de redenção econômica. Schmidt concordou integralmente comigo. De fato, a o por tu ni da de es ta va de fi ni da. Fal ta va, po rém, a cor po ri fi ca ção da idéia. Como se ria ex pos ta? Por in ter mé dio de uma pro cla ma ção? De um relatório? De uma conferência? Rejeitei todas as sugestões por julgá-las complexas em ex ces so. Optei, em tão, por uma car ta – uma car ta pes so al di ri gi da ao Pre si den te Ei sen ho wer.

Schmidt encaminhou-se para uma mesa, a fim de redigi-la. O primeiro texto não me agradou. O que sugeria era inexecutável, e ofe re cia a des van ta gem de obe de cer a uma téc ni ca de cer to mo do di plo má ti ca. Fal ta va-lhe gran de za. Sim, a li nha de ve ria ser esta: a gran de za. Está vamos em face de um pro ble ma con ti nen tal, e, para dis cuti-lo, o tom te ria de ser im pe so al, acima das fronteiras, ignorando os naturais des ní ve is, fa lan do de igual para igual.

Passamos então a re di gir o se gun do tex to, mas já em con jun to. Ao terminar, lemos, com atenção, o documento, e julgamo-lo ade qua do. A car ta foi a se guin te:

“Rio de Ja ne i ro, 28 de maio de 1958.

“Excelentíssimo Senhor

“Dwight D. Ei sen ho wer,

“Pre si den te dos Esta dos Uni dos da Amé ri ca.

“Venho levar a Vossa Excelência, em nome do povo brasileiro e no meu próprio, a expressão de solidariedade e estima que se impõe em face das agressões e dissabores sofridos pelo Vice-Presidente Nixon, na sua recente viagem aos países latino-americanos.

“A reação – que se seguiu aos atos reprováveis contra a pessoa do bravo e sereno Senhor Nixon, por parte dos governos e da opinião pública das próprias nações que foram teatro de tão lamentáveis ocorrências – prova que partiram as referidas manifestações de simples minorias.

“Mas assim mesmo, Senhor Presidente, não é possível esconder que, diante da opinião mundial, a idéia da unidade pan-americana sofreu sério prejuízo. Não pode deixar de resultar – das desagradáveis ocorrências, que tanto deploramos – a impressão de que nos desentendemos no nosso continente. A propaganda dos interessados no antiamericanismo, naturalmente, procura agora converter esses supostos desentendimentos numa incompatibilidade, mesmo numa inimizade entre os países livres da comunidade americana, o que, felizmente, está bem longe de se verificar.

“Parece-me, Senhor Presidente, que não é conveniente e, principalmente, que não é justo que perdure essa impressão que enfraquece moralmente a causa da democracia, em cuja defesa estamos empenhados.

“Neste momento em que acredito a Vossa Excelência, não tenho outro interesse que o de levar-lhe a minha convicção de que algo necessitará ser feito para remediar a face da unidade continental. Não tenho plano detalhado para esse objetivo, mas idéias que, posteriormente, pode reexpor a Vossa Excelência, se ocasião se apresentar.

“Permita-me Vossa Excelência que lhe adiante, porém, que a hora soou de revermos fundamentalmente a política de entendimento deste hemisfério e procederemos a um exame do que se está fazendo em favor dos ideais pan-americanos em todas as suas implicações. Estaremos todos nós – é a hora de perguntar – agindo no sentido de estabelecer a ligação indestrutível de sentimentos e interesses que a conjuntura grave aconselha e recomenda?

“Soldado que conduziu a democracia à vitória, homem de Estado experimentado e, mais do que isso, homem sensível à verdade, Vossa Excelência estará em condições, como nenhum outro, de apreciar

a gravidade da pergunta que lhe formulo, na intenção exclusiva de delimitar, para logo depois extinguir, uma série de incompreensões que, neste momento, são facilmente sanáveis – mas que podem crescer, se não lhes dermos a devida atenção.

“As contrariedades suportadas pelo Vice-Presidente Nixon de vem ser utilizadas em favor de uma nobre tarefa no sentido de criarmos algo de mais profundo e duradouro em prol de nosso destino comum.

“Como já disse a Vossa Excelência, é aconselhável corrigirmos a falsa impressão de que não estamos vivendo fraternalmente nas Américas; mas além dessa operação corretiva e, para que ela seja duradoura e perfeita, devemos proceder a um verdadeiro exame de consciência, em face do pan-americanismo e saber se estamos no bom caminho.

“Estou certo de que Vossa Excelência avaliará que esta carta eu a escrevo inspirado nos melhores e mais sinceros sentimentos fraternos que sempre ligaram o meu País aos Estados Unidos e também apoiado em idéias que foram emitidas por Vossa Excelência no nosso encontro no Congresso Pan-Americano no Panamá.

“Deus guarde a pessoa de Vossa Excelência e o povo norte-americano.

(a) *Juscelino Kubitschek.*”

Redigido e assinado o documento, a segunda operação seria fazê-lo chegar, sem demora, às mãos do Presidente Eisenhower. Nenhum tempo deveria ser perdido. Teria de agir enquanto ainda estivesse acesa a fogueira da indignação nos círculos políticos de Washington. Assim, chamei Vítor Nunes Leal, chefe da Casa Civil da Presidência, e dei-lhe ordem para que seguisse, naquela mesma noite, para os Estados Unidos, levando a carta. Em seguida, fiz uma ligação telefônica internacional para Amaral Peixoto, nosso embaixador em Washington, ao qual dei conhecimento da atitude que havia tomado, e solicitando que tomasse as providências cabíveis, no sentido de que a carta fosse logo entregue ao chefe do governo norte-americano.

.....

Inauguração do Palácio da Alvorada

Enquanto aguardava o resultado de que pudesse obter minha carta ao Presidente Eisenhower, concentrei minha atenção nas duas frentes de trabalho que, naquele momento, galvanizavam a imprensa e a opinião pública do País: a construção de Brasília e a abertura da rodovia Belém-Brasília.

Em Brasília, era empolgante o espetáculo de atividade que se abria aos olhos do visitante. Mesmo antes de se chegar à cidade, já se podia ter uma idéia do que era o esforço do Governo no sentido de inaugurar a nova capital na data prefixada. Estradas se abriam em todas as direções e, antes de concluídas, já os milhares de caminhões deslocavam-se ao longo dos trilhos abertos, transportando o que se fazia necessário às obras em andamento no perímetro do Plano Piloto.

Um mundo diferente de atividades diversas criava as outras tranquilas cidades do interior, fazendo-as viver uma era de vertiginoso progresso. Para cá tu, com seus muros de pedra, desde muito em ruína, renascia das próprias cinzas, com seus habitantes já ante gozando a prosperidade que lhes traria em breve a Belo Horizonte-Brasília. Ao longo da faixa, já de marca da para a passagem da rodovia, valorizavam-se as terras, plantações surgiam, rebanhos eram separam para a criação.

Anápolis vivia um ciclo diferente de sua economia. Grande centro de produção de arroz, deixara de limitar suas plantações por te-

mor da falta de mercado. Em face da nova realidade, já não faltavam compradores para o que seus campos produzissem. Máquinas de beneficiamento de cereais sucediam-se, formando ruas, e à porta de cada uma delas viam-se caminhões que chegavam, recebiam a mercadoria e arrancavam para atender aos comerciantes, com os estoques sempre baixos. Goiânia, um pouco mais ao sul, converteu-se num entreposto de gêneros e de material de construção que servia a uma área cujos limites semanalmente eram ampliados.

O que acontecia em Paracatu, em Anápolis, e em Goiânia, repetia-se em toda a extensão do Brasil Central. O Triângulo Mineiro, que custara a se recuperar da febre do zebu, criava vida nova, fornecendo tudo aos empreiteiros que trabalhavam em Brasília; Belo Horizonte, a meio caminho entre o Rio e a nova capital, transformava-se num centro de atendimento de encomendas. Os pedidos que chegavam eram sempre em número maior do que as mercadorias existentes nas lojas. São Paulo e o Rio só corriam Belo Horizonte, e uma corrente contínua de interesses e de negócios despertava o chapadão do norte mineiro, transformando em riqueza tudo quanto até então ali apodrecia por falta de compradores.

Se esse era o espetáculo de uma civilização em transição, tendo por palco o interior do País, que dizer-se, então, do que ocorria na própria Brasília – uma cidade saída do nada, brotando do chão pelo esforço do gênio empreendedor de um povo? De longe, a futura metrópole era um imenso cantiço de obras.

Nada ainda estava pronto. Mas tudo obedecia a um mesmo ritmo nervoso de competição. Havia um plano de execução – um plano complexo que implicava o atendimento de todas as necessidades de uma população de 500 mil almas. Salta da planta do engenheiro, onde era apenas traço e cor, e se convertia em realidade do chão verme lho do cerrado. Quando se batiam as estacas de um edifício que deveria integrar um bloco de apartamentos, as estacas de todos os conjuntos eram batidas simultaneamente. Tudo subia a um tempo só.

Poder-se-á pensar que houvesse confusões e desperdícios. Nada disso acontecia. Quando os operários das fundações concluíam suas tarefas, eram deslocados para a abertura de outras fundações em outro bloco e, substituindo-os, surgiam os técnicos das armações de ci-

mento armado. Estes, por sua vez, concluída a construção, cediam lugar aos encarregados da alvenaria. Cada um no seu turno, e todos em função de um único objetivo: dar a cidade pronta na data fixada. Viam-se, disseminados por toda a área do Plano Piloto, os elementos criados pela mão do homem, perfeitamente integrados no cenário em que a metrópole fora plantada, por que — é conveniente sempre ressaltar — Brasília é a única cidade do Brasil, e tal vez do mundo, que não se divorciou da Natureza.

Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, na concepção do que deveria ser a futura capital, tiveram em mente, antes de tudo, a necessidade de criar uma obra que fosse um prolongamento do cerrado. Assim, a cidade e a paisagem, que lhe serve de fundo, se interpenetram. Confundem-se. Aglutinam-se. Em todos os grandes centros urbanos, à medida que se expandem os valores da civilização, acentua-se a distância que se para o que foi criado pelo homem e a Natureza que o rodeia.

Já em Brasília, o fenômeno se inverte. Os blocos de apartamentos, os palácios governamentais, os trevos que imprimem musicalidade ao trânsito, nunca se desgarram da Natureza. O cerrado está ali a dois passos de cada janela. Não houve o propósito de hostilizá-lo, de extingui-lo, mas de incorporá-lo ao contexto urbano. As árvores retorcidas que caracterizam a paisagem foram conservadas na sua própria feição caricatural, sem que se tivesse a preocupação de modificá-las para lhes comunicar a opulência da floresta tropical. E as edificações que se ergueram em torno delas não as afugentaram, mas copiaram-lhes as linhas definidoras, de forma que umas e outras constituíssem um todo uniforme.

Em junho de 1958, preparávamo-nos para inaugurar o Palácio da Alvorada. Antes da cerimônia, traí de fiscalizar, pela última vez, a obra que seria a residência oficial do Presidente da República. Enquanto o helicóptero se aproximava, ia observando que, com a redução do campo de visão, tornava-se mais flagrante a identidade do que fora construído pelo homem com o que ali sempre existira, como expressão da natureza local.

As colunas do Alvorada pareciam caules das mesmas árvores que se viam nas imediações, as quais já deixavam a terreno inclinada, num capricho de sinuosidade que a secura do ar impõe à vegetação do Pla-

nal to. Aque las co lu nas, sur gin do qua se à flor da água do lago, que as re-fletia, davam uma impressão de germinação das mesmas sementes que ha vi am dado ori gem ao cerra do.

A Na tu re za é, por ex ce lên cia, pró di ga em tudo. Se há ne ces si-dade de que uma árvore seja curva, para fazer frente ao azorrague do ven to, ela a faz re tor ci da des de as ra í zes. Co mu ni ca-lhe sua pre o cu pa ção de fe chá-la so bre si mes ma, quer no tron co que sus ten ta a fron de, quer nas folhas, que se formam como conchas. O artista, porém, estiliza a forma que a natureza lhe oferece como inspiração. Poda os excessos. Suaviza os contornos. Comunica harmonia e equilíbrio onde há de sor-dem. E, assim, trans for ma o bar ro co, cri a do como uma de fe sa con tra a intempérie, na dia fanidade de um es tilo li ne ar, ten do como ob je ti vo um êxtase visual. Dentro des saló gi ca de raci o cí nio, é que fora con ce bi do o Palá cio da Alvorada.

E, no dia 30 de junho, eu me encontrava em Brasília para inaugurá-lo.

A inauguração do Palácio da Alvorada coincidiu com um acontecimento que, desde havia um mês, vinha empolgando a opinião pública. Tratava-se do Campeonato Mundial de Futebol. O Bra sil, após su ces si vas e bri lhan tes vi tó ri as, che ga ra à meta fi nal, em pa re lha da com a Su é cia. No dia an te ri or – 29 de ju nho – iria ter lu gar a dis pu ta de ci si va.

Desde cedo, todas as atividades nacionais estavam quase pa-ralisadas. Viam-se alto-falantes, instalados nas casas comerciais, e cada pessoa tinha na mão um rá dio de pi lha. As emis so ras tra zi am a po pu la-ção em permanentes *suspense*, criando o ambiente psicológico indispensá-vel ao acontecimento de repercussão internacional. A disputa era dura, por que os su e cos lu ta vam em ter re no pró prio. E, em face das di fi cul da-des que o nosso selecionado teria de vencer, mais tenso se fazia o ner-vo sis mo que con ta gi a ra toda a Nação.

Foi sob esse ambiente de tensão que deixei o Rio, com a família, para presidir à cerimônia de inauguração do Alvorada. Em Brasília, respirava-se a mesma atmosfera de expectativa. Depois de atender aos assuntos que não poderiam ser adiados, cancelei os de-mais compromissos, constantes da minha agenda, e, como todos os bra si le i ros, pre pa rei-me para vi ver, com in ten si da de, a emo ção do de-senrolar da que la dis puta.

Numa poltrona do *living-room* do Brasília Palace Hotel, cercado pela família e por auxiliares diretos e jornalistas, acompanhei com emoção o desenrolar da peleja. Torci e me exaltei como todos os candangos que se aglomeraram à porta do hotel. Ao delinear-se a vitória, enviei um telegrama de saudação aos jogadores brasileiros, que finalizava com as seguintes palavras: “É o Brasil novo que começa a conquistar suas vitórias. É o Brasil de Brasília que, plantado no coração da Pátria, tem agora um espírito novo a dirigir-lhe os destinos.”

Meu entusiasmo era natural. Ao analisar aquela vitória, não pude deixar de vincular-lá ao despertar de uma consciência nova no País. Brasília constituía um exemplo. Levas e levadas de sertanejos das caatingas do Nordeste ou de mateiros das margens do Amazonas, que haviam passado fome nas regiões em que haviam nascido, estavam transmutados em operários no Planalto.

O candango era uma imagem nova no cenário brasileiro. Sem saber ler, realizava com perfeição o trabalho que lhe competia na comunidade operária da nova capital. Este batia rebites; aquele carregava tijolos; outro temperava o concreto. Cada um no seu setor, e todos ajustados a um mesmo ritmo de produção.

No dia 30, conforme estava programado, presidi a numerosas inaugurações e, entre elas, a de maior importância foi a do Palácio da Alvorada.

A cerimônia teve início com a bênção de D. Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota, cardeal-arcebispo de São Paulo. Seguiu-se a missa solene, cantada, e que teve como oficiante D. Fernando Gomes dos Santos, arcebispo de Goiânia, cuja arquidiocese tinha jurisdição sobre Brasília.

D. Fernando pronunciou um sermão gratulatório, assinalando que aquele dia 30 era de excepcional importância para o futuro do País. “A inauguração das primeiras obras de Brasília” – declarou – “marca o início de uma nova fase da História, nessa marcha árdua e difícil para o interior. O Brasil deixa de contemplar o mar, por onde vieram as caravelas do descobrimento e do progresso, para se voltar para si mesmo, como a despertar de um grande sonho.” Após a missa solene, o Núncio Apostólico, Dom Armando Lombardi, leu a Bênção Apostólica enviada pelo Papa Pio XII.

Constava do programa das solenidades a entrega das credenciais do novo embaixador de Portugal – o primeiro diplomata a fazê-lo em Brasília. A respeito, será conveniente recordar um episódio pitoresco. O Embaixador Manuel Rocheta já se encontrava no Brasil havia quase um mês, e de acordo com o protocolo, a entrega das credenciais deveria ter sido imediatamente após sua chegada ao País. Eu lhe pedira que concordasse em retardar a cerimônia, pois desejava realizá-la na nova capital. Entretanto, essa cerimônia não poderia ser realizada num dia qualquer, como geralmente acontecia no Rio. Brasília ainda era um can te i ro de obras e, nes sas con di ções, para que o ato se re ves tis se da so leni da de que desejava em pre star-lhe, seria conveniente esperar por uma oportunidade espe ci al. E esta, se gun do meus cál cu los, se ria a da ina u gu ra ção do Pa lá cio da Al vo ra da.

Essa decisão, porém, criou uma situação embaraçosa para o em bai xa dor de Por tu gal. Como ele es ta va no Bra sil ha via qua se um mês, a ainda não tinha entregue suas credenciais, estranhou-se a demora, nos círculos diplomáticos, e surgiram – como é comum em situações dessa natureza – as inevitáveis interpretações tendenciosas. Diziam que o Embaixador Rocheta não era *persona grata* e que estava tendo dificuldades em ser recebido pelo Presidente da República. Fe liz men te, o dia 30 de ju nho che ga ra, e com a cerimônia realizada no Palácio da Alvorada, o mal-entendido fora des fe i to. Ao re tar dar a en tre ga de cre den ci a is, o que eu que ria era pre star uma homenagem espe ci al a Por tu gal. Pre ten di a re a tar o vín cu lo his tó ri co. Assim como devíamos aos portugueses o nosso descobrimento, seria justo que seu representante diplomático testemunhasse, em pleno século XX, aquele ato de posse da terra, o qual, em termos de desenvolvimento econômico, signifi cava, sem dú vi da, ou tro 21 de abril.

No dia 30 de junho de 1958, outras inaugurações tiveram lugar: a da Avenida das Nações, com doze e meio quilômetros de extensão, onde se situariam as embaixadas; a de um Eixo Monumental, que seria a avenida de ligação com o Palácio; e, por fim, a da rodovia Anápolis–Brasília, construída segundo os mais avançados padrões técnicos da engenharia rodoviária, com uma plataforma de 13 metros, um raio mínimo de 225 metros e a rampa máxima de 6%. Nessa estrada, cujas obras tiveram início em maio do ano interior, tinham sido escavados 2 mil milhões de me tros cú bi cos de ter ra.

À noite desse mesmo dia 30 de junho, regressei, com a família, para o Rio.

EM AÇÃO OS DESBRAVADORES

A construção da Belém—Brasília era outro grande problema—depois da inauguração do Palácio da Alvorada—que me preocupava. A estrada teria 2.169 quilômetros, dos quais 815 já estavam prontos, 884 achavam-se em construção, restando por iniciar 470 quilômetros, em plena floresta amazônica.

Três mil operários atacavam a obra nos dois sentidos. As vanguardas de topógrafos e geólogos eram assistidas por via aérea, recebendo víveres e equipamentos de pequeno porte, lançados de pára-quedas. A FAB estudava, na ocasião, a possibilidade de construir, no trecho de penetração da Amazônia, aeroportos de 100 em 100 quilômetros, a fim de assegurar apoio mais efetivo ao trabalho de desbravamento.

Quando a Rodobrás fora criada, várias firmas empreitaram trechos da rodovia. A turma do Norte, chefiada pelo Engenheiro Rui de Almeida e sob a supervisão de Waldir Bouhid, havia partido de Guimarães, em direção ao Sul. E a turma do Sul, chefiada pessoalmente por Bernardino Saião, havia partido de Porangatu, em Goiás, no rumo do Norte.

O encontro das duas turmas se daria em plena floresta, em local já denominado: Ligação. Ninguém tinha idéia onde seria esse lugar. Sabia-se apenas que estaria situado ao longo do trajeto da rodovia e num local onde existisse uma árvore gigantesca, que serviria de marco, assinalando o rompimento definitivo da floresta até então impenetrada.

Ainda não apareceu um Euclides da Cunha para fixar, em páginas que seriam imortais, a epopéia dessa luta contra a floresta. Tudo conspirava para frustrar a intenção dos desbravadores—difícil dada de todo gênero, o mistério da região nunca explorada, a dureza da vida em condições subumanas, os perigos imprevistos, a sede, a fome, as febres, as cobras, os mosquitos e, sobretudo, os carrapatos e o formigão.

Os vanguardeiros eram chamados cossacos. Iam na frente, como verdadeiros batedores. Dado o intrincado da selva—verdadeiro tecido conjuntivo que impedia qualquer avanço—, caminhavam de ras-

tro, le van do ser ro tes na boca. Este era um tipo de van guar de i ro. Exis tia, po rém, ou tro – o dos que car re ga vam fa cões e ma cha dos. O ins tru men to uti li za do de pen dia da na tu re za do tre cho da sel va que era ata ca do.

Quando o mato era fechado demais, avançava a turma do ser ro te. Esses ho mens ar ras ta vam-se como co bras – a bar ri ga con tra o chão – serra do, na raiz, os ci pós gi gan tes cos. Rom pi da essa pri me i ra bar re i ra, vinham os que possuíam fa cões e ma cha dos. Cor ta vam ar bus tos e der ru bavam troncos, abrin do uma pi ca da. Esse tra ba lho ini ci al de lim pe za não era isento de perigos. Aberto o trilho, era necessário que se observassem os ga lhos, que se vasculhasse a ca ma da de fo lhas, que se re vol ves se o en tu lho ve getal. É que, em qual quer lu gar, po de ria es tar uma co bra es con di da, en con trar-se um for mi gue i ro, ha ver um foco de car ra pa tos. Da í a razão por que es ses van guar de i ros eram cha ma dos de ‘o gru po sui ci da’.

Os mateiros, cercados de perigos por todos os lados, jul gavam, en tre tan to, que os ini mi gos que mais se de viam te mer eram ape nas dois: o carrapato e o for mi gão. Para a mor di da de co bra, exis tia a me di cina dos curandeiros, com a apli ca ção de cer ta fo lha na fe ri da e o tor ni quete, que paralisava a circulação. Con tra o car ra pa to e o for mi gão, po rém, não ha via qual quer de fe sa. Um in fec ci o na va e dava ori gem a co ce i ras que abri am o cor po em cha gas; e o ou tro fer ro a va, e a dor, pro vo ca da pelo ve ne no ins ti la do, qua se le va va à lou cura.

A água era ob ti da de cer to tipo de cipó, que, cor ta do, for ne cia um lí qui do mu i to se me lhan te à água de coco. Qu an to à fome, re cor ri am às frutas silvestres, às castanhas e às raízes comestíveis. Por toda parte vi am-se os ci pós gi gan tes cos, al guns tão gros sos como tron cos de ár vo res, e todos deveriam ser cortados para que os que viessem atrás pu des sem passar. Como não se sabia o que iria ser encontrado adi an te – se ala ga di ço, bre jo ou água es tag na da –, as tur mas avan çam na li nha das ele va ções. Sendo impraticável qual quer balizamento, seguia-se “pelo rumo”, a com pa nhan do uma li nha oblí qua em re la ção à agu lha da bú s so la.

Osvanguardeiros, à medida que avan çam, iam abrin do cla reiras e, ali, acendiam fogos. A fumaça, filtrando-se por intermédio das frondes, servia de indicação para os aviões de reconhecimento, que jo gavam gêneros alimentícios de pára-quedas. A clareira, entretanto, só era aberta a ra zoá vel dis tância, para não tor nar mu i to len to o avan ço das turmas.

No rastro dos vanguardeiros, seguiam as turmas com os tratores, para alargar a trilha. Essas máquinas tanto aterravam como circundavam, atendendo às peculiaridades do terreno. A estrada ia sendo aberta numa altitude de 200 a 300 metros, com exceção de alguns pontos, como ao norte de Açailândia, onde tinha 396 metros, e na serrada do Gurupi, com 360.

Quem sobrevoasse a região, contemplaria uma planície imensa, coberta de árvores que se estendiam de horizonte a horizonte. Daí a generalização – a Planície Amazônica. Quando rasgamos a floresta, verificamos que a designação era incorreta. O terreno é ondulado, com depressões nas regiões mais úmidas; mas excetuadas essas partes, encrespado numa sucessão de colinas. As árvores, atingindo a 40 e 50 metros de altura, nivelavam o cenário pelas frondes.

Assim, a estrada ia sendo aberta a serrote, a trator, a foice e a dinamite. Quando um cedro ou uma maçaranduba gigante parecia irremovível, encaxavam-se bananas de dinamite em fendas, abertas nas raízes, e estrondava-se o tronco. A queda de um desses reis da floresta era um espetáculo inesquecível. Além do ruído, que se assemelhava a uma trovoadaseca, havia a devastação que era feita em redor. Depois, havia o trabalho em gente de remover o entulho, para que os trabalhadores sem manobrar.

Sayão tinha uma filosofia própria para enfrentar o desafio da floresta. Sua palavra de ordem era uma só: avançar. Avançar, custasse o que custasse, deixando para depois a melhoria do traçado. No seu cérebro, estava acesa aquela luzinha que o fazia seguir sempre para adiante – a ligação. À noite no acampamento, consultava o mapa. Fazia cálculos, tirava longitudes. Mas todo aquele trabalho resultava inútil. A estrada avançava e sempre havia um morrote, que parecia o último. Entre tanto, era apenas o penúltimo.

Até Imperatriz, no Maranhão, a estrada apresentava-se como um Tocantins de terra a acompanhar esse rio, ora pela direita, ora pela esquerda. Era uma fita vermelha, aberta na floresta, torcicolando pelas grandes planícies. Havia ficado atrás o local onde se estudava a possibilidade de ser construída a grande ponte – a maior obra de arte da rodovia. Além da ponte de Estreito – a que iria transpor o Tocantins – existiam inúmeros igarapés, que naturalmente exigiam outras obras de arte.

Aquela altura, porém, nada se sabia sobre o que poderia estar pela frente. Mesmo assim, as turmas iam avançando. Os mantimentos, jogados de pára-quedas, muitas vezes não chegavam ao chão. Os embrulhos ficavam presos nos galhos e, quando isso acontecia, era difícil localizá-los. Sayão teve uma idéia para evitar aqueles extravios: que colocassem gatos nos embrulhos! Se estes ficassem retidos na galharia, tornar-se-iam famintos e meariam em desespero. Seriam, assim, localizados.

Para se iniciar o trabalho de construção da ponte sobre o Tocantins, teria de ser feito um desmatamento de cerca de 60 quilômetros em linha reta. Esse trabalho vinha sendo realizado por Sayão, com diversas turmas de empreiteiros. O processo era sempre o mesmo: os coscos à frente, abrindo a pista; depois, as turmas de facho e do machado, para a limpeza da trilha; e, por fim, os tratores e outras máquinas. Toda aquela frente estava em grande atividade. Acampamentos eram montados. Instalavam-se oficinas mecânicas provisórias, para atender aos caminhões. Abriam-se clareiras, que iriam servir, pouco depois, de campos de pouso. Quando tudo estava pronto, a turma arrancava de novo, e, assim, ia se aproximando cada vez mais do Tocantins.

Os estudos preliminares da ponte já haviam sido feitos. Sua extensão seria de 534,20 metros, com base assentada diretamente na rocha. O vão central teria 140 metros, a ser vencido por viga reta, executada em concreto protendido. Tratava-se de um dos maiores vãos livres do mundo, a ser executado com aquele tipo de concreto.

Com frequência, eu sobrevoava o traçado da rodovia, inspecionando, do alto, os trabalhos realizados. Sempre dei a maior importância à abertura daquela estrada. Ela seria, na realidade, uma “espinha dorsal”, segundo a definição de Sayão, das vastas regiões Norte e Centro-Oeste do País, beneficiando, direta ou indiretamente, uma área de 4.800.000 quilômetros quadrados. Cerca de 70 municípios, situados numa faixa de 60 quilômetros para cada lado do seu eixo, sentiriam o impacto do progresso, não chegando aos poucos, no ritmo normal do crescimento de qualquer aglomerado humano, mas por meio de verdadeira agressão desbravadora, com o desenvolvimento *invadindo* as propriedades, melhorando as condições de vida dos mateiros, impondo-lhes uma atitude dinâmica em face da nova realidade, que chegava para fazê-los trabalhar.

Além do pro gres so ma te ri al, que se ria ime di a to e co in ci din do com a aber tu ra do trá fe go nos tre chos da ro do via já cons tru í dos, exis ti am outros aspectos do processo civilizador que deveriam ser considerados. Estes, embora não repentinos nem de flagrante natureza promocional, estavam diretamente vinculados à necessidade de se estimular a melho ria dos índices de sa ni da de da imen sa re gião – ou seja, de cer ca de mais da me ta de do ter ri tó rio na ci o nal.

Na zona amazônica propriamente dita, o acesso à floresta proporcionaria, de imediato, o estabelecimento da grande indústria madeireira, além da exploração da produção extrativa (oleaginosas), abrindo possibilidades à cultura racional da seringueira, do cacau, da pimenta-do-reino, do dendê, enquanto as turmas de prospecção estariam em condições de promover a pesquisa de minerais e a delimitação do po ten ci al en e r g é ti co do To can tins, do Gu ru pi e do Ara gua ia.

Com o despertar daquela imen sa re gião, des bra va da pe los ca minhões que ligariam os extremos da rodovia, o porto de Belém seria convertido em importante entreposto comercial, com re flexo eco nô mi cos ime di a tos em toda a ba cia Ama zô ni ca. Se ri am na vi os que de i xa ri am ou chegariam à capital paraense, carregados de mercadorias, e desse intercâmbio com o exterior a conseqüente intensificação do comér cio pe las vi as in ter nas, quer no sen ti do sul, pela gran de ro do via, quer no rumo do oes te, ao lon go da imen sa rede de na ve ga ção flu vi al.

E havia a considerar, por fim, o aspecto relevante, relaciona do com o pro ble ma da se gu ran ça na ci o nal, já que na Ama zô nia se si tu a vam três quartas partes das nossas fronteiras continentais, assumindo a ro do via Belém—Brasília o ca rá ter de gran de via es tra té gi ca da Na ção.

Em julho de 1958, a ro do via es ta va em ple na exe cu ção. A cor ri am pioneiros de todos os quadrantes nacionais para se integrar no exército de desbravamento. Todos tinham or gu lho de vín cu lar seus no mes à grande obra. E o entusiasmo de muitos, o heroísmo de alguns chefes, como Sayão, a fria determinação de outros, como Waldir Bouhid, aliado tudo isso a uma admirável equipe de en ge nhe i ros e de fir mas empreiteiras, apoiada no trabalho anônimo de milhares de mateiros, o que parecia irrealizável se foi con ver ten do, aos pou cos, em reali da de.

A construção de Brasília havia justificado e imposto aquela arrancada, no rumo do Norte do Brasil. A Amazônia lá estava – som-

bria, ater ra do ra, mis te ri o sa – sem pre en vol ta no man to ver de da sua floresta impenetrável. Aquela floresta era, a um só tempo, riqueza e sudário. Tudo po de ria ser en con tra do ali, se o aces so fos se fá cil e vi go ras sem na região condições de salubridade. Ao sul, e distanciada dela por mais de dois mil quilômetros, estava sendo construída Brasília – a Capital da Espe ran ça, o mar co de um Bra sil adul to. Não era pos sí vel que con ti nuassem existindo aqueles dois países. Era urgente que se fizesse a união das duas par tes.

Além das razões de cará ter eco nô mi co, so ci al, ad mi nis tra ti vo, mi li tar e até cul tu ral, que im pu nha aque la aber tu ra para o Nor te, a nova Capital vi e ra tor nar a pro vi dên cia ina di á vel. Ela se ria um foco ir ra di a dor de civilização e, dadas as peculiaridades de seu crescimento, iria tornar pos sí vel à Ama zô nia um ver da de i ro sal to do seu es tá gio pri mi ti vo, con fi gu ra do na sa tis fa ção ape nas das ne ces si da des pri má ri as, para o es plen dor da era eletrônica, característica dos pa drões de vida ine ren tes à ci vi li za ção que iria nas cer no Pla nal to.

Assim, a construção da grande rodovia justificava, mais uma vez, a frase de D. Carlos Car me lo Mota, ar ce bis po de São Pa u lo, se gun do a qual “Bra sí lia era o tram po lim para a con quis ta da Ama zô nia”.

EVOLUÇÃO DO PAN-AMERICANISMO

Minha car ta ao che fe do go ver no dos Esta dos Uni dos, da ta da de 28 de maio, teve a melhor acolhida. Já no dia 9 do mês seguinte, chegava ao Rio o Sr. Roy Ru bot tom, se cre tá rio de Esta do Assis ten te para os Assun tos Interamericanos, trazendo ares posta do Presi den te Eisen hower.

Minha mensagem não constituía um programa de ação nem consubstanciava um anteprojeto de revisão do sistema político pan-americano. Tratava-se, apenas, de um convite para debate, tendo em vista os interesses dos povos do continente. Por que, então, todo aquele rebuliço, toda aquela movimentação nos círculos políticos de Washington? A explicação era simples: a carta fora escrita *no momento oportuno* e ha via abor da do *aca usa exa ta*.

Nos 132 anos de reuniões continentais – de 1826 a 1958 – haviam sido parques, se não negativos, os resultados dos entendimentos

entre os Estados Unidos e a América Latina. No diagrama da longa coexistência política, apenas três fatos, verdadeiramente dignos de registro, se destacaram: a carta pró-fé-tica de Bolívar, a Doutrina Monroe e a atuação latino-americana em Dumbarton Oaks, Chapultepec e São Francisco, graças à qual o mundo se salvou da ditadura do Conselho de Segurança das Nações Unidas, para as nações do continente, foras tabelejada a validade das organizações regionais, que constituem a base do pan-americanismo.

O pan-americanismo, na realidade, sempre foi mais do que uma idéia. Representava um estado de espírito, ou melhor, uma consciência coletiva de auto-defesa e de autopreservação econômica. Suas raízes – se desejarmos ser exigentes e estritos – remontam ao Tratado de Madri, assinado entre Portugal e a Espanha no dia 13 de janeiro de 1750. Nessa época, Alexandre de Gusmão, o negociador, já tinha em mente a preocupação de se estabelecer “uma política geral de paz e de harmonia” entre as duas potências ibéricas, o que significava que, setenta anos antes dos seus movimentos insurrecionais da independência, já as colônias desta parte do mundo buscavam um denominador comum que lhes permitisse uma coexistência pacífica. E – o que não deixa de ser curioso – a expressão utilizada numa das cláusulas daquele tratado, com vistas a uma definição desse interesse coletivo de entendimento, mais tarde iria ficar famosa no continente: a expressão “boavizinhança”.

O impulso inicial, embora amortecido pelos supervenientes acontecimentos políticos, que afastaram aquelas potências ibéricas da área continental, não morreu ou perdeu sua significação. Setenta e cinco anos mais tarde, Bolívar iria acioná-lo de novo, por meio da sua famosa carta escripta na Jamaica, no dia 6 de setembro de 1815, e na qual o Libertador preconizava a transformação do “Novo Mundo numa só nação, e com um só vínculo ligando suas partes entre si e com o todo”, lançando então as bases do que seria, nos tempos modernos, o “bloco latino-americano”.

Bolívar retomava, assim, a linha indicada por Alexandre de Gusmão, emprestando-lhe, porém, um conteúdo particularista. Seu ideal tinha por base não um ambiente de compreensão entre as grandes potências, mas o estabelecimento de um sistema continental de autopreservação, levado a efeito por meio de um apelo nítido em favor da união

específica, sancionada pela Geografia e ratificada pela identidade dos processos de formação.

A Doutrina Monroe, enunciada em 1823, constituiu, sem dúvida, um avanço sobre a idéia de Bolívar: reafirmou a solidária e continental, mas adicionou um elemento de desafiio às aspirações primitivas. A solidariedade deveria ser mantida, não em sua forma estática, fechada sobre si mesma, sem assumir um caráter de contestação – nós, unidos, contra os que tentassem nos agredir.

Tratava-se, na realidade, de um passo à frente, mas sem qualquer vinculação aos problemas econômicos. Embora James Monroe em prestasse seu nome à nova Doutrina, o verdadeiro autor da idéia havia sido John Quincy Adams, seu secretário de Estado. Monroe, sob a influência do velho sentimentalismo que ligava a nascente nação à mãe-pátria, pensara em enunciar a Doutrina, numa declaração conjunta com a Inglaterra. Adams, porém, ao redigir o texto, escondeu a vinculações extracontinentais, emprestando-lhe um cunho nitidamente americanista: as nações do Novo Mundo “não devem ser consideradas como um domínio suscetível de colonização por uma potência europeia”.

Na época, os Estados Unidos já tinham certa importância política internacional. A Federação contava com 25 Estados, e sua população era calculada em 11 milhões, enquanto o restante do continente deveria ter cerca de 20 milhões de habitantes. No caso de um conflito, seriam portanto 31 milhões de americanos contra 100 milhões de europeus, o que não deixava de ser inquietador, já que, na época, o peso do elemento humano era decisivo para a solução de qualquer guerra.

A Doutrina Monroe fora concebida tendo em vista dois objetivos bem definidos: um, de natureza psicológica, referente à necessidade de uma integração continental; e outro patente, configurado na urgência de uma tomada de posição em face das intenções abso-lutistas da Santa Aliança. Monroe preocupava-se mais com o último objetivo, porque era imediatista, e daí seu interesse em obter o apoio da Inglaterra, então em luta contra a Santa Aliança. Adams, porém, tentava plantar para o futuro. O ideal, a ser realizado, era a rápida unificação do continente, o que se ria obra duradoura, já que a Santa Aliança poderia desfazer – como de fato se desfez – e os problemas do Novo Mundo –

quer os da época, quer os do futuro – só pode ri am ser equa ci o na dos no con tex to des sa união.

Doze anos depois de sua carta profética, Bolívar, já então Presidente da República da Grã-Colômbia, fez realizar o famoso Congresso do Panamá. Nesse reunião, à qual não es ti ve ram pre sen tes nem o Brasil nem os Estados Unidos, nasceu, de fato, o pan-americanismo. A idéia vaga da carta da Jamaica evoluíra sensivelmente, recebendo subsídios de San Martín, de Rodrigo Pin to Gu e des, de Sil ves tre Pi nhe i ro e de José Bonifácio, e, depois de haver tomado corpo, transformada numa aspiração coletiva, fora submetida, sob a for ma de pro pos tas, ao exa me de todos os países continentais.

Bolívar fora na realidade o criador e o inspirador do pan-americanismo. O que acontecer depois não passara de aperfeiçoamento da sua primitiva idéia. Tudo que existiria até 1958 estava direta ou indiretamente vinculado à filosofia política pregada pelo Libertador. Infelizmente, essas idéias, conquanto generosas e dignas de meditação, viviam no limbo, sem possibilidade de qualquer execução prática. O grande passo a ser dado era justamente este: tirar o pan-americanismo do terreno teórico, ajustá-lo às exigências dos problemas que requeriam solução, tornando-o, em conseqüência, prático e exeqüível. Esta foi a idéia que tive em men te, ao es cre ver ao Pre si den te Ei se nho wer.

A primeira conferência do Sr. Roy Rubottom comigo teve a duração de duas horas. Antes que tivessem início as conversações, tomei conhecimento da seguinte carta de Eisenhower, de que ele havia sido portador.

“Em 5 de junho de 1958

“Caro Senhor Presidente:

“Hoje de manhã, seu embaixador entregou-me a carta escrita por Vossa Excelência na data de 28 de maio. Achei-a de extremo interesse. Na minha opinião, Vossa Excelência caracterizou, de maneira exata, tan to a si tu a ção atu al como a con ve niên cia de me di das cor re ti vas. Estou, por isso mesmo, encantado de que Vos sa Exce lên cia haja to ma do a ini ci a ti va nesse as sun to.

“Como Vossa Excelência não adiantou um programa específico para fortalecer a compreensão pan-americana, parece-me que nossos dois Governos devam entrar em entendimentos, no mais breve prazo

possível, no tocante às consultas a serem dirigidas aos demais membros da comunidade pan-americana e a adoção imediata de medidas que determinem, por intermédio de todo o continente, uma reafirmação do devotamento ao pan-americanismo e um melhor planejamento na promoção dos interesses comuns e do bem-estar de nossos diferentes países. Existe uma vasta gama de assuntos a serem discutidos e analisados, inclusive, por exemplo, o problema de uma execução mais completa da Declaração de Solidariedade da Décima Conferência Interamericana, realizada em Caracas em 1954.

“Consi de ro este as sun to tão im por tan te que es tou dan do ins truções ao Senhor Roy Richard Rubottom Jr., secretário de Estado Adjunto para Assuntos Americanos, para entregar-lhe pesso al men te mi nha carta no Rio de Ja ne i ro e, em con ver sa com Vos sa Exce lência, melhor co lher o seu pen sa men to so bre es ses pro ble mas. Suas idéi as e pen samentos, assim registrados em primeira mão, poderão ser objeto de nossos entendimentos, por meio das vias diplomáticas ordinárias, antes da futura visita do secretário de Estado ao Brasil. Caso Vossa Excelência es te ja de a cor do, o Se nhor Ru bot tom acer tá rá com o seu Go ver no a épo ca mais pro pí cia para a via gem do Se cre tá rio Dul les.

“Com a se gu ran ça de mi nha mais alta consi de ra ção e com os melhores votos pela felicidade pessoal de Vossa Excelência e pelo bem-estar do povo bra si le i ro, sou, de Vos sa Exce lência.

Sinceramente,

(a) *Dwight E i se nhow er.*”

A carta não deixou de me surpreender, Eisenhower, além de haver enviado o secretário do Estado Adjunto para conversar comigo, anunciava que essa visita era apenas uma preparação de terreno para entendimentos de muito maior importância a serem realizados com o próprio titular da Secretaria de Estado, Foster Dulles. Tudo indicava que Eisenhower es ta va re al men te dis pos to a re for mu lar o pan-americanismo, dan do-lhe a feição prática capaz de convertê-lo num largo programa de ajuda continental. Entretanto, apesar da boa vontade do presidente, percebi que inúmeras dificuldades teriam de ser vencidas. E tudo era devido à

interpretação que os técnicos do Departamento de Estado davam aos acontecimentos na América Latina. Rubottom espelhava, com perfeição, a mentalidade que vigorava naquele Departamento.

Após ler a carta de Eisenhower, fiz uma exposição, tão objetiva quanto me permitiam as circunstâncias – já que a conversa fora a dois e não dispunha da assessoria de técnicos –, sobre o que ocorria na América Latina. Revelei-lhe a insatisfação generalizada, da qual os destacados ao Vice-Presidente Nixon constituíam exemplos expressivos. Chegara a hora de os Estados Unidos pensarem um pouco na América Latina e estudarem uma fórmula de fazer frente aos seus problemas. Esses problemas eram simples e característicos dos povos subdesenvolvidos: pobreza, doença, analfabetismo, escassez de recursos para exploração de suas riquezas e, sobretudo, falta de oportunidade de trabalho para a grande maioria da população.

Rubottom discordava inteiramente do meu ponto de vista. Para ele, os problemas da América Latina eram de natureza puramente policial. As massas eram exploradas pelos comunistas e esses promoviam os distúrbios. O que aconteceria a Nixon constituía exemplo frustrante. Os povos daquelas duas capitais não haviam participado das manifestações, promovidas exclusivamente pelos comunistas.

Em resposta, procurei fazer-lhe ver que a generalização era perigosa. De fato, os comunistas haviam liderado as manifestações; mas, se o povo da Venezuela e do Peru estivesse satisfeito com os Estados Unidos, o apelo dos comunistas teria caído no vazio. O que se virava fora justamente o contrário: uma enorme massa popular deixar-se levar por uma reduzi da minoria comunista. E por que isto aconteceria? Justamente porque o apelo dessa minoria encontrara as massas psicologicamente indispostas em relação aos Estados Unidos. O mal não estava no comunismo, que era incipiente no hemisfério, e sim na deterioração social, que se tornara típica em todas as nações latino-americanas. O que era necessário fazer-se, declarei com veemência, seria promover-se a aproximação dos Estados Unidos com a América Latina, por meio da execução de um programa de desenvolvimento econômico multilateral, a longo prazo. Sugeri, então, que esse movimento tivesse a designação de Operação Pan-Americana, de forma a refletir o caráter global de suas implicações, envolvendo todos os povos do hemisfério ocidental.

O Sr. Rubottom regressou aos Estados Unidos e, apesar da divergência dos nossos pontos de vista, levou ao Presidente Eisenhower a sú mu la do meu pen sa men to po lí ti co. A idéia fora lan ça da, com o plan tio de uma se men te em ter re no que jul ga va sá fa ro. Eu con fi a va, po rém, no interesse do Presidente dos Estados Unidos. Assim, enquanto aguardava o desenvolvimento dos acontecimentos, decidi mobilizar a opinião pública do Bra sil e as chan ce la ri as de to das as na ções do con ti nente para transformar em realidade, por meio de um esforço coletivo, aquele nas cente movimento.

No dia 20 de junho, dei início à pregação pan-americanista, por in ter mé dio de uma ca de ia de rá dio e te le vi são, fa zen do um pro nun ciamento sobre assuntos da nossa política externa, esclarecendo o que era, efetivamente, a Operação Pan-Americana. Estavam presentes no Catete todos os ministros de Estado, o vice-presidente da República e to dos os che fes das mis sões di plo má ti cas dos pa í ses da Amé ri ca La ti na. “Já não nos é possível continuarmos em atitude próxima ao alhe a men to” – de cla rei – “mais como as sis ten te do que par ti ci pan tes no de sen ro lar de um dra ma em cu jas con se qüên cias es ta re mos en vol vi dos, como se nele tivéssemos atuado de forma ativa. O não compartilharmos, senão simbolicamente, da direção de uma política, o não sermos muitas vezes ou vi dos nem con sul ta dos – mas ao mes mo tem po es tar mos su je i tos aos ris cos dela de cor ren tes –, tudo isso já não é con ve ni en te ao Bra sil.”

Nessa frase, procurava situar, de maneira franca e objetiva, a posição de nosso País em face do que vinha ocorrendo na América. Chegara a hora de re i vin di car o lugar que nos com pe tia na res pon sa bi li dade pela condução e solu ção dos nos sos pró pri os pro ble mas. Exis ti am condições de natureza interna que nos im pu nham aque la ati tu de. “Ape sar das dificuldades de caráter econômicoligadas ao nosso processo de crescimento” – afir mei –, “já atin giu este país um grau, no pla no es pi ri tual e material, que é forçoso reconhecer-se-lhe não apenas o direito, mas a obrigação de fazer-se ouvido. Não pode ele continuar aceitando passivamente as orientações e os passos de uma po lí ti ca com a qual não é cabível esteja apenas solidário de modo quase automático, solidário por há bi to ou simples con se qüên cia de po si ção ge o grá fi ca. Re cla ma mos o di re i to de opi nar e co la bo rar efe ti va men te – o que é um im pe ra ti vo de

Nação que se sabe adulta e de se já as suas miralhetas de suas responsabilidades numa política que é a sua própria.”

Eu procurava falar, não em tom de quem pedia, mas com a firmeza de quem expunha e reclamava. E no mesmo tom, continuei: “Verifico que no Brasil – e creio que nos demais países do continente – amadureceu a consciência de que não convém formarmos um mero conjunto coral, uma retaguarda incaracterística, um simples fundo de quadro. Este tipo de representação no drama do mundo não interessa a ninguém, menos à grande democracia norte-americana. Uma participação dinâmica nos problemas de âmbito mundial – é este pelo menos o pensamento do meu governo – deve ser precedida de uma rigorosa análise da política continental. Foi este o exato sentido de minha intervenção junto ao Presidente Eisenhower.”

Expliquei, então, o que era a Operação Pan-Americana: “O Brasil de se já apenas colaborar, na medida de suas forças, para um entendimento geral e efetivo entre os países irmãos do continente. Nada pleiteia para si, isoladamente, nem haverá, nas gestões específicas da Operação iniciada, cabimento para conversações bilaterais. Não há, nesta comunidade de nações livres, pretensão a liderança que logre resultados fecundos e duradouros.”

Revelando que não medravam na América “competições de prestígio”, esclareci: “Sei bem – e não necessito de nenhum novo elemento de convicção – que a força e, mesmo, a possibilidade de êxito de uma empreza tão grande como esta, que pretende a revisão de toda uma política, se concentram na energia pertinaz e no desprendimento dos egoísmos. A indagação, amiga e oportuna, que dirigio ao Presidente Eisenhower foi um grito de alerta contra a guerra-fria que já começa a apresentar seus primeiros sintomas em nosso continente: que fizemos, de real, pela causa do pan-americanismo?”

Indicando a chagado subdesenvolvimento, que enfraquecia a capacidade de defesa do Ocidente, apontei o caminho a seguir: “Para atingirmos esse alto objetivo, poderíamos valer-nos de corretivos há muito preconizados, mas cuja aplicação plena não deve ser mais retardada. Assim, deveria ser intensificado o investimento pioneiro em áreas economicamente atrasadas do continente, a fim de contrabalançar a carência de recursos financeiros internos e a escassez do capital privado. Si-

multaneamente, para melhorar a produtividade e, por conseguinte, a rentabilidade desse investimento, desdobrar-se-iam os programas de assistência técnica. De igual significação e de grande urgência seria a adoção de medidas capazes de proteger o preço dos produtos de base das excessivas e danosas flutuações que o caracterizam. Finalmente, deveríamos atualizar os organismos financeiros internacionais, mediante ampliação de seus recursos e liberalização de seus estatutos, com o objetivo de facultar-lhes maior amplitude de ação. Esses assuntos, e outros que merecem ser propostos, deveriam encontrar seu foro próprio em reunião do mais alto nível político do continente, na qual, ao contrário do que tem acontecido, fossem dadas soluções práticas, eficazes e positivas. A luta contra o subdesenvolvimento, sem excluir a justiça e a lei moral, que condenam como impiedosa a coexistência da miséria e do excesso de riquezas, representa investimento a longo prazo, de rentabilidade segura, para a defesa das Américas. Consequentemente, o empobrecimento neste hemisfério é enfraquecer a causa ocidental. Não recuperar, para um nível de vida compatível com os foros da dignidade humana, criaturas que englobamos na denominação de povos irmãos, é semear males em terreno propício para as mais perigosas germinações.”

Este discurso condenava mais ou menos o que eu havia conversado com Roy Rubottom, durante sua estada no Rio. O que tinha em mente era apenas isto: tirar a América Latina da realidade característica a que me referia, procurando incentivar o progresso de todas as suas nações e, por meio desse desenvolvimento, despertar-lhe a consciência política.

Minha advertência, além da repercussão que obteve nos Estados Unidos, sensibilizou, igualmente, os governos latino-americanos. Logo que foi conhecida minha mensagem ao Presidente Eisenhower, Arturo Frondizi, pela Argentina, o General Stroessner, pelo Paraguai, e Manuel Prado, pelo Peru, manifestaram sua solidariedade à Operação Pan-Americana. Reforçando essas iniciais demonstrações de apoio, os chefes das missões diplomáticas latino-americanas, credenciados junto ao governo brasileiro, homenagearam-me com um grande almoço, que se realizou no Copacabana Palace Hotel, saudando-me na ocasião, em nome de seus colegas, o Embaixador Juan Manuel Alvarez del Castillo, representante do México.

No plano interno, foram numerosas as manifestações de aplauso à iniciativa, quer nos círculos políticos, quer no seio das classes conservadoras, e, na avalanche de cartas que recebi felicitando-me pela idéia, recordo-me de duas que muito me sensibilizaram: uma do Marechal Mascarenhas de Moraes, ex-comandante da FEB e tradicionalmente avesso a incursões fora da área estritamente militar, e outra, do ex-Chanceler Osvaldo Aranha, brasileiro que exerceu a presidência da Assembléia Geral das Nações Unidas em 1947, nestes termos:

“Meu caro presidente: É com a emoção de um velho servidor do pan-americanismo que venho juntar os meus aplausos aos dos que tiveram a honra pessoal de ouvir sua notável exposição sobre as bases de uma revisão política continental, sugerida e, agora, exposta, em nome do Brasil, como necessária e já inadiável à vida americana e à sobrevivência ocidental. A sua iniciativa e, agora, a sua oração marcam a retomada de posição continental e mundial que cabia ao Brasil. Nada pode aspirar mais o chefe de uma Nação do que interpretar e expressar o seu sentimento e o pensamento, não somente de seu povo como dos demais povos irmãos. Receba pela sua palavra e pela sua atitude, as felicitações do amigo e os aplausos do cidadão. Muito seu,

(a) Osvaldo Aranha.”

VISITA DE FOSTER DULLES

Junho de 1958 foi um mês de grande movimentação nos círculos governamentais. Em face das exigências da lei eleitoral, diversos ministros deixaram seus cargos, desincompatibilizando-se, a fim de concorrer às eleições de outubro.

Dado o interesse que tinha na formulação da Operação Pan-Americana, julguei que deveria no meu cargo de ministro do Exterior um homem com quem tivesse liberdade, de forma a evitar a possibilidade de qualquer atrito, já que, em face do lançamento daquele movimento, iria intervir, com a maior frequência, na área das atribuições daquela secretaria de Estado. Minha escolha recaiu em Francisco Ne-grão de Lima, mineiro, ex-chefe da minha campanha eleitoral e que

exercia, na época, o cargo de pre fe i to do Dis tri to Fe de ral, ain da a Ci da de do Rio de Ja ne i ro.

Enquanto aguardava a chegada do secretário de Estado, Foster Dulles, pros se gui na cam pa nha de ex pli car aos bra si le i ros o que sig ni fi ca va, em ter mos de po lí ti ca ex ter na, a Ope ra ção Pan-Americana.

Uma das características do meu estilo de governo sempre foi a de fazer sancionar, pelo sentimento popular, minhas iniciativas políticas. Lançava uma idéia, mas, antes de executá-la, saía pregando-a pelo país afora, até que toda a população a compreendesse e a aprovasse. Assim fiz com o Pro gra ma de Me tas, com a Po lí ti ca de De sen vol vi men to, com o Movimento de Pacificação Nacional e, finalmente, estava re pe tin do a téc ni ca no lan ça men to da Ope ra ção Pan-Americana.

No dia 4 de agosto, chegou ao Rio o Sr. Foster Dulles. Ao desembarcar, fez uma declaração à imprensa, dando a entender a razão da sua vi si ta: dis cu tir co mi go a su ges tão con ti da na mi nha car ta de 28 de maio, di ri gi da ao che fe do go ver no de Was hing ton.

No dia seguinte pela manhã, depois de haver estado no Itamarati, em visita ao seu colega brasileiro, seguiu diretamente para o Laranjeiras a fim de se avistar comigo. Nessa ocasião, entregou-me outra carta do Presidente Eisenhower na qual, entre outros itens de natureza política, declarava: “Solicitei ao Secretário Dulles que lhe assegurasse meu constante interesse pelas suas recentes propostas construtivas, no sentido de buscar, justamente com as outras Repúblicas americanas, meios de fortalecer e unificar ainda mais a comunidade do hemisfério ocidental.”

Eisenhower teve ainda a gentileza de se referir a Brasília, que denominou “um atestado eloqüente do vigor e da imaginação do povo brasileiro, agora no limiar de uma conquista maior do vasto interior de seu abençoado país”, e anunciava que o Sr. Foster Dulles ti nha a in ten ção de vi si tar a ca pi tal, em cons tru ção.

Foster Dulles permaneceu no Rio três dias. Nesse período, sucessivas reuniões foram realizadas no Itamarati, das quais participaram o Chan ce ler Ne grão de Lima, Ro ber to Cam pos, Lu cas Lo pes e Se bastião Pais de Almeida. Os entendimentos foram morosos, difíceis e de sen co ra ja do res. Havia uma ní ti da li nha di vi só ria en tre o que pre ten dia o Brasil e a doutrina exposta pelos Estados Unidos. Foster Dulles,

como já o havia feito Roy Rubotom, apesava-se à questão do comunismo. Este era o item principal, o grande problema prioritário. Desejava promover a assinatura de um convênio, visando à extirpação dos focos de fermentação ideológica na América Latina. Expliquei-lhe, em resposta, que os focos existem e que tendem a se ampliar se não combatêmos, imediatamente, a verdadeira causa da agitação no continente, que era o subdesenvolvimento.

Em face das divergências, as conversações se arrastaram, mas, mesmo assim, foram discutidos os seguintes importantes assuntos: maior participação da América Latina no encaminhamento das soluções dos problemas internacionais; valorização econômica dos países latino-americanos como ponto fundamental na defesa do Ocidente; processamento da Operação Pan-Americana, tendo em vista o fortalecimento da unidade continental; e alguns aspectos das relações Brasil-Estados Unidos.

Foster Dulles mostrava-se um argumentador tenaz, intransigente, quase incapaz de um entendimento. Plantara-se nos seus pontos de vista, e dali não se deixara sair. Depois de três dias de discussões com os diplomatas do Itamarati, chegara a hora de se redigir a nota conjunta. Dulles, não havendo obtido êxito em impor seus pontos de vista por ocasião da elaboração desse documento, resolvera decidir o assunto comigo pessoalmente. Solicitara que lhe marcasse uma audiência se possível bem cedo, e esta fora combinada para as oito horas da manhã.

Nosso encontro representou uma repetição do que ocorrera no Itamarati. Em face das divergências, resolvemos redigir dois textos separadamente e, depois, os confrontamos, procurando ajustar um ao outro, por meio da eliminação dos pontos sobre os quais não era possível qualquer acordo.

Concluída a nota, Foster Dulles levantara a questão das assinaturas. Desejava que eu assinasse com ele o documento, o que recusé prontamente. Aceder a essa solicitação seria renunciar às minhas prerrogativas de chefe da Nação, equiparando-me a um ministro de Estado. A nota seria assinada por ele, como titular do Departamento de Estado, e por Negrão de Lima, como ministro das Relações Exteriores. Esse trabalho durou das oito da manhã até o meio-dia, quando ele pediu licença para se retirar.

Nessa mesma tarde seguimos para Brasília. Quando chegamos à nova capital, tomamos um helicóptero e so brevo aamos toda a área

do Plano Piloto. Durante o voo, no qual também tomara parte a Sra. Dulles, o secretário de Estado procurou se inteirar do projeto urbanístico, fazendo-me sucessivas perguntas. À noite, realizou-se no Palácio da Alvorada, inaugurado dias antes, o jantar com o qual o homenageei, antes de sua partida para os Estados Unidos.

Nesse jantar, aproveitando a atmosfera de cordialidade que se estabelecera entre nós, consegui terminar a *costura* do plano, que seria a Operação Pan-Americana. Depois de um trabalho exaustivo, sentia-me reconfortado. Havia sido assentados os pontos básicos em que se apoiaria a nova política: fundação de um grande banco, que seria o BID, e entendimento entre todos os chefes de governo no hemisfério para a realização de uma reunião de chances em Washington, a qual serviria de ponto de partida para a formulação da filosofia que constituiria, por fim, os objetivos da Operação Pan-Americana.

À meia-noite, o secretário de Estado tomou o avião, retornando aos Estados Unidos. De bordo, encontrei-me uma carta do próprio punho, vazada em termos sumamente honrosos para mim, que recebi dias depois. Referia-se ao problema do desenvolvimento e recordava que eu o tratava com a fé dos místicos e que, por isso, estava convencido de que obteria êxito na minha pregação. E concluía: “Mais importante do que qualquer medida governamental, senhor Presidente, é a chama que Vossa Excelência acende e que, alimentada pelo seu idealismo, irá despertar a consciência da América.”

Naqueles dias, o Congresso Nacional, após vencer a obstrução dos elementos oposicionistas, conseguira aprovar a lei que criava o Fundo Nacional da Marinha Mercante, destinado ao desenvolvimento da construção naval no Brasil. Essa meta – a 28ª do meu programa – encontrava-se com a do reparelhamento da Marinha Mercante – nº 11 – já que se interpenetravam, cobrindo um setor básico do desenvolvimento nacional.

Tratava-se de uma iniciativa que refletia a preocupação de se trabalhar para o futuro. Era um trabalho de plantio de carvalho, cujos resultados só iriam aparecer nos governos que sucedessem ao meu. Durante a solenidade de sanção da lei, declarei que aquele Fundo era “irmão gêmeo do Fundo de Pavimentação, por quanto, de pois de assegurar a ligação física do Brasil por dentro, procurava equipar as estradas líquidas

das de forma a convertê-las em auxiliares das estradas terrestres, completando a urdidura das vias de comunicação imprescindíveis ao desenvolvimento do nosso *hinterland*".

Entre mentes não de i xa va de me pre o cu par com a si tu a ção do Nordeste. A seca prosseguia e, com ela, fazia-se sentir o angustiante problema social da região, a exigir solução urgente. No contato com o Nordeste e através da observação constante das distorções que lhe singularizavam a fisionomia socioeconômica, cheguei a uma conclusão provisória: a solução dos problemas da área estaria no binômio Industrialização e Agricultura Irrigada. Quanto à agricultura, uma parte do caminho a ser trilhado estava vencida. Existiam os açudes, já construídos e numerosos, outros em construção; muitas estradas estavam sendo abertas; e cana is de i r ri ga ção vi nham sen do ras ga dos nas re giões, onde já exis tia água acu mu la da.

No referente à industrialização o problema era bem mais complexo, dada a absoluta falta de energia elétrica na maioria daqueles estados. Contudo, algumas providências já tinham sido tomadas nesse setor. A usina de Três Marias estava sendo construída com rapidez. Ela duplicaria a potência da de Paulo Afonso, além de regular o baixo São Francisco, possibilitando o aproveitamento racional das terras marginais. Além dis so, ha via sido ini ci a da a cons tru ção da se gun da casa de for ça da usina de Paulo Afonso, com uma capacidade de 435 mil kW – mais do dobro da primeira, cuja capacidade era apenas de 180kW. Determinei a constituição, em caráter prioritário, da Co mis s ão de Aprove i ta men to do Vale do Par na í ba, en tre o Pi a u í e o Ma ra nhão, com a fi na li da de de fa zer o levantamento dos recursos hidráulicos daquele sistema fluvial.

Não obstante as providências tomadas, não me sentia satisfeito. O binômio Agricultura Irrigada e Industrialização só por si não representava uma solução. Alguma coisa a mais teria de ser feita. Passei a refletir, então, e com a maior insistência, que o problema da seca só po de ria ser re sol vi do atra vés de uma es pé cie de Pla no Mars hall, que beneficiaria toda a área, já que, através dos incentivos fiscais, numerosos capitais privados seriam canalizados para a industrialização do Nordeste.

Por o ca si ão da vi si ta do Sr. Fos ter Dul les à nova ca pi tal, além da ins pe ção das obras em an da men to, re a li za da de he li cóp te ro em com-

panhia do ilustre visitante, assentaram-se as primeiras colunas de estruturas metálicas do futuro edifício do Ministério das Relações Exteriores, situado na Praça dos Três Poderes.

Realizou-se igualmente nesse dia a cerimônia da entrega ao governo norte-americano do terreno – reservado pela Novacap – onde seria construída a Embaixada dos Estados Unidos. Uma placa foi afixada no local.

A respeito desse terreno, vale a pena recordar um episódio. Quando da escolha dos lotes para as embaixadas, a Novacap reservou o número 1 para os Estados Unidos, que pediram uma exceção: desejavam que o seu terreno fosse maior do que o dos outros países. Para evitar ciúmes ou discriminação, ficou resolvido que nem os Estados Unidos teriam um lote maior nem deveriam ter o número 1. A Novacap achou por bem estabelecer o seguinte critério: o lote nº 1 pertenceria à Santa Sé, por ser nosso país essencialmente católico; o lote nº 2 seria destinado a Portugal, nosso descobridor; e o de nº 3 caberia, então aos Estados Unidos. As demais embaixadas tiveram os números que lhes couberam na proporção em que procuraram a Novacap, tendo em vista a legalização da respectiva doação. Algumas desejavam saber as que seriam suas vizinhas e, nesse sentido, várias alterações foram feitas na distribuição dos terrenos.

Após a partida do Secretário Foster Dulles, promovi mais uma das freqüentes sabatinas a que submetia os construtores da Nova Capital. Estiveram presentes à reunião, que se realizou no Palácio da Alvorada, Israel Pinheiro, Oscar Niemeyer, Iris Meinberg e diretores dos diversos departamentos da Novacap. Nesse encontro, que foi o primeiro do gênero realizado no novo palácio, foram acertadas diversas providências, de ordem técnica e administrativa, com o objetivo de assegurar-se que todas as obras não ultrapassariam os prazos previstos. Nessa reunião, autorizei à Novacap promover estudos para a construção e a instalação de uma rede de telecomunicações entre Brasília e as cidades de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. As instalações, uma vez em funcionamento, seriam incorporadas ao patrimônio do Departamento Federal dos Correios e Telégrafos.

No dia 31 de agosto, estava eu de novo em Brasília, desta vez para inaugurar o núcleo residencial de 500 casas, construído pela Fun da

ção da Casa Popular em apenas um ano. Este seria seguido pela construção de outro, também em tempo por 500 unidades, as quais, como as primeiras, teriam três quartos, sala, cozinha, banheiro, varanda, área de serviço e peço que no quintal. Na ocasião, pronunciou-se guintepalavras: “Digo e repito: para se trabalhar em Brasília é preciso pôr de lado o espírito burocrático, deixando que prevaleça o espírito pioneiro. Os homens que lutam aqui têm que vir animados da mentalidade de bandeirante.”

Logo no início de setembro, enviou o subchefe do meu Gabinete Militar, o Coronel-Aviador Lino Teixeira, para inspecionar, como meu observador pessoal, as obras da rodovia Belém–Brasília. Ao retornar, deu-me conta do que constatara. As obras estavam sendo atacadas em diversos pontos simultaneamente. Cerca de mil quilômetros já tinham sido entregues ao tráfego, devidamente recobertos de cascalho e com as obras de arte indispensáveis à segurança dos caminhões em qualquer época do ano.

Por toda parte onde passava a rodovia, iam surgindo povoados, cujos habitantes se dedicavam à lavoura e ao comércio. Um exemplo desse surto de progresso poderia ser verificado na localidade denominada Gurupi, a setecentos quilômetros de Brasília, e que já contava com uma população de 8.000 almas, produzindo, naquele ano, 60.000 sacas de arroz. Além de Gurupi, existia em formação outro grupo populacional, denominado Cercadinho, que era o acampamento do Engenheiro Jorge Yunes, a quem estava entregue a tarefa de desbravamento à margem do Tocantins. Entrando no Maranhão, as obras se desenvolviam, igualmente, em várias frentes. A primeira, de 100 quilômetros, entre Porto Franco e Imperatriz para o norte, entrando na hileia amazônica pela serra Gurupi e as cabeceiras do rio do mesmo nome, havia sido confiada ao engenheiro Carlos Teles. Essa era a frente de trabalho mais rude e difícil, pois tinha de vencer a agressividade da selva amazônica. Mesmo assim, os trabalhadores já tinham avançado cerca de 70 quilômetros através da floresta e, na ponta da trilha, estava sendo ultimada a construção de um campo de pouso, pois a aviação se revelara indispensável na execução do empreendimento.

Na região, batizada com o nome de Açailândia, haviam sido encontrados vestígios de três tribos de índios. Para evitar incidentes entre brancos e silvícolas, dois índios gaviões acompanhavam a turma de

pe ne tra ção, sob a fis ca li za ção de um re pre sen tan te do Ser vi ço de Pro te ção aos Índi os. Os tra ba lha do res des sas li nhas avan ça das eram abas te ci dos por meio de pá ra-quedas, lan ça dos de aviões.

No outro lado da hiléia, caminhando de Belém na direção de Impe ra triz, ha via ou tra fren te de tra ba lho a car go do en ge nhe i ro Rui de Almeida. As duas cidades distam, uma da outra, cerca de 500 quilô me tros. No rio Guamá seria construída outra grande obra-de-arte – uma ponte de cerca de 400 metros de extensão. Essa ponte e outra sobre o Tocantins eram as duas maiores obras previstas, ignorando-se ainda se haveria necessidade de outras mais na floresta até então virgem, numa reta de 300 qui lô me tros en tre os pon tos avan ça dos das fren tes de tra ba lho no Gu a má e a de Impe ra triz.

Disse-me o Coronel Lino Teixeira que, segundo ouvira dos responsáveis pela construção da rodovia, as duas turmas pioneiras – a que vinha do Nor te e a que se guia do Sul – em mar ço de 1959 de ve ri am se en con trar, atra ves san do, de lado a lado, e pela pri me i ra vez na His tó ria, a sel va ama zô ni ca.

Assim, o Brasil ia sendo rasgado pelo meio ligando-se, pelo interior, ao Nor te até en tão qua se ina ces sí vel. A base des sa obra de des bravamento era naturalmente Brasília. Em outubro, o Governo passara a estudar o problema da transferência dos funcionários federais para a Nova Capital. “Mas como?” – po der-se-ia per gun tar, le van do em con ta que as obras de construção da cidade haviam tido início, efetivamente, em mar ço de 1957 – um ano e meio antes, portanto. A razão: já existiam condições de habita bilidad e no Plan al to Cen tral.

Naquela época – outubro de 1958 – estavam em construção 143 blocos de seis andares, num total aproximado de 6 mil aparta men tos. A área desses apartamentos variava de 90 a 200 metros quadrados, ha ven do os de 2, 3 e 4 quar tos. A cons tru ção des ses blo cos es ta va sob a res pon sa bilidad e dos diferentes Institutos de Previdênci a So cial. A Fun da ção da Casa Po pu lar ha via ter mi na do 500 ca sas de 80 me tros qua dra dos e ia iniciar a construção de, pelo me nos, 2 mil pe que nos apar ta men tos, que deveriam ficar concluídos até 1960. A Caixa Econômic a es ta va cons tru in do 222 casas dúplex, com 109 metros quadrados cada uma. Firms particulares erguiam mais de 100 residências de diversos tipos, para aluguel e venda, e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econô

mico acabava de adquirir 80 lotes para neles edificar residências para funcionários.

O Grupo de Trabalho, criado por mim para es tu dar a trans fe rên cia do funcio nalis mo pú blico, ini ci a ra su as ta re fas, es ta be le cen do que a mu dan ça se fa ria por eta pas, a fim de evi tar atro pe los. No pri me i ro es ca lã o, além dos deputados e senadores, seriam transferidos 5.301 ser vi do res pú blicos, compreendidos os dos ministérios, da Presidência da Repú blica, do Su pre mo Tri bu nal Fe de ral, Su pre mo Tri bu nal Mi li tar, Su pe rior Tri bu nal do Tra ba lho, Tri bu nal de Con tas, DASP e os da Câ ma ra dos De pu ta dos e do Se na do.

PLANO MÉDICO-HOSPITALAR

Simultaneamente com as construções de edifícios, para abri gar a popu la çã o da ci da de, cuida va-se de or ga ni zar os ser vi ços as sis ten ci ais, pre fe ren ci al men te os de sa ú de e de abas te ci men to. Em fins de ou tu bro, de ter mi nei ao Mi nis té rio da Sa ú de que ata cas se im e di a ta men te as obras do primeiro hospital definitivo de Brasília – pois já existia um provisório, o do Instituto de Previdência dos Industriários, todo de tá bua – que teria capacidade de 260 leitos e seria de â m bi to di strit al, de ven do in te grar, mais tarde, a rede hospitalar da Nova Capital. Essa pri me i ra uni da de ha via si do pla ne ja da para aten der a uma po pu la çã o cal cu la da em 40.000 pes so as.

Aliás, pre o cu pa do com o pro ble ma da sa ú de em Bra sí lia, pro vi den cie i, em fins de 1956, para que o Departamento Nacional de Endemias Rurais ali se instalasse, pas san do a pres tar ser vi ços na pro fi la xia da ver minose, do tifo, das endemias. Pouco depois, era criado o Hospital do Instituto de Previdência dos Industriários e que desem pe nhou, com ad mi rá vel e fi ciência, sua função.

No in í cio de 1957, já es ta va em fun ci o na men to o De parta men to Mé dico da Nova cap. Nessa ocasião, foi elaborado pelo Departamento Nacional de Endemias Rurais um programa de ação, a ser executado imediatamente, e que tinha por finalidade fazer o levantamento epidemiológico das endemias rurais na área do Distrito Federal. Esse levantamento foi estendido à população pioneira, de forma a se conhecer

o grau de prevalência de algumas enfermidades. Pouco depois, a Novacap iniciou a vacinação de toda a população e instituiu a obrigatoriedade da Carteira de Saúde. Ninguém poderia ser admitido em qualquer empresa sem sua carteira, após ter-se vacinado contra a varíola, o tifo e a febre amarela. As crianças eram vacinadas, também, contra a difteria, o tétano e a coqueluche e, a partir de 1958, passou a ser de rotina a vacinação Sabin.

Em 1958, teve início, então, a elaboração do Plano Médico-Hospitalar a ser executado em Brasília. O Ministério da Saúde, professor Maurício de Medeiros, designou um técnico, o Dr. Henrique Bandeira de Melo, para, em colaboração com a Novacap, encarregar-se dessa tarefa. Em quatro meses, o trabalho ficou concluído.

Tratava-se de uma obra definitiva de qualquer sistema em vigor no campo da técnica de assistência médica. O princípio básico, que norteou o planejamento, foi o de dispensar ampla e eficiente assistência a grupos populacionais que, pelo número, não viéssem a exigir construções de grande porte, difíceis de administrar e manter em regime de funcionamento econômico. Assim, foram criadas zonas distritais de 45.000 a 50.000 habitantes, dotando-se cada uma de seu hospital próprio, denominado Hospital Distrital, para servir a uma população de 4 unidades de vizinhança.

O Hospital Distrital objetivava dispensar assistência de rotina médica, cirúrgica e obstétrica, além de incorporar atividades de socorros de emergência, serviço de ambulatório e medicina preventiva, esta última por intermédio da incorporação ao hospital da Unidade de Saúde – tipo de unidade hospitalar também dotada de instalações para assistir aos doentes de neuropsiquiatria, julgados de possível recuperação a curto prazo.

A assistência médica seria oferecida, pois, segundo a seguinte escala: um Hospital de Base; Hospitais Distritais; Hospitais Rurais – um em cada cidade-satélite; unidades-satélites – uma em cada pequeno grupo populacional; e Colônia Hospitalar. O Hospital de Base era o núcleo central do sistema, pois, nele, estariam concentradas todas as especialidades e equipamentos de alta precisão, facilitando, pela concentração de especialistas e respectivos meios, uma assistência de alto padrão e efi-

ciência, envolvendo os campos da cirurgia torácica, cirurgia cardiovascular, cirurgia plástica, neurocirurgia, cancerologia, centro de prematuros.

O desenvolvimento do plano seria fácil através de programas periódicos, pois que a construção das diversas unidades se faria à proporção que os grupos populacionais fossem se constituindo e na razão direta da densidade. Em outubro de 1958, determinei que fossem atacadas imediatamente as obras do primeiro Hospital Distrital, na superquadra 101 do Plano Piloto.

Enquanto prosseguiram as obras de Brasília, recrudescia, no Rio, a campanha da imprensa e da oposição contra a transferência da Capital. As razões apresentadas eram diversas: inexistência de iniciativa; exaustão do Tesouro Nacional; e o esvaziamento do Rio, que perderia sua importância política, passando a ser uma cidade de turismo. Alguns jornalistas chegaram a transformar a tese da mudança num verdadeiro caso pessoal. Um deles enumerava, entre as razões que o levavam a combater a idéia, a de que “não gostava da cara de Israel Pinheiro...”

Apesar dessas reações, não recuei no propósito de efetivar, ainda no meu governo, a interiorização da Capital. Com a inauguração das primeiras edificações, radicalizaram-se as opiniões. Travou-se, pois, uma grande batalha, desdobrada em dois campos de luta. Um, situado no Planalto, onde a natureza teria de ser vencida; e outro, no cenário político, com o embate das forças conflitantes. A União Democrática Nacional – o mais forte partido que combatia o meu governo – de pois de aprovar a lei, estabeleceu a transferência, já se mostrava arrependida dessa atitude. Percebera que Brasília seria, de fato, construída e que, ao contrário de vir a ser a “minha sepultura política”, seria um instrumento de projeção para o meu nome. Em face disso, voltara atrás na sua atitude, inscrevendo-se também entre os que criticavam, com virulência, a denominada “obrafaraônica”.

Em face das divergências, que se acen tu a vam à medida que as obras iam aparecendo, recriaram-se, no País, por outro lado, as manifestações de apoio à construção de Brasília. Tratava-se, sem dúvida, de um fenômeno psicológico, vinculado ao despertar da consciência nacional. O povo, ao qual nunca havia sido proporcionada uma participação em qualquer das opções nacionais, sentira-se, de súbito, responsável por aquela Brasília deixara de ser um empenimento do Governo, para se

converter numa cruzada nacional. E essa massa humana, fragmentada em diferenciadas características sociais, fundiu-se, por fim, dando origem a um novo es pé ci me – o can dan go.

Essa expressão havia sido aplicada, a princípio, ao grupo inicial de trabalhadores que, indiferentes a qualquer preocupação de conforto e bem-estar, foram contratados pela Nova cap. A designação tinha um sentido pejorativo, significando um homem sem qualidade, analfabeto, enfim, um pária da sociedade. O vocábulo havia vindo da África, por ser com ele que os nativos daquele continente indicavam os portugueses. Tratava-se de uma corruptela de *candando*, palavra do quimbundo, lín gua ban to de An go la. Em Bra sí lia, já que es ses mi gran tes pro cediam, em sua maioria, do Nor te e do Nor des te, pas sa ram a ter, pou co de po is, uma de sig na ção que cor res pon dia a pau-de-arara. Por fim, a pa la vra perdeu seu sentido ofensivo e se transformou em significado de bandeirante moderno, dotado de espírito de luta, tenaz, resistente, enfim, do homempioneiro de Brasília.

Em fins de 1958, ia adiantada a obra de integração nacional, tendo Brasília por base. O grande cruzreiro rodoviário, que ligaria os quatro pontos cardeais do território nacional, já se tornava visível no mapa do Brasil. A es tra da Bra sí lia–Belo Ho ri zon te es ta va qua se con cluí da, com setecentos quilômetros de pista asfaltada, cortando de norte a sul o cerrado do Brasil Cen tral. No dia 14 de no vem bro, ina u gu rei a li ga ção rodoviária Brasília–Santos, outra audaciosa ponta da lança no rumo da in te gra ção. Essa li ga ção abri ria aos bra si le i ros a imen sa fa i xa de território situada entre os va les dos rios Gran de e Par ana í ba. A ro do via daria apoio a Brasília, completando a ligação da Nova Capital com o porto de Santos, numa extensão de 1.175 quilômetros, e constituía, igualmente, trecho importante da denominada Transbrasiliana, que se comple taria com a li ga ção Belém–Bra sí lia em ple na ex e cu ção.

A nova es tra da, além da sua in te gra ção no já fa mo so cru ze i ro, cons ti tu in do seu bra ço ori en tal, iria de sem pe nhar im por tan te mis são de semeadora de pro gres so, já que ti nha ele va do sen ti do eco nô mi co. Da ria aces so a uma das mais pro mis so ras re giões bra si le i ras, re pre sen ta da pelo Triângulo Mineiro, sul e sudoeste de Goiás e vasta zona tributária de Mato Grosso, onde se localizam terras muito férteis para a lavoura le-

vando-se em conta o já impressionante volume de sua safra de cereais, sobretudo arroz, milho e feijão.

O percurso total da Santos–Brasília – 1.175 quilômetros – equivalia a dois terços da ligação rodoviária Rio–Porto Alegre, ou três quartos da distância do Rio a Salvador. Ela se desenvolvia numa orientação estratégica, passando por trás de Brasília, que era, assim, contornada, e seguindo até Goiânia, para dali, retornando no rumo norte, alcançar Anápolis.

Além disso, prosseguia, em ritmo acelerado, o asfaltamento da Rio–Bahia, outra estrada-tronco, destinada, igualmente, a *costurar* o Brasil por dentro, ligando o Rio a Salvador e beneficiando largos trechos da Zona da Mata mineira, área de lavouras de café e de açúcar. E, por fim, havia a Belém–Brasília.

No dia 9 de outubro, fiz uma visita de inspeção a essa rodovia, acompanhado de vários embaixadores estrangeiros. Por diversas vezes havia sobrevoado o traçado, vindo das nuvens a verificar-me-lha que se ia estendendo através do até então invadido coração do Brasil. Naquela data, porém, fiz a primeira inspeção direta das obras, em contato com os engenheiros e com os próprios furadores de mato, os heróicos cossacos. Para isso, eu havia determinado que diversos campos de pouso fossem abertos em plena floresta. Realizei a viagem num avião Douglas da FAB.

Ao aterrissar no primeiro campo de pouso, se gui, em companhia dos embaixadores do Equador, da Alemanha, da Grã-Bretanha e da Tchecoslováquia, em caminhonetes de fabricação nacional, até a ponta da estrada, no local onde se efetuavam os serviços de desmatamento. Ali, em plena floresta, tivemos a oportunidade de assistir à derubada de árvores gigantescas, por meio de tratores, para a abertura das picadas, através das quais penetrariam, em seguida, as outras máquinas de terraplenagem.

O segundo campo de pouso ainda não dava acesso por terra. Situado a cerca de 250 quilômetros de Belém, fora aberto por uma turma de cossacos que penetrara na selva, abrindo picadas, pelas quais só se podia caminhar em fila indiana. Feita a clareira inicial, o campo já permitia a descida de pequenos aparelhos. O nosso Douglas sobrevoou aquele campo e prosseguiu viagem para o sul numa extensão de outros 250 quilômetros.

Em Imperatriz, fui encontrar Bernardo Sayão, na direção geral dos trabalhos naquela frente. Antes mesmo que o avião pousasse, pude vê-lo – a figura de gigante, des tacan do-se no meio da mul ti dão que se aglo me ra va ao lado da pis ta. Per ce bi que es ta va co mo vi do. Seu an ti go sonho estava sendo concretizado: naquele momento, ele recebia, no próprio local do seu trabalho de desbravador, a visita do Presidente da República. Abraçou-me, emocionado. Quando lhe perguntei como ia, recompôs-se num minuto, retomando seu natural de homem afeito à luta contra a Natureza. “A Ligação não demora, Presidente” – respondeu com determinação.

Através daquela viagem, pude constatar, *de visu*, o acordar para a civilização de toda a imensa região. À proporção que a rodovia avançava, iam surgindo, nas suas margens, povoações, núcleos humanos, ar re me dos de vi las, que logo se trans for ma ri am em lo ca li da des florescentes. Os dois Brasis finalmente se encontravam – o civilizado e o sel va gem – e se fun di am, sem que a fu são im por tas se em der ra ma men to de san gue, como acon te ce ra nos Esta dos Uni dos. Ao in vés de ar mas, os conquistadores do vale amazônico levavam tratores e se men tes. Os tra to res der ru ba vam as ár vo res gi gan tes cas e, nas cla re iras, ia-se se me an do o gran de Bra sil do fu tu ro.

Ao concluir a viagem de inspeção, dirigi ao Cardeal Dom Carlos Carmelo de Vas con ce los Mota, de Bra sí lia, um te le gra ma re la tan do o que vira, e concluíra: “Só Brasília poderia possibilitar um empreendimento de tamanho ar ro jo, es tan do, as sim, ple na men te con fir ma das as palavras proféticas de Vossa Eminência quando, ao celebrar a primeira missa nes te Pla nal to, ain da de ser to, afir mou que Bra sí lia se ria o tram po lim para a con quis ta da Ama zô nia.”

PROSEGUEM AS OBRAS DE BRASÍLIA

Após uma rá pi da vi a gem ao Rio, re tor nei, no dia 9 de no vem bro, a Bra sí lia. Mi nha pre sen ça se as so ci a va à pas sa gem, no dia se guin te, do se gun do ani ver sá rio da cons tru ção do Ca te ti nho.

A cerimônia foi simples. Inaugurei uma placa de bronze comemorativa da data e recordei num discurso como aquela casa de madeira

havia nascido. Estavam presentes apenas os diretores da Nova capital, com Israel Pinheiro à frente, uns poucos dos idealistas que haviam tido a idéia da obra; entre os quais César Pretes e João Milton Pretes, e os quatro operários que tinham erguido a casa: Joaquim dos Santos, pernambucano; Antenor Soares, mineiro; Sebastião Calazans, também mineiro; e Francisco Martins, português.

Finda a cerimônia, passei a inspecionar, em companhia de Israel Pinheiro e de Oscar Niemeyer, as obras em andamento. Na ocasião, a Praça dos Três Poderes surgia do chão, na imponência de seu traçado urbanístico, para se converter no coração administrativo do País. Estavam sendo construídos os palácios do Congresso, do Judiciário e os Ministérios. Do outro lado da Praça, erguia-se o palácio presidencial, denominado dos Despachos e que depois batizei de Palácio do Planalto. Os três poderes da República ali estavam, frente a frente.

Durante a visita, inaugurei oito cumeeiras de blocos residenciais do Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Bancários (três), do Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Industriários (quatro) e dos Comerciais (um). Presidi, igualmente, à inauguração de um poço semi-artesiano, destinado a abastecer o conjunto residencial dos bancários com água potável da melhor qualidade, e da sala de Coordenação e Controle das Obras das Instituições de Previdência.

Na sala de Coordenação e Controle foi firmado um convênio entre os Institutos de Previdência e várias fábricas de cimento, a fim de se garantir um fluxo permanente do material, cabendo à Rede Ferroviária Federal a responsabilidade pelo transporte respectivo. Esse acordo seria o primeiro de uma série de outros, referentes ao ferro, às madeiras e aos demais materiais de construção, tendo como objetivo evitar qualquer atraso nas construções de Brasília.

Para que a Nova Capital pudesse ser concluída no prazo prefixado era indispensável o estabelecimento dessa escala de prioridades, já que os mercados fornecedores ficavam no litoral, distantes do Planalto mais de mil quilômetros. Desses mil quilômetros, só existiam estradas na metade do percurso. A Rede Ferroviária auxiliaria um pouco, pois Anápolis estava ligada a São Paulo pela Estrada de Ferro Mogiana. Tratava-se, entretanto, de uma ferrovia de bitola estreita, com reduzida capacidade de tração.

De qualquer forma, as prioridades governamentais, asseguradas através do novo convênio, passaram a incidir sobre a ferrovia, cujos vagões seriam reservados dali em diante para os suprimentos indispensáveis às obras no Plano. O grosso do fornecimento, porém, continuaria sendo levado a efeito ao longo das rodovias e pelos trilhos das antigas tropas na maior parte do percurso.

Ao encerrar-se o ano de 1958, dei conta ao povo do que ocorria no Brasil Central. As estruturas metálicas dos ministérios estavam sendo montadas e teve o início a construção do edifício, de vinte e oito andares, anexo ao Palácio do Congresso. Havia sido concluídas as fundações do Palácio do Supremo Tribunal Federal. A pavimentação de ruas e avenidas prosseguia em ritmo acelerado, estando quase terminada a do Eixo Monumental, a de acesso ao Palácio da Alvorada e ao Brasília Palace Hotel, a da Avenida das Nações e da ligação Zona Sul–Aeroporto, a do Eixo Rodoviário Sul e a das ruas transversais, prevendo-se a conclusão definitiva para fins de fevereiro de 1958.

Além dos edifícios de apartamentos dos Institutos de Previdência e da Fundação da Casa Popular, concluídos ou em conclusão, as construções particulares já chegavam a quase uma centena. Por outro lado, desparava o maior interesse possível a venda de terrenos na Nova Capital. Em fins de 1958, já haviam sido adquiridos oitocentos e doze terrenos comerciais, onze para edifícios de apartamentos, excluídos os cento e quarenta e três destinados aos institutos e caixas; trinta e um para edifícios bancários; além de várias áreas para escolas e colégios. A receita prevista era de cerca de vinte bilhões de cruzeiros, mais que suficientes para as obrigações da Novacap, tornando-se Brasília, assim, um empreendimento cujos gastos seriam perfeitamente cobertos com a venda de suas áreas disponíveis.

No que dizia respeito à opinião pública nacional, Brasília deixara de ser a cidade do “ali vai ser”, para se converter na cidade do “aquilo que é”. No início da construção, era comum apontar-se uma imensa cratera e esclarecer-se que ali seria erguido o Palácio do Congresso ou o edifício do Supremo Tribunal Federal ou a gigantesca Plataforma Rodoviária. Essa fase de demuito estava ultrapassada.

O Plano Piloto, que fora uma cruz riscada a lápis na planta de Lúcio Costa, perdera seu caráter irreal de concepção artística no papel,

para se projetar concretamente, com vida própria e já integrado no cenário do Planalto Central. Para qualquer lado que se olhasse, viam-se obras em conclusão, cujas ruas já estavam abertas e em trechos ao contrário. A cidade, que “seria a minha sepultura política”, havia-se transformado em menos de dois anos numa esplêndida realidade. Cada semana, uma inauguração era feita. O comércio expandia-se com a abertura de novas casas e lojas. Vinte mil operários trabalhavam só no perímetro urbano.

Dado o prestigio de que já gozava a Nova Capital, diariamente numerosos aviões comerciais partiam do Rio, levando turistas que desejavam conhecer Brasília. No Brasília Palace Hotel tornara-se difícil conseguir um apartamento, e as reservas eram feitas com duas semanas de antecedência. As refeições, no hotel, constituíam espetáculos de elegância e bom gosto.

Embora a cidade ainda se ressentisse de muitas deficiências, como luz, eletricidade, serviço de transportes, sua população crescia vertiginosamente. Os pioneiros moravam como lhes era permitido, improvisando tudo. Em fins de 1958, Brasília já dispunha de 25 mil habitantes, todos alojados em casas de madeira. Esse núcleo populacional, descontada a massa dos contratados pelas firmas construtoras – que possuíam galpões-alojamentos nos seus canteiros de obras –, concentrava-se na chamada Cidade Livre, que era o primitivo Núcleo Bandeirante.

A Cidade Livre, consequência da construção de Brasília, surgiu, também, do nada, sem dispor do apoio de uma aldeia sequer. Imaginou-se, na época, a criação de um núcleo populacional, fora do Plano Piloto, com um comércio regular, que pudesse atender aos trabalhadores que chegassem para a construção da Capital. Surgiu, assim, a denominada Cidade Livre – autêntica concentração humana, alojada em casas de madeira, no gênero de Dodge City e de outras cidades do mesmo tipo, características do Velho Oeste norte-americano.

No início, eu temia que a construção da Cidade Livre viesse favorecer a criação de um aglomerado de favelas, de difícil erradicação. Entretanto, com a intensificação das obras de Brasília, impusera-se a ampliação do Núcleo. De fato, como os milhares de candangos poderiam viver sem casas comerciais? Como poderiam passar sem bancos, sem

ho téis, sem pen sões, sem ofi ci nas me câ ni cas e sem far má ci as? To dos es ses estabelecimentos existiriam, um dia, na área do Plano Piloto, mas somente quando Brasília já estivesse construída. Seria necessário criar um comércio provisório, e daí a minha concordância em que fosse ampliado o inicial Núcleo Bandeirante.

Concedidas pela Novacap as primeiras licenças para a construção de casas de madeira, verificou-se verdadeira avalanche de novos pedidos. Chegava gente de toda parte, e não era possível que não dispusesse de um abrigo. Havia quem morasse sob árvores, debaixo de pontes e até mesmo dentro de caminhões abandonados. A situação agravou-se tanto que julguei melhor ir ver, com os próprios olhos, o que ali estava ocorrendo.

Quando desci do carro, os fofos teiros me cercaram. Eram milhares, possuindo apenas a roupa do corpo. Muitos tinham mulheres e filhos. Queriam trabalhar; fazer alguma coisa; ganhar dinheiro para sustentar a família. E, como era natural, tinham necessidade de casas. Os próprios moradores da Cidade Livre se mostravam a favor da liberação das licenças. Diante de mim, um deles fez este apelo: “Vamos deixar o povo construir, Presidente?” E ficou me olhando. Contemplei aquela massa humana; avaliei o volume dos sem-casas; e respondi também à feição dos pioneiros: “Está bem, pessoal. Que cada um faça sua casa, mas nada de invadir o Plano Piloto.”

SURGE A PRIMEIRA CIDADE-SATÉLITE

A Cidade Livre fez-se, então, em poucos meses. Em 1958, já havia 2.600 casas comerciais e sete agências bancárias. Abriam-se restaurantes e bares. Instalaram-se hotéis e pensões. Surgiram bilhares. Um *mercado municipal* fornecia gêneros e artigos hortigranjeiros à população. Vieram os açougues e os armazinhos. Um candango, com o qual conversei numa das minhas inspeções à Cidade Livre, resumiu nesta frase expressiva o que era aquele formigueiro humano: “Isto aqui não pára mais, Presidente.”

De fato, a cidade improvisada não iria parar. Pior ainda: iria se transformar num problema social, e que surtiu, quando me nos se es-

perava, no dia 28 de maio de 1958. Foi uma situação dramática. Cerca de 5 mil flagelados, tangidos pela seca no Nordeste, chegaram a Brasília e invadiram a Cidade Livre. Concentraram-se, depois, ao longo da estrada Brasília–Anápolis, à direita de quem se dirigia para a cidade goiana. Moravam da maneira mais precária possível – barracões de madeira velha, de lata, de folhas de zinco, de sacos de cimento. Não havia água no local e eram impressionantes a promiscuidade e a falta de higiene.

Formara-se, assim, a primeira favela de Brasília. Aqueles refugiados, depauperados como estavam, não podiam trabalhar. Teriam de ser assistidos, como o Governo vinha fazendo com os seus irmãos no Nordeste. No Polígono das Secas, porém, existiam os órgãos próprios para aquela assistência. Em Brasília não. E a Novacap não poderia assumir a responsabilidade de alimentá-los. O pouco que aqueles flagelados haviam trazido – uns restos de farinha e uns pedaços de rapadura – logo fora consumido. E os cinco mil homeless passaram, em tão, a exigir comida das autoridades da Novacap de forma ameaçadora.

Não foi fácil a remoção dos cinco mil homeless. Ernesto Silva, subindo num caixote, falou à multidão. Mostrou-lhes a planta do que seria a nova cidade-satélite, expondo-lhes a vantagem de já se instalarem em seus próprios lotes, onde, mais tarde, poderiam construir a casa definitiva. Prometeu que a Novacap se encarregaria de dar transporte a todos e que construiria os barracões provisórios, onde iriam alojarse.

Embora desconfiados, os invasores concordaram com a mudança. E teve início, então, a operação-transferência. As assistentes sociais cadastram os migrantes e, indo de casa em casa, cerca do adentramento, aproveitaram a oportunidade para convencer os recalcitrantes. Depois, chegaram os caminhões, que quase nada conseguiram transportar. Permanecia a desconfiança. Em resumo, no primeiro dia, só uma família foi transferida.

Ernesto Silva e Mário Meireles, porém, não desanimaram. No segundo dia, lá estavam eles às 8 horas da manhã. Novo trabalho de persuasão. Depois de muito esforço, conseguiram fazer a transferência de uma dezena de famílias. Um hospital volante das Pioneiras Sociais, enviado por sua presidente, Sarah Kubitschek, foi estacionado no local onde seria a cidade-satélite. A Novacap comprou madeira, pregos, folhas de zinco, e os barracões, construídos em Taguatinga, apresentavam bom aspecto. Afi nal, em dez dias, foram transferidos todos os invasores.

Concentrados os flagelados na área, a Novacap providenciou as indispensáveis obras: quase mil fossas construídas; demarcação dos respectivos lotes; instalação do serviço de água; organização de uma frota de caminhões para o transporte diário para Brasília e vice-versa; e instituição da assistência médica.

Venida essa etapa inicial, foi construída, na nova cidade, uma escola primária em alvenaria, seguida, pouco depois, da primeira Escola Profissional de Brasília. As Pioneiras Sociais, de que era fundadora e presidente minha esposa, Sarah Kubitschek, iniciaram a construção do Hospital São Vicente de Paula, e o subprefeito, designado, providenciou as obras de terraplenagem.

A cidade-satélite organizou-se, pois, como Brasília. Saiu do nada, e abriu os olhos para a existência, contemplando o cenário desolado do Plano Central. Para a aquisição de lotes, era necessária autorização do subprefeito e a regularização se fazia no Departamento Imobiliário da Novacap. Não era permitido que alguém possuísse mais de um lote, e os compradores só poderiam ser os trabalhadores e servidores modestos da Novacap. Os lotes comerciais eram distribuídos a comerciantes de parceiros, e um lote só a cada um, mesmo assim se fosse dono do negócio nele instalado.

Em seis meses, Taguatinga já era uma realidade. A cidade havia sido construída, e estavam em funcionamento a escola, o hospital, as casas para as professoras, os estabelecimentos comerciais pioneiros, e, em meados de 1959, inaugurou-se a Escola Industrial. Surgira, assim, a primeira cidade-satélite de Brasília.

.....

A morte do bandeirante

O ano de 1958 chegara ao fim. Olhando o caminho percorrido, cheguei à conclusão de que deveria estar satisfeito. Durante o ano, atendendo às exigências do Código Eleitoral, diversos ministros se demitiram. Aproveitei a oportunidade para fazer uma profunda reforma ministerial. Em seguida, presidi às eleições de outubro, para renovação da representação no Congresso. O pleito decorreu em ambiente de perfeita ordem, sem que se fizesse sentir qualquer pressão sobre o eleitorado. E, por fim, os resultados das urnas não alteraram a composição das forças que se dividiam no cenário partidário.

Assim, minha posição política, naquele momento, era perfeitamente satisfatória. Ao contrário do que acontecera a Getúlio Vargas, que chegara ao Governo fortíssimo e fora se enfraquecendo com o passar dos anos, eu conquistava terreno à medida que me aproximava do fim do quinquênio. Uma prova disso foi justamente a reforma ministerial, realizada não segundo um critério político mas de acordo com minhas preferências pessoais. Escolhi os elementos meus para as diferentes Pastas, e essa tomada de posição não teve qualquer efeito nos que ma desustentação política da administração.

Brasília já havia deixado de ser uma obra do meu governo para se converter num símbolo nacional. Não existia quem não se admirasse do que estava sendo realizado no Planalto.

Contudo, são desconcertantes os desígnios da Providência. Em face de tão enco ra ja do res acon te ci men tos, eis que, logo no iní cio de 1959, um fato trágico enluta toda a Nação: a morte de Bernardo Sayão, a 15 de ja ne i ro de 1959.

Vi-o pela última vez, dois meses antes. Foi em Imperatriz, por oca sião de uma vi a gem de ins pe ção.

Depois dessa viagem, regressei ao Rio. Sentia-me tranqüilo, no que dizia respeito àque le *front* de trabalho. Ele comandava a turma do Sul e Rui de Almeida, a do Norte. Avançavam, um ao encontro do ou tro, para re a li zar a tão so nha da li ga ção, com data mar ca da para a junção: 31 de janeiro de 1959. Trinta quilômetros apenas separavam as duas fren tes.

Uma se ma na an tes de 15 de ja ne i ro, Sayão en vi a ra um bi lhe te ao acam pa men to de Aça i lân dia, di zen do: “Se não man da rem man ti men tos, es ta mos com os dias con ta dos.” Um avião Cess na so bre vo a va a fren te de tra ba lho, e, dele, ca í ram os pá ra-que das com os man ti men tos pe di dos.

“Estamos com os dias contados” – era assim que se jogava a vida na Belém–Brasília. Bastava que uma remessa se atrasasse para que os trabalhadores ficassem ameaçados de morte. Morte pela fome. Mas exis ti am ou tros gê ne ros de mor te à es pre i ta dos que vi o la vam o san tu á rio da floresta. Sayão dera um balanço nos sacos vazios de provisão e mandara o bi lhe te. Mal sa bia que o Anjo Ne gro, sen ta do ao lado de sua bar ra ca, já havia co me ç a do a te cer-lhe o su dá rio.

Durante o dia, era aquela luta heróica contra tudo. Quando havia sol, um calor de 40 graus. Se chovia, a terra recém-descoberta trans for ma va-se em ter rí vel la ma çal, no qual os tra to res cha pi nha vam e mergulhavam as lagartas. Mesmo as sim, a aber tu ra da es tra da nun ca era retardada. Dois quilômetros eram vencidos diariamente. Os aviões da FAB en car reg a vam-se do su pri men to de gê ne ros ali men tí ci os. Cada pá ra-que da que caía trazia uma pequena bomba que explodia ao tocar o solo. Essa idéia fora um avan ço so bre a pri mi ti va ini ci a ti va de Sayão, de co lo car ga tos nos pa co tes.

Enquanto a estrada avançava, campos de pouso iam sendo construídos. De cem em cem qui lô me tros, um era aber to. Con tu do, es ses *campos de pouso* não passavam de clareiras na floresta, para que os aviões não se em ba ra ças sem na ga lha ria.

No Nordeste, di zia-se: “Por onde pas sa a vaca, pas sam o va-queiro e seu cavalo.” Na Amazônia, a frase deveria ser alterada. Onde houvesse um claro na selva, o heróico piloto descia com o seu te-co-teco. Havia uma escala de precedência na conquista gradual da floresta. Primeiro, vinham os teco-tecos – espécie de Fords-bigode aéreos – que desciam em qualquer lugar. Depois dos teco-tecos, surgiram os Cess nas – ca i xas de fós fo ros vo a do ras, mas do ta dos de al gu ma se gu ran ça de vôo. À medida que os *campos de pouso* se alargavam e iam ficando batidos, passavam a chegar os aviões maiores. O último era o famoso Douglas – a *carroça aérea* – que enormes serviços prestou ao desbravamento do in te ri or do Bra sil.

Desse modo, a Belém–Brasília ia avançando no rumo da tão falada Li ga ção, a qual sig ni fi ca ria que Bel ém es ta ria li ga da à Bra sí lia. De po is de ab er to esse sul co, es ten der-se-ia a ur di du ra de ner vu ras bran cas, que seria o mapa rodoviário da região, fazendo respirar municípios até então estrangulados pela selva. O monoextrativismo da borracha, no Norte, e a monotonia das lavouras de arroz, no Sul, teriam fim, substituídos por toda uma série de atividades agropecuárias – indústrias que iriam valer-se da es tra da, para fazer a ci vi li za ção pe ne trar no in te ri or.

Sayão sempre sonhara, não só com a Belém–Brasília, que era a *espinha dorsal*, mas, tam bém, com as ro do vi as la te ra is, que se ri am as *costelas*. Numa antecipação da segunda arrancada, que já projetava, havia so bre vo a do, mui tas vezes, a flo res ta, na di re ção do o es te, vi su a li zan do o que seria, dois anos de po is, a Bra sí lia–Acre. Na que le mo men to, po rém, sua atenção estava con cen tra da na Li ga ção. Duas se ma nas ape nas o se pa ra vam da data fi xa da para o gran de acon te ci men to.

O último bilhete de Sayão fora escrito com visível nervosismo, o que era con trá rio ao seu tem pe ra men to. Ao re di gi-lo, po rém, tre-mia-lhe a mão, que sempre fora firme. Por isso, rasgou-o duas vezes. A ter ce i ra re da ção é que iria cons ti tu ir a sua úl ti ma men sa gem. Vê-se o ho-mem, num retrato, de corpo inteiro, neste simples recado, reclamando pro ví sões. “Des de ter ça-feira, 13 pró xi mo pas sa do, aqui es ta mos na imi-nên cia de pa rar o ser vi ço por fal ta de ali men ta ção para o pes so al. Ama-nhã não te re mos re cur sos para o al mo ço, e é es tra nho o si lên cio, a in di-ferença de quem está na retaguarda, devidamente abastecido, pelos que aqui estão fazendo uma coisa necessária no momento: o campo.” E

enumerava os gêneros alimentícios de que tinha necessidade, pedindo que os jo g as sem na cla re i ra do cam po, val en do-se de to dos os me i os de transporte disponíveis. E concluía seu dramático apelo: “Julgo que a úni ca co i sa ne ces sá ria é o cam po, a tem po e a hora. A pi ca da é de re la ti va im por tân cia. Sem aque le, não adi an ta fa zer esta.”

Ameaçado de morrer de fome, Bernardo Sayão pensava, com determinação, na cons tru ção do cam po de pou so. Era o ob je ti vo ime di a to, importante, porque o Presidente da República deveria ali descer no dia 31 de jane i ro. Tudo fi ca ra com bi na do, quan do nos a vi s ta mos, pela úl ti ma vez, em Imperatriz. No acampamento do Gaúcho, em Cercadinho, situado num recanto pitoresco da mata, ofereceram-me, na ocasião, um almoço sim ples e de li ci o so: cou ve-mineira, qui a bo e an gu. A mesa fora um enor me tron co de ár vo re. Nes se al mo ço, os plan os fi ca ram as sen ta dos.

Além do destocamento que faltava, Sayão teria de construir, com ur gên cia, o cam po de pou so no lo cal, onde se da ria o en con tro das duas turmas. Durante três dias, Sayão estivera acampado no Estreito. Era comum já estar dormindo às oito horas da noite. Naquele dia, porém – véspera de sua morte –, já eram onze e meia, e ele ainda estava acordado. O pra zo era, de fato, cur to, e daí o ner vo sis mo. No dia se guin te, cedo, seguiu para o local da Ligação, onde estava em curso intenso desmatamento. Era ensurdecedor o barulho das árvores ca in do. A barra ca do acampamento estava à beira de um córrego, não muito perto das obras.

Enquanto as ár vo res eram der ru ba das, ele, Gil ber to Sal gue i ro e Jorge Dias discutiam debaixo da barraca. Gilberto saiu, por um mo men to, para con fe rir uma in for ma ção. Nes se mo men to, ou viu-se um es tron do. “A ár vo re! A ár vo re!” – gri ta ram os tra ba lha do res. Jor ge Dias fi ca ra machucado no bra ço. A barraca fora amas sa da pelo peso do enor me ga lho des pren di do. E Sa yão? Nin guém via o che fe, o co man dan te, o Anhangüera da que la pe ne tra ção na floresta.

De súbito, sua figura hercúlea destacara-se entre a galharia deitada. Estava de pé. Mas mortalmente ferido. Uma enorme fratura exposta na perna esquerda e o bra ço do mesmo lado esmigalhado. Tinha, também, o crânio fraturado. Mas continuava de pé. Esvaindo-se em sangue. Era a tragédia que se fazia presente no acampamento, para ce i far a vi da do ban de i ran te.

Na quele local não existia médico nem qualquer tipo de socorro. Que fazer? Houve de se perorar e pôni-lo entre os integrantes da Frente. Sayão, ainda de pé, caminhou até um tronco derrubado e, sentando-se nele, pediu que lhe descalçassem a bota do pé esquerdo. Fazia tudo com calma, como lhe era característico. Apesar da dor e de estar mortalmente ferido, ainda era quem dava as ordens. Continuava sendo o chefe – o comandante da quele pugilo de bravos.

Ante o espanto dos que o cercavam, repetiu a ordem: “Tirem-me a bota!” Um mateiro curvou-se e deu início ao trabalho. A tarefa era difícil, por causa da fratura exposta. Sayão continuava calmo, mas a dor lhe crispava a fisiologia. De ram-lhe, em tão, uma dose de coramina, que ele próprio havia levado para seus homens. O remédio pouco adiantou. Quando conseguiram tirar-lhe a bota, dava a impressão de que iria ter um colapso. Pediu, então, que o deitassem. Puseram-no numa rede. Parecia estar só dentro do mui-to e, a todo instante, levava a mão à cabeça. A fratura doía. Sua camisa estava empapada de sangue. Estendido na rede, deixou-se ficar quieto – os olhos semicerrados – respirando profundamente. Verificaram, com espanto, que havia entrado em coma.

Os trabalhadores entreolharam-se, sem saber o que fazer. Às três horas da tarde, por fim, viu-se o ruído do motor de um avião. Sobrevoou o local, atirando víveres. Eram os víveres que ele havia reclamado, através do seu último bilhete. O piloto parecia estar nervoso, pois atirava os embrulhos para todos os lados e um deles atingiu um trabalhador, ferindo-o na cabeça. Os que se encontravam em terra gritaram, gesticularam, tentando fazer com que o piloto compreendesse o que havia ocorrido. Por fim, alguém teve a idéia de cruzar dois paus e cobri-los com as camisas dos trabalhadores. O piloto achou estranho e reduziu a altura para observar. Viu, então, um homem deitado, com a roupa vermelha de sangue.

Em seguida, o avião partiu, sem que os que se encontravam em terra pudessem saber se o piloto havia compreendido o sinal. Contudo, ele o entendera. Mais tarde, veio um helicóptero. Com grande sacrifício, puseram Sayão no interior do aparelho e um dos seus auxiliares – Kelé – foi junto. Kelé sentou-se no chão do helicóptero e fez com que a cabeça de Sayão ficasse apoiada no seu colo. Seguraram, em tão, para o povoado mais próximo – Açailândia.

Pilotando o helicóptero, estava o Major Tomás, amigo de Bernardo Sayão. Conduzia o aparelho com cuidado, evitando solavancos. Eram sete horas da noite. Lá embaixo, a floresta se fechara, como um só e imenso lençol preto. De vez em quando, o Major Tomás voltava a cabeça e observava Sayão – o corpo estirado no chão, e a cabeça apoiada nas pernas do Kelé.

Pouco depois das sete horas, o que se temia aconteceu. O gigante não resistira aos ferimentos. Expirou sem um gemido. Apenas respirara mais fundo – e só.

O helicóptero aterrissou em Açailândia e os moradores da localidade correram, julgando que poderiam prestar algum socorro. Tudo, porém, estava acabado. Levaram o corpo para uma pequisa e deram-no numa espécie de maca, apoiada sobre dois taboões de gasolina. E, assim, ali ficou o bandeirante cerca de um mês, que ele tanto amara, enquanto se tentava comunicá-lo, pelo rádio, com Brasília e com Belém, para transmitir-se a tragédia.

A VINGANÇA DA FLORESTA

Entretanto, antes mesmo que o rádio o contasse, já se sabia, em Belém e em Brasília, o que havia acontecido. A notícia correria. Penetrara a floresta. Vencera distâncias. Como? Ninguém poderia dizê-lo. Em Belém, a repercussão foi intensa, como aliás em todo o Norte, porque o nome do bandeirante já se firmara ali como o de um herói. Em Brasília, a cidade parou de repente. Durou dois anos, a febre de trabalho nunca havia registrado ali qualquer interrupção.

Naquele dia, porém, tudo foi diferente. Pela primeira vez na sua história, Brasília sustou a respiração, sentindo que lhe faltava ar nos pulmões. Havia tristeza e ansiedade. Respirava-se silêncio e consternação.

Cruzes de crepe começaram a surgir nas janelas da Cidade Livre. As casas de comércio foram se fechando. Surgiram, por fim, panos pretos nos pára-choques dos caminhões.

Eu estava no Palácio Rio Negro em Petrópolis, mergulhado num oceano de papéis. Na mesma sala encontrava-se o Embaixador

Hugo Gouthier, casado com Laís, filha de Bernardo Sayão. Deram-me um radiograma. Era a notícia do acidente. Li-a, quase sustando a respiração. Ber nar do Sa yão era para mim mu i to mais do que um ami go. Nossa amizade tinha um significado que ultrapassava o caráter rotineiro das relações afetivas que aproximam duas cri a tu ras. O es cri tor Antô nio Calado surpreendeu, com rara lucidez, o sentido mágico dos vínculos que nos pren di am, um ao ou tro: “Olhe-se como se olhar o pla no de Bra sí lia, é ine gá vel que o en con tro de Jus ce li no Ku bits chek com Ber nar do Sa yão foi his tó ri co para este País.”

De fato, sempre considereirei Sayão uma espécie de prolongamento de mim mesmo. Minha imaginação criadora, meu impulso pioneirista, a au dá cia dos so nhos que so nhei pen san do no fu tu ro do Bra sil, encontraram perfeita ressonância na sua alma generosa.

De i xei tudo que es ta va fa zen do e, meia hora de po is, já vo a va para Brasília. O avião, que trazia o cor po de Sa yão, ater ris sou no ae ro por to da Nova Capital às oito ho ras da no i te do dia 16. Era enorme a multidão que aguardava a chegada. Num raio de 100 quilômetros, não havia ficado uma só pessoa em casa. Homens, mulheres e crianças, utilizando os transportes que pu de ram con se guir, con cen tra ram-se em Brasília.

O corpo foi retirado do avião e levado para a capela Dom Bosco. Uns 400 carros, jipes e caminhões engrossaram o cortejo que se deslocou, vagarosamente, atra vés da ci da de. Na ca pe la, Sa yão foi ve la do a no i te in te i ra, reve zan do-se o re du zi do nú me ro de pes so as que ca bi am no in te ri or do pe que no san tu á ri o. Lá fora, es ta va a mul ti dão.

No dia seguinte, sábado, foi a romaria ao cemitério de Brasília. Tão vir gem era que dois qui lô me tros de es tra da ti ve ram de ser cons truí dos, durante a noite, para dar passagem ao féretro. Um candango, que trabalhava na abertura da via de acesso, limpando o suor do rosto, co men tou: “O dou tor Sa yão mar cou este ce mi té ri o. Qu an do ter mi nou a marcação, perguntou: quem será o infeliz que vai ba ti zar esta ter ra? Mal sa bia que se ria ele mes mo...”

Em Brasília, não existiam velhos, reduzindo-se, portanto, as probabilidades de morte. O cemitério, por isso, transformara-se num ornamento urbanístico. Havia quem o visitasse, não para render homenagem a qualquer morto, mas para colher flo res sil ves tres. Sa yão, que o

marcara, iria inaugurá-lo. Entretanto, a ele, que fora pioneiro em tudo, seria negada essa penosa honra. A inauguração acabou sendo dupla. Benedito Segundo, o motorista do jipe e seu companheiro de correrias pelas estradas do Brasil Central, quando teve notícia do que aconteceria ao patrão, exclamara estarecido: “Não pode ser... Deus não podia fazer isso com o Dr. Sayão...” E morreu, também. Levou a mão ao peito, suspirou fundo, e caiu morto.

Assim, os dois inauguraram o cemitério. E, em torno, a cidade inteira. Os candangos atiraram flores sobre o caixão. Um deles pediu que Sayão fosse enterrado de pé, “de pé como soube viver, de pé como recebia o Presidente da República e a mais humilde criatura que o procurasse”.

Enquanto o caixão esteve em Brasília, a família não permitiu que ele fosse aberto. De se já a guaridar do seu chefe imprescindível de vida exuberante, que havia sido a sua característica. O povo, na sua humildade, compreendeu a manifestação daquele sentimento familiar. Assim, ninguém vira – com exceção dos seus companheiros de trabalho na selva – o gigante, pela primeira vez, deitado, sem ação.

Fiz questão de participar de todas as cerimônias fúnebres. Assisti à missa de corpo presente na capelinha de Nossa Senhora de Fátima e, depois, acompanhei o féretro até o cemitério. Falei, por fim, à beira do túmulo. “Ali estava como Presidente da República e como amigo. Na quele momento, porém, tal vez até mais do que Presidente da República e do que amigo. É que representava ali a totalidade do povo brasileiro, que, de fato, se mostrava consternado” – declarei. E prossegui: “Vim aqui dizer adeus a Bernardo Sayão, morto no campo da honra, morto na batalha em favor do novo Brasil. Mas a glória começa exatamente na hora em que ele deixa este mundo. Até então, nós todos, que com ele lidávamos, sabíamos que era um batalhador excepcional, um homem de fé e de energia fora do comum. Hoje, seu nome se inscreve na legenda. É um dos heróis da nacionalidade. Só nos consola de sua perda essa glória que já começa a iluminar o seu vulto, pois Sayão consumou o supremo sacrifício em benefício do futuro Brasil. Morreu de pé, no meio das múltiplas resistências da florista, quando já estava à vista o término do seu árduo trabalho. Quem o feriu foi justamente uma árvore – uma das numerosas que ele teve de abater, para que o Brasil to-

mas se posse do seu próprio terri tório. Mais de uma vez, ele me disse: no dia em que a Belém–Brasília es ti ver con cluí da, pos so par tir para sem pre. Não viveu para assistir a esse espetáculo. Mas de i xou tudo pron to, para que a ce ri mô nia se re a li z as se na data mar ca da.”

Fa la ram, em se gui da, di ver sos ou tros ora do res e, por fim, um candango – José de Sousa. Este tinha a voz trêmula e os olhos úmidos. Fa lou em nome dos hu mil des cons tru to res de Bra sí lia. José de Sousa foi simples e tocante, no desempenho de sua missão. “Apanhei no campo, no qual viveste pisando dia a dia” – declarou, com a voz embargada – “duas flo res, e elas es tão aqui, uma ama re la e ou tra roxa. Flo res sin ge las, Sayão, como a lembrança natural daqueles que te prezaram – os tra ba lha do res. Esta flor roxa significa luto, e esta amarela simboliza o nosso desespero pela tua falta.” Em seguida, José de Sousa atirou as duas flo res so bre o ca i xão.

Bernardo Sayão, o co man dan te da ba ta lha na fren te sul, mor reu no dia 15 de janeiro de 1959. Uma semana mais tarde, o engenheiro Rui de Almeida, comandante da batalha na frente norte, morria tam bém, ví ti ma de um cho que de ve í cu los. Dois aci den tes fa ta is com os lí deres da grande arrancada, quinze dias antes do encontro das duas tur mas de des brava do res.

Na tos ca mesa de trabalho, fincada no chão da barraca de Bernardo Sayão, encontraram, de po is, a úl ti ma car ta que ele ha via es cri to e que não chegara a ter mi nar. Era di ri gi da a sua irmã Dul ce. Nela di zia: “Ando, agora, bem equipado, com helicóptero e avião-correio, de gran de ca pa ci da de, para toda a semana, mais 54 má qui nas que es tão de sem bar can do em Santos.” O destino não quis que ele chegasse a ver esse equi pa men to. A flo res ta já ha via se la do a sua mor te. Assim como a Vupabaçu azul havia se vingado de Fernão Dias, nos primórdios da nossa História, a sel va amazô ni ca fi ze ra o mes mo, em ple no sé cu lo XX, com Bernar do Sayão.

COMPLETADA A LIGAÇÃO BELÉM–BRASÍLIA

A morte de Bernardo Sayão, a despeito do enorme pesar a que deu origem, não alterou o ritmo dos trabalhos de abertura da Be-

lém—Brasília. A partir da quele dia a estrada passou a chamar-se Rodovia Bernado Sayão, por força de um decreto do governo. Houve uma ligeira interrupção das atividades na frente sul, dada a ausência do comandante. Entretanto, Waldir Bouhid, responsável pela Superintendência da Valorização Econômica da Amazônica, transportou-se para o local, onde se encontravam os trabalhadores, e incumbiu-se, pessoalmente, da tarefa de promover a conclusão das obras na data prefixada.

Viajando de um lado para outro, e utilizando toda espécie de veículo, ele emagreceu 12 quilos em poucos dias, mas obteve êxito na sua missão. A palavra empenhada se ria cumprida: havia uma data para o encontro das duas turmas: 31 de janeiro de 1959. Conforme havia sido combinado, nesse dia eu estaria em Açaílândia, para assistir ao encontro.

Contudo, não me foi possível ir ao Rio no dia 31 de janeiro, por causa das festividades comemorativas do terceiro aniversário do meu governo, às quais deveria estar presente. No dia seguinte — 1º de fevereiro — deixei o Rio, bem cedo, viajando num avião Douglas da FAB, em companhia de minha família, de vários ministros de Estado e de embaixadores estrangeiros.

Em Açaílândia, o ambiente era de intenso entusiasmo. Além dos aviões da FAB, postos à disposição das autoridades, para ali havia afluído cerca de uma dezena de pequenos aparelhos — os famosos teco-tecos — levando pessoas do Pará, do Maranhão e do norte de Goiás. O cenário, no qual iria ter lugar a cerimônia do encontro, era o da floresta amazônica. Havia uma clareira, com o recém-aberto campo de pouso, e, para todos os lados, estendia-se a selva densa, misteriosa e aterradora. O calor era insuportável. Num canto, o General Teixeira Lott, ministro da Guerra, imper turbável na sua postura, enxugava o rosto com um lenço. Minha esposa Sarah e minhas filhas Márcia e Maria Estela inspecionavam a clareira, andando com dificuldade no chão, cheio de altos e baixos, ainda com os sulcos dos trações. O Rei tor Pedro Calmon conversava com o Embaixador Hugo Gouthier. As mais altas autoridades do país misturavam-se aos humildes e heróicos mateiros, em tocante cordialidade. Depois de um churrasco servido num imenso galpão de madeira, realizou-se uma missa campal num altar improvisado, oficiando os frades capuchinhos Frei Demétrio do Encantado e Frei

Bernardi no Vilasboas, ambos do San tuá rio de Nos sa Se nho ra de Fá ti ma de Brasília.

Esses dois sacerdotes, exa mi nan do a flo res ta em tor no, en con tra ram um gru po de pe que nas ár vo res, co ber tas de cí pós e orquí de as, cuja silhueta lembrava a imagem da Virgem Maria, com o Menino Jesus ao colo. O achado despertou entusiasmo, sendo considerado bom augúrio. Aproximei-me para ver a for ma ção ve ge tal. De fato, era Nos sa Se nhora que ali es ta va, es cul pi da pela mão da Na tu re za. As li a nas ha vi am-se cru za do com os ramos; as fo lhas ti nham sido do bra das de for ma ca pri cho sa; os cí pós, indo e vin do, ur di ram um bi zar ro de se nho; e tudo isso, com bi nado com a presença de tufos de folhagem, do emaranhado denso de ta qua ris, ha via cri a do a fi gu ra da san ta – per fe i ta, ní tida, destacando-se no fun do ver de da flo res ta, como se es ti ves se num ni cho.

Alguém su ge riu dar-se-lhe o nome de Nos sa Se nho ra da Flo resta e a idéia foi aprovada por todos. O Reitor Pedro Calmon viu na que la descoberta uma revelação da presença divina e, subindo num tra tor, fez um vibrante discurso, invocando a proteção da Virgem para os bravos ma te i ros que, ar ros tan do pe ri gos e re nun ci an do a qual quer es pé cie de con for to, ha vi am ras ga do a ro do via.

Entretanto, o encontro das duas turmas – cerimônia à qual fora assistir – exigia um ato concreto, que o simbolizasse. Requeria um protocolo próprio, expressivo, característico. Um enorme jatobá havia sido deixado de pé para que eu, como presidente da República e idealiza dor da que la li ga ção nor te-sul, o der ru bas se. Lá es ta va m os dois sul cos abertos – o que viera de Belém e o que partira de Brasília – e, im pe din do a li ga ção, bem no centro que assinalava o leito da estrada, a árvore imensa.

Me dia-a com os olhos. O ca u le pro je ta va-se con tra o céu qua se sem ga lhos e abria-se, lá em cima, a fron de ma jes to sa. Pe dro Cal mon, no seu discurso, havia-se referido, com eloquência, à que le ja to bá, di zen do que ele iria tom bar como o úl ti mo ta mo io do po e ma cé le bre, sa cri fi ca do para que fosse cum pri do o so le ne com pro mis so, ten do-se em vis ta o engrandecimento do Brasil e a felicidade das futuras gerações. De fato, o que havia parecido impossível estava acontecendo. A rodovia significaria a abertura de uma nova etapa da Transbrasiliana, que iria li gar o va que i ro dos pam pas ao ca bo clo dos se rin ga is à be i ra do rio-mar.

Num canto, via-se um trator amarelo. Era a arma de que me utilizaria para a batalha contra o último guerreiro. O mateiro Gaúcho en si nou-me o ma ne jo das ala van cas. Sen tei-me na bo léia e pus em marcha o veículo. Sentia-me orgulhoso da tarefa que me fora reservada. Dera a ordem para derrubar a primeira árvore do traçado da rodovia, e eu pró prio iria fa zer tom bar a úl ti ma.

Teve início então a operação-derrubada. Os mateiros haviam es ca va do o ca u le do lado opos to, de for ma a fa ci li tar mi nha ta re fa. Che gan do jun to ao ja to bá, en cos tei nele a bar ra di an te i ra do tra tor e ace le rei o mo tor. Ou viu-se um ron co ca ver no so que eco ou ao lon go da flo res ta. O tron co, po rém, con ser vou-se de pé.

Recuei um pouco, em busca de uma base mais sólida, e fiz uma se gun da in ves ti da. As la gar tas mor di am o chão; es pa da nan do ter ra, mas o veículo não avançava. O gigante resistia, impassível na sua ver ti calidade centenária. Reuniram-se os ma te i ros, cada um fa zen do uma su gestão, alvitando uma providência. Cavou-se de novo o tronco, re du zindo-lhe a fortaleza. Alguém sugeriu que se conjugassem os empuxos de dois tratores, já que a tarefa era superior à capacidade de uma única máquina. Veio, então, o segundo trator, pilotado por Darci Vieira Matos, veterano tratorista da floresta e integrante da vanguarda que viera do norte.

O ataque foi desfechado, em duas frentes. Ouviu-se um es tron do sub ter râ neo de ra í zes que se des pren di am. A ter ra, jun to ao pé da ár vo re, al te ou-se como um dor so de dro me dá rio. E o imen so ja to bá, im pas sí vel até en tão, ba lan çou no ar, indo e vin do, ame a ça do ra men te, mas não caiu.

Sentado na boléia do meu trator, mandei que escavassem a base mais pro fun da men te. Em se gui da, en gre nei as la gar tas e avan cei com fé e determinação. O jatobá oscilou ainda, mas desta vez de forma di fe rente. Era um cambaleio que prenunciava a queda. E, de fato, ela so bre ve io. Hou ve um es ta lo ma i or. Ou via-se o ras gar de fi bras ve ge ta is. E o gi gante começou a se inclinar para a frente – a princípio, suavemente; de pois com violência –, descreveu meia circunferênciano ar e desabou, por fim, so bre as ár vo res pró xi mas, abrin do enor me cla re i ra na flo res ta.

O último tamoio caíra, e, com sua morte, desfizera-se a su perstição da inviolabilidade da selva. As duas pontas da grande rodovia es ta vam li ga das. A derru ba da do ja to bá du ra ra duas horas.

Após a derrubada do jatobá, demorei-me no local, em palestra com o filho do Marechal Rondon, o topógrafo Benjamin Rondon, que me expôs o desenvolvimento do serviço de exploração da região, com a cooperação do Serviço de Proteção aos Índios. Ali tomei conhecimento do episódio vivido por um auxiliar do serviço de topografia, o trabalhador Luís Gonzaga, que se perdeu na floresta, na região do rio Cajuaperá, um dos formadores do Gurupi. Esse trabalhador ficou prisioneiro da selva durante quase três meses. Foi salvo pelos índios urubus, que o deixaram em ponto onde pôde, afinal, alcançar o acampamento mais próximo das turmas em operações, a cerca de 80 quilômetros ao norte de Açailândia, nas proximidades do local onde morreu Bernardo Sayão.

A tão ansiosamente esperada Ligação, sonho de Bernardo Sayão e Rui Almeida, estava feita. A grande ro do via havia sido rasgada, através de perigos e de dificuldades sem conta. Agora, quem sobrevoasse a região poderia vê-la, na sua extensão ininterrupta, estabelecendo a vinculação da capital do Pará com Brasília, ainda em construção. Nada menos de cinco campos de pouso haviam sido abertos ao longo do percurso – a partir de Guamá, nos quilômetros 14, 92, 163, 300, 370 – dando-se início, assim, à escalada, tornada inadiável, de se promover, por terra, a verdadeira integração nacional. O intenso tráfego que hoje anima os 2.200 quilômetros da Belém–Brasília desmentiu as afirmações de que a grande ro do via, tão importante para o Brasil, não se ria mais do que um simples *caminho de onças*.

INÍCIO DA COLONIZAÇÃO DO OESTE

Em fevereiro de 1959, o Príncipe Bernard, dos Países-Baixos, fez uma visita a Brasília e, durante sua estada ali, foram inauguradas 74 casas e 28 lojas, construídas pela Caixa Econômica Federal e destinadas ao funcionalismo público e ao comércio local. Tive a oportunidade de inaugurar, igualmente, os serviços telefônicos do centro urbano de Brasília, integrado por 250 aparelhos. As demais obras apresentavam adiantamentos: o edifício do Congresso já tinha pronta a cúpula do Senado e estava sendo armada a da Câmara dos Deputados; os ministérios, com

quatro unidades completamente armadas, já haviam entrado na fase de revestimento e encontrava-se no 6º pavimento o anexo do Congresso; os palácios do Planalto e do Supremo Tribunal já tinham a primeira laje assentada, e havia sido concluída a pavimentação das ruas e avenidas. No que concernia à barragem do Paranoá, o canal para o desvio, a embocadeirado desvio, a escavação do vertedouro e a segunda fase da impermeabilização estavam igualmente terminados. As construções da iniciativa privada cresciam, semanalmente, e, naquele mês, a firma ECEL havia concluído 37 casas duplex, e vários bancos, inclusive o Banco do Brasil, tinham iniciado a construção de suas sedes.

O desenvolvimento de Brasília não afetava, porém, a dinâmica geral da administração, que se desdobrava ao longo de numerosos e diversos setores. Em 1959, a meta prioritária era a da construção na val, a última das trinta e uma que consubstanciavam o programa de governo, tendente a fazer o Brasil progredir 50 anos em um quinquênio. O atraso, verificada na execução dessa meta, fora devido à necessidade de se preparar o terreno para a implantação da indústria. A meta compreendia dois amplos e complexos setores: a) remoção da Marinha Mercante, com a aquisição de novas unidades; b) instalação da própria indústria.

Quanto ao item a, a Marinha Mercante já dispunha de dezenas de novas unidades, adquiridas no exterior, e processava-se, em ritmo acelerado, o aparelhamento dos portos. No que se relacionava com o item b, os problemas não poderiam ter soluções precipitadas. Cuidei de providenciar, antes de mais nada, a legislação respectiva, estabelecendo incentivos fiscais, capazes de atrair investidores estrangeiros.

Para fazer aprovar a lei que cria o Fundo da Marinha Mercante, tive de me empenhar em renhida batalha no seio do Congresso. Daí a razão por que a criação do Fundo se arrastou por três anos e só em fins de 1958 foi aprovada.

Em dezembro de 1958, presidi à cerimônia do lançamento da pedra fundamental dos estaleiros da empresa Ishikawajima, na ponta do Caju, nos arredores do Rio. Eram capitais e *know-how* japonês que haviam atravessado o oceano, para cooperar na obra de libertação econômica do Brasil. Nesse dia – 13 de dezembro – o representante da Ishikawajima declarou a esperança de obter a qualificação da primeira unidade de 5.600 toneladas dentro de um ano.

Em janeiro de 1959, o projeto de cisvasso foi dado para a realização desse objetivo. No dia 8, presidi, na Ponta da Areia, em Niterói, à cerimônia do início da ampliação dos estaleiros ali existentes e cujo conjunto iria constituir o estaleiro Lahmeyer. Um mês depois, já presidia, em Jacuecanga, no litoral fluminense, à instalação dos estaleiros da Verolme, firma que congregava capitais e técnicos nacionais e holandeses. O primeiro navio a ser construído nesses estaleiros deveria deslocar 10 mil toneladas e estava programado para ser lançado ao mar em fins de 1960.

Assim, pela terceira vez em três meses, o governo dava início às operações preliminares de mais um estaleiro e a criação da que as estacas proporcionava a antevisão do que seria, em futuro próximo, o nosso parque de construção naval. Será justo ressaltar que não fazia tal esforço tendo em vista exclusivamente ampliar o acervo das realizações do meu governo. O que objetivava era proporcionar ao país a indispensável estrutura técnica, para que ele pudesse arriscar-se no mar tempestuoso da competição internacional. Sabia que aquelas iniciativas eram de execução de morada, e que, por isso, só iriam dar frutos em outras administrações. Mesmo assim, empenhei-me, de corpo e alma, na realização da meta.

Apesar dos desajustamentos internos, provocados pelas dificuldades de crédito, o Brasil via, de fato, um momento de cisvasso de sua evolução. O rompimento com o Fundo Monetário Internacional, ocorrido pouco antes, não significaria um propósito isolacionista. Nenhum país – e muito menos o Brasil, que estava em fase de plena expansão – poderia se dar ao luxo de enclausurar-se atrás de uma muralha chinesa. O mundo, que se abria além das nossas fronteiras, era, sem dúvida, uma eloqüente negação do individualismo, consideradas as nações como autônomas. O nacionalismo ortodoxo cederia lugar à política de blocos. Havia o bloco oriental e o bloco ocidental, cada um com fisionomia própria, mas ambos empenhados na realização de um objetivo, que lhes era comum – o desenvolvimento.

A formação desses blocos, se, por um lado, representava uma garantia de sobrevivência, trouxera, no seu bojo, por outro lado, um fator de espoliação que não poderia e não deveria ser ignorado. O rompimento com o Fundo Monetário Internacional representou, pois, uma

impostergável manifestação de intransigência nacionalista, muito embora a política que eu vinha realizando no terreno econômico-financeiro houvesse sido concebida tendo por base justamente o participacionismo.

Sabia que o Brasil não poderia em frenar o desenvolvimento tecnológico apegando-se aos seus próprios e escassos recursos. Tinha de aceitar a cooperação da técnica e do capital estrangeiros, condicionando essa participação aos imperativos de preservação da soberania nacional. Daí a escala de nacionalização que impus às indústrias que se transferiram para o Brasil.

Entretanto, quando menos esperava, deu-se o rompimento com o Fundo Monetário Internacional. Sua consequência imediata: todas as portas se fecharam às nossas aspirações de crédito para o desenvolvimento. Lembrava-me, com frequência, da sombria advertência do magazine *Time*: “O presente do Brasil está num beco sem saída.”

A despeito da advertência, proseguei no roteiro traçado. O povo, compreendendo a extensão da discriminação de que o Brasil estava sendo vítima, cerrou fileiras, impulsionando, por meio de uma decisiva cooperação da iniciativa privada, o esforço desenvolvimentista do governo.

As medidas passaram, então, a acusar avanços em relação aos objetivos prefixados. Foram substanciais os progressos verificados nos setores da indústria automobilística, da exploração do petróleo e do aumento do potencial hidroelétrico do país. A construção de estradas batia recordes sucessivos. Convém assinalar, igualmente, que a abertura da Belém-Brasília, representando uma escalada de desbravamento, passou a despertar enorme entusiasmo e a gerar emulações. Milhares de famílias, que viviam no Nordeste ou nas regiões inóspitas do Amazonas, começaram a deixar seus lares, a fim de se fixarem ao longo da rodovia. Os motoristas de caminhão – esses denodados bandeirantes do século XX, cujo patriotismo ainda não foi suficientemente exaltado – deram início, desde logo, ao intercamércio de mercadorias entre o Norte e o Centro-Oeste e vice-versa. No rastreado dos caminhos, iam surgindo os povoados, os núcleos populacionais, as vilas humildes perdidas na floresta.

Estimulando esse espontâneo surto de pioneirismo, providenciei para que alguns setores do governo colaborassem diretamente com os desbravadores, de forma a facilitar-lhes a heróica tarefa de integração nacional que estavam realizando. Assim, em treze emendamentos

com o Ministro Teixeira Lott, no sentido de que o Ministério da Guerra providenciasse o povoamento inicial das terras à margem da rodovia, no trecho compreendido entre Guamá, no Pará, e Gurupí, em Goiás, mediante convênio com a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

Nesse trecho, a rodovia atravessa uma região desprovida de qualquer recurso, com centenas de quilômetros quadrados de terras inteiramente despovoadas. Ao Exército caberia promover o povoamento e preservar o valioso patrimônio que constituíam a flora e a fauna da região. Outras incumbências foram também atribuídas ao Exército, como, por exemplo, a de proteger e assimilar as populações indígenas que viviam na área, e a de estabelecer a segurança indispensável à manutenção do tráfego.

Enquanto o Ministério da Guerra agia nesses setores vitais, o titular da Pasta da Saúde, Ministro Mário Pinotti, inaugurava o Serviço de Assistência Médica e Pesquisas da Rodobrás, no quilômetro 14 daquela rodovia, com a finalidade de socorrer os trabalhadores e as famílias pobres que haviam passado a habitar o recesso da mata, em cabanas totalmente isoladas e desprotegidas.

Assim, a ligação com o Norte processava-se em ritmo veloz. E não apenas a ligação, também o povoamento do solo e a colonização da área, de forma a incorporá-la ao território nacional. Entretanto, ao mesmo tempo que se concluía a Belém–Brasília, eu me antecipava nas providências destinadas a *costurar* por dentro do Brasil; procedendo, em grande velocidade, à construção da Fortaleza–Brasília, que ligaria o Nordeste à nova capital do País.

Nessa rodovia já haviam sido abertas dezesseis frentes de trabalho. A obra estava a cargo do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas. Seriam outros 1.709 quilômetros de rodovia, beneficiando quatro Estados: Piauí, Ceará, Bahia e Goiás. Na que lá época – 1959 – estavam em ação ali 14.000 trabalhadores, e da nova capital já poderiam ser utilizados, com o traçado pronto em terra batida, 220 quilômetros, os quais tinham início em Fortaleza e se estendiam até a localidade denominada Boa Viagem. O plano dessa importante via de comunicação interna deveria estar concluído em dezembro de 1960, com o seu leito em condições de receber as faltamentos.

Enquanto se procediam aos trabalhos de engenharia, o DNOCS, visando à melhoria dos índices sanitários das regiões desbravadas, construía hospitais e ambulatórios, a fim de que pudessem ser assistidas as populações das localidades situadas à margem ou nas proximidades do via. Em 1959, funcionavam residências de serviço e elementos de ajuda sanitária nos locais denominados: Picos, Simplício Mendes, São João do Piauí e São Raimundo Nonato, todos no Piauí. Assim, enquanto Brasília crescia e ia adquirindo sua definitiva estrutura urbana, o Norte e o Nordeste ligavam-se a ela, através de vias de comunicação, cuja construção honrava e dignificava a capacidade de realização do nosso povo.

Além da abertura para o Norte e para o Nordeste, outras obras estavam sendo levadas a efeito – algumas já em conclusão – para que a interiorização da sede do governo pudesse atender às exigências econômicas, políticas, sociais e estratégicas do novo Brasil, que Brasília iria criar.

Assim, em abril de 1959, fora entregue ao tráfego a ponte metálica sobre o rio São Francisco e ficara concluída a Rodovia Fernão Dias, para São Paulo. Essas obras eram de extraordinária importância. A ponte sobre o rio São Francisco estabeleceu a ligação rodoviária ininterrupta entre o Nordeste, o Leste, o Sul e o Centro-Oeste do Brasil, eliminando-se a última travessia com utilização de balsas.

O rio São Francisco seccionava a interligação rodoviária dos grandes eixos do Norte e do Sul, e daí a razão de a construção dessa ponte ter sido incluída no Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias 1956/1960. Tratava-se de uma providência administrativa que, embora reconhecida como a maior relevância para o desenvolvimento do país, vinha se arrastando a passo de galgo desde 1948, quando sua estrutura de aço fora construída na França. Governos entraram e saíram, e a ponte permanecia sem ser construída. Durante a campanha eleitoral, tomei conhecimento do que vinha ocorrendo, e prometi construí-la. Em abril de 1959, dois meses depois de haver comemorado o segundo aniversário do meu governo, a ponte era aberta ao tráfego.

A ponte sobre o rio São Francisco constituía mais um passo dado no sentido da integração que eu tinha em vista. As capitais dos Estados do Norte, a partir de Teresina, no rumo Leste, ligaram-se, as-

sim, ao sistema rodoviário nacional. Cessara o isolamento em que se encontravam e ficaram diretamente vinculadas ao grande eixo do Sul, que as punha em comunicação com a nova capital do Brasil.

Ampliava-se o leque de estradas que, partindo de Brasília, ou ali terminando, ia compondo a urdidura de comunicações, por meio da qual se estruturava a unidade nacional. A Belém-Brasília estava rasgada. Em 1959, encontravam-se em conclusão as seguintes ligações: Brasília-Belo Horizonte; Brasília-São Paulo até a BR-14, com asfaltamento além de Anápolis; com planejamento de estudos e execução da ligação de Brasília, via Barreiras, na Bahia, com toda a rede do Nordeste; e ligação com a BR-14, na altura de Ceres, para junção com a Belém-Brasília.

Todas essas estradas eram diretas, mas existiam as comunicações que se faziam por via indireta. Uma dessas era a Rodovia Fernão Dias, que ligou Belo Horizonte a São Paulo. Ela se vinculava indiretamente à nova capital, por que se ria com a continuação da Belo Horizonte-Brasília. Em face de sua conclusão, ficou o chamado Triângulo Econômico São Paulo-Rio de Janeiro-Belo Horizonte, de enorme importância para o desenvolvimento do país, representando mais um pilar para a sustentação da grande estrutura que o governo vinha montando.

Como essa ampliação estrutural tinha como ponto de apoio Brasília, julguei que havia soado a hora de se cuidar do que Bernardo Sayão havia denominado as *costelas*, isto é, as rodovias que ligariam a *espinha dorsal*, já abertas, às regiões desconhecidas do Nordeste brasileiro.

Como esse trabalho era de natureza pioneira, antes que os grupos de engenharia entrassem em ação, o terreno deveria ser explorado por sertanistas. Coube à Fundação Brasil-Central realizar essa obra de verdadeiro descobrimento de largas áreas do interior brasileiro. Assim, foi aberto um campo em Creputiá, às margens do rio Caruru, afluente do Tapajós. Esse campo serviria de apoio à rota Rio-Manaus, constituindo-se numa das etapas da marcha desbravadora, empreendida pelo sertanista Cláudio Vilas Boas, cuja expedição, partindo da Serra do Cachimbo e, depois de romper a densa selva amazônica, prosseguia rumo a Jacareacanga, ligando por terra as bacias do Xingu e Tapajós.

Feita essa primeira penetração, a Fundação providenciaria a instalação de postos médicos – que já estavam em funcionamento – em Garapu, Culuene, Javaru e Xingu, nos quais eram distribuídos gratuita-

mente vermífugos, antibióticos e vitaminas. Os doentes que necessitassem de curação específica eram transportados por aviões da FAB para o Hospital de Xavantina.

A assistência, prestada por esses postos e ambulatórios, estendia-se, principalmente, aos indígenas nas queilas e era levada a efeito não só mediante tratamento dos males generalizados entre os silvícolas, como, também, por intermédio de intervenções de conciliação, nas emergências de conflitos entre as diferentes tribos.

Independentemente desse esforço de desbravamento e de assistência médico-hospitalar, a Fundação Brasil-Central já havia passado ao segundo estágio de suas atividades, isto é, a dos trabalhos de engenharia, concluindo também, em tempo recorde, os 620 quilômetros de rodovia entre Caiapônia, Aragarças, Xavantina e Xingu, na serpa do Cachimbo. Fora ali que se iniciara a arreada de Vilas Boas, rumo a Jacareacanga, e que estava devassando novas áreas dos sertões do país. A idéia, que tinha em mente, era a de prolongar essa estrada, através da selva inexplorada, até Manaus.

Enquanto isso, Brasília progredia, adquiria projeção no cenário internacional e se afirmava como um empreendimento audacioso e revolucionário. Ao se encerrar o primeiro ano de sua construção, ela já se havia transformado em motivo de curiosidade por parte de estadistas, de escritores, de políticos das mais variadas tendências e de arquitetos de diferentes nacionalidades. Já tinham visitado a cidade o Presidente Craveiro Lopes, de Portugal; o Presidente Gronchi, da Itália; o Presidente Alfredo Stroessner, do Paraguai; a Duquesa de Kent, da Inglaterra; o Príncipe Mikasa, do Japão; e iriam visitá-la, nos meses que se seguiriam, o Primeiro-Ministro Fidel Castro, de Cuba; Antoine Pinay, Ministro das Finanças da França; o Sr. Vulmanovic, Vice-Presidente da Iugoslávia; Arne Skaug, Ministro do Comércio da Noruega; Ignácio Luís Arcaya, Carlos Tovar Zaldumbide, Julio Cesar Turbay Ayala, respectivamente Ministros das Relações Exteriores da Venezuela, Equador e Colômbia, sem merecer às presenças sumamente honrosas do Presidente Eisenhower, dos Estados Unidos; a de Lopes Mateo, Presidente do México; e a do escritor inglês Aldous Huxley. Quanto ao último, proporcionei-lhe a oportunidade de conhecer Ouro Preto e Brasília, de forma a poder confrontar aquelas duas faces do Bra-

sil. Em telegrama, que me enviou após a excursão, externou o entusiasmo de que estava possuído: “Vim diretamente de Ouro Preto para Brasília. Que jornada através do tempo e da História. Uma jornada do ontem para o amanhã, do que terminou para o que vai com o passar, das velhas realizações para as novas promessas.”

A VISITA DE ANDRÉ MALRAUX

Nesse período – ou precisamente em fins de agosto de 1959 – Brasília foi honrada com a visita de André Malraux, Ministro da Cultura do governo francês, e que viera ao Brasil no desempenho de uma missão da maior significação intelectual: assistir ao lançamento da pedra fundamental da Maison de France, a ser construída em terreno doado pela Novacap.

Malraux havia desembarcado no Rio no dia anterior – 25 de agosto – e fora portador da seguinte carta autógrafa do Presidente da França: “Senhor Presidente, solicitei ao Sr. André Malraux, Ministro de Estado para Assuntos Culturais, que transmitisse a Vossa Excelência a saudação amiga da França. Sua visita manifestará a simpatia que a Nação francesa nutre por seu grande e belo país, que tanto a nós, e, mais do que tudo, um ideal comum, unem ao nosso. Ela testemunhará igualmente o interesse com que o povo francês e eu mesmo seguimos os grandes empreendimentos que se realizam no Brasil, em todos os setores. O governo francês considera com especial interesse o desenvolvimento das relações culturais que se consolidaram entre nossos países. A este respeito, não duvido que as conversações que o Senhor André Malraux terá com Vossa Excelência, como também com as personalidades brasileiras, serão úteis e proveitosas. Queira aceitar, Senhor Presidente, a certeza da minha mais alta consideração. (a) *Charles De Gaulle*.”

Nossa viagem para Brasília, realizada no dia seguinte, constituiu um verdadeiro deleite espiritual. Entre outras pessoas achava-se presente Augusto Frederico Schmidt. Malraux falou durante todo o percurso, revelando suas extraordinárias qualidades de *causeur*.

Logo que chegamos à nova capital, e após um ligeiro descanso, levei-o, juntamente com sua esposa, num vôo de helicóptero, à área

em que estava construída a cidade. Em seguida, teve lugar um almoço no Palácio da Alvorada.

A nota alta da visita, entretanto, ocorreu na parte da tarde, ao realizar-se a cerimônia do lançamento da pedra fundamental da Maison de France, quando Malraux, respondendo ao discurso com que eu o havia saudado, pronunciou uma primorosa oração que, além de admirável oratória, iria tornar-se histórica por haver feito a mais lúcida análise do significado de Brasília, como elemento aglutinador da nacionalidade e fator determinante de abertura de uma nova fronteira na História do Brasil.

Lembro-me de um trecho desse discurso que causou a mais profunda impressão: “Quase todas as grandes cidades haviam-se desenvolvido por si mesmas, em volta de um lugar privilegiado. Que hoje a História contemple conosco o despontar das primeiras edificações de uma cidade feita pela vontade de um homem e pela presença de uma Nação. Se renascer a velha paixão das inscrições nos monumentos, gravar-se-á sobre os que aqui vão nascer: *Audácia, energia, confiança*. Não se trata de vossa divisa oficial, Senhor Presidente, mas talvez da que vos dará a posteridade.”

E concluiu desta maneira patética: “Quando, por minha vez, contemplo este lugar que já não é uma solidão, acodem-me ao espírito as bandeiras que o General De Gaulle entregou, em 14 de julho, aos chefes dos Estados da comunidade franco-africana, e o solene cortejo de sombras dos mortos ilustres da França, que ama is, por que seus no mes per tem cem à gene ro si da de do mun do. E em sua grande no i te fú ne bre, um murmúrio de glória acompanha o bater das forjas que saúdam vossa audácia, vossa confiança e o destino do Brasil, enquanto se vai erguendo a Capital da Esperança.”

Após a cerimônia, regressamos ao Palácio da Alvorada. Malraux era o centro de todas as atenções, sempre alegre, comunicativo, aliando simplicidade e inteligência. Percebi, em dado momento, que ele se afastara de todos e se deixara ficar junto a uma das janelas do salão, contemplando o cenário de Brasília. Na época, quase tudo ainda estava no começo. A cidade, apesar da grandiosidade das construções em andamento, continuava sendo, e tão-somente, um imenso e impressionante canteiro de obras. Surpreendi a emoção de que estava possuído.

Depois de olhar demoradamente aquele cenário, ele, segurando-me o braço, dis se-me qua se com un cão: “Como o se nhor con se guiou cons tru ir tudo isso, Presidente, em pleno regime democrático? Obras como Bra sí lia só são pos sí ve is sob uma di ta dura...”

EM CURSO A OPERAÇÃO PAN-AMERICANA

O pe rí o do que se es ten deu do se gun do se mes tre de 1958 aos primeiros meses de 1959, que fora de preocupações no setor interno, em face das dificuldades de cor ren tes da cri se do café, não de i xou de ser satisfatório no campo internacional, dado o êxi to obt i do pela Ope ra ção Pan-Americana.

Tudo se processou como uma sucessão cinematográfica. Em face da minha carta de 28 de maio de 1958, o Presidente Eisenhower acudira prontamente ao meu apelo. Os Presidentes Frondizi, da Argentina, Stroessner, do Paraguai, e Villeda Morales, de Hon duras, ma ni fes taram, pessoalmente, quando se encontravam no Brasil, seu apoio à idéia. Foster Dulles estivera no Brasil, e dos nossos entendimentos resultara a Declaração de Brasília. Dois dias depois desse documento, o Itamarati entregava às missões diplomáticas latino-americanas, no Rio, um *aide-memoire*, definindo o ponto de vista brasileiro, e que propunha, no seu preâmbulo, a constituição de um comitê de representantes dos 21 pa í ses par ti ci pan tes da OEA “des ti na dos a as sen tar as ba ses do acor do a se rem con sa gra das em uma re u ni ão fi nal”.

Uma vez aceita a proposta brasileira por todos os governos do continente, ficara resolvida a ins ta la ção do Co mi tê dos 21 no dia 17 de no vem bro de 1958, em Was hing ton.

Entre minha carta a Eisenhower e a primeira reunião em Was hing ton o tem po de cor ri do foi de ape nas pou co mais de seis me ses. A idéia fora lançada. Ela bo ra-se a De cla ra ção de Bra sí lia. E as chan ce la rias la ti no-americanas ha vi am pas sa do a agir como se se tra tas se de uma equipe que bus ca va um úni co obje ti vo.

Como tudo isso foi conseguido em tão reduzido tempo? Enquan to dis cu tia com os re pre sen tan tes do Pre si den te Ei se nho wer, no Rio e em Brasília, procurei entrar em entendimento direto com as na-

ções latino-americanas, através de cartas pessoais aos seus respectivos chefes de governo, levadas em mão por emissários especiais. A receptividade à idéia foi grande. A Argentina, o Paraguai, o Chile e a Venezuela apoiaram, sem restrições, o movimento. A Colômbia mostrava-se reservada, não porque discordasse, mas porque fora surpreendida pelo meu apelo – o primeiro que recebia do Brasil em qualquer tempo. O único país que se mostrou difícil de ser convencido foi o México, em face do seu passado de lutas contra os EUA.

Se o movimento despertou entusiasmo entre os líderes latino-americanos, não deixou de ter repercussão, igualmente, no cenário político dos Estados Unidos, onde diversas vezes, das mais autorizadas, logo se fizeram ouvir, denunciando os erros do Departamento de Estado em relação à América Latina. Lyndon Johnson, democrata e líder da maioria do Senado, discursando em El Paso, no Texas, no dia 7 de novembro, declarou que o abandono das Repúblicas latino-americanas tinha sido uma das principais debilidades da política exterior dos EUA, e acrescentara: “Há ocasiões em que os americanos cometem o infeliz erro de me dar a força de outras nações por meio do seu poder militar.” Referindo-se a auxílios, frisou que “com toda honestidade devemos admitir que os Estados Unidos não ajudam a América Latina”. Também John Kennedy, em tão destacada senadoria do Partido Democrata, não deixara de comentar aquela situação. Numa conferência, realizada em São João do Porto Rico, no dia 15 de dezembro, fizera diversas afirmações calçadas nas mensagens que enviava Eisenhower – chegado meses mais tarde a um dos seus destinos.

Kennedy, ao analisar o problema das relações interamericanas, fora veemente: “Se damos como estabelecida a amizade de nossos vizinhos do continente; se os consideramos pouco dignos de atenção a não ser em caso de emergência; se nos referimos a eles com desdenhamente como habitantes do fundo do nosso quintal; se persistimos em fazer ouvidos moucos a todas as suas propostas de cooperação econômica e enviamos soldados da infantaria da Marinha ao primeiro sinal de complicação, não está longe o dia em que nossa segurança se verá em maior perigo nessa zona do que em rincões mais distantes da terra, aos quais dedicamos nossa atenção.” E concluiu: “Sabemos, ou certamente deveríamos saber, que a América Latina é, naturalmente, tão essencial

para a nossa segurança como o Sudeste da Ásia; que a América Latina também está repleta de pobreza, de instabilidade e da guerra política e econômica do comunismo, e que o neutralismo e o antiamericanismo são tão fortes ali como em outras partes do mundo. Contudo, nossos vizinhos latino-americanos recebem sem premeios de 3 a 5 por cento de nosso orçamento, destinado à ajuda externa.”

Palavras candentes. Advertência que deveria ser medida por todos. O Departamento de Estado, porém, permanecia surdo às palavras de bom-senso. Era, justamente, essa barreira de incompreensão que eu estava tentando remover, por meio da Operação Pan-Americana. Mesmo as impressões pessoais das autoridades do Departamento de Estado não tinham força para fazer com que se modificasse essa atitude.

A reunião do Comitê dos 21, realizada em Washington, apresentou, realmente, um saldo positivo, apesar do ambiente de frieza que prevaleceu nos primeiros dias de discussão. Essa frieza, porém, era artificial, ou melhor, encomendada. Desde o início da reunião, tornou-se patente que havia um trabalho por trás dos bastidores, tendente a fazer malograr a Operação Pan-Americana. E, por incrível que pareça, esse motivo era apoiado justamente por elementos do Departamento de Estado. A ação tivera início na reunião dos ministros do Exterior, realizada dois meses antes em Nova Iorque. O que alguns pretendiam, felizmente bem poucos – mas entre eles se encontravam os norte-americanos –, era entregar exclusivamente à OEA a execução da Operação Pan-Americana. A razão para tal atitude? Por que arranjarmos novas preocupações para o Departamento de Estado, como iria afirmar pouco depois o Sr. Thomas Mann, em Buenos Aires, “os Estados Unidos já têm demais problemas?”

Este argumento foi que serviu de base ao propósito daquela manobra, apesar da intenção, em contrário, manifestada pelo Presidente Eisenhower. A tentativa fracassou. E fracassou porque a Operação Pan-Americana era um movimento que havia chegado à reunião de Washington com velocidade adquirida para vencer todos os obstáculos, quer os criados pela burocracia, quer os gerados pela estreiteza de vista de alguns delegados.

Daí a razão por que os debates foram acalorados. Havia incompreensão e, principalmente, uma intenção secreta de sabotagem.

Contudo, os obstáculos, naturais e provocados, foram logo removidos, graças à firmeza e à elevação demonstrada pela delegação do Brasil no encaminhamento das discussões sobre os diversos temas da agenda. Entre as orações proferidas, uma das mais lúcidas foi incontestavelmente a do Embaixador José Chiriboga, do Equador, que refletiu, com exatidão, o que era, na realidade, a Operação Pan-Americana.

“Estamos no período que se poderá chamar de etapa dos contínuos” – disse o Embaixador Chiriboga. “Terminou a era dos nacionalismos fechados e estamos assistindo a um fenômeno de complementação continental. Aí estão a Commonwealth britânica, o Mercado Comum Europeu, o Bloco Comunista, o Plano Colombo. E a América, como continente, o que tem feito? Do ponto de vista jurídico e político, já avançou satisfatoriamente. Mas quanto à complementação ou cooperação econômica continental, somente agora começa a responder às solicitações das idéias novas.” E referindo-se especialmente à Operação Pan-Americana, adjuntou: “O grande mérito do Presidente Kubitschek, ao lançar a tese da Operação Pan-Americana, consistiu em plasmar em um apelo, em um documento, uma exigência que estava latente em todos os nossos países. A Operação Pan-Americana, como afirmou o presidente do Brasil, não é um programa, é uma política, e eu me atrevi a dizer que não é apenas uma política, e sim uma filosofia. E, como toda filosofia, está fundamentada em princípios, em sólidas bases. Esta nova filosofia continental, que se está chamando de Operação Pan-Americana, tem fundamentos sociológicos, geográficos, jurídicos, sociais, econômicos, políticos. Não é uma filosofia artificial, nem tampouco é uma filosofia para um período de emergência, nem para ser usada somente em momento de crise. É uma filosofia para o presente e para o futuro; não tem duração de tempo porque responde a uma esperança que não conhece limitações, pois a luta pelo desenvolvimento dos povos deve ser permanente.”

Contudo, a reunião, ao se encerrar no dia 12 de dezembro, pôde apresentar resultados concretos. Além de diversas recomendações todas válidas e de grande alcance, o Comitê dos 21 criou um Grupo de Trabalho do Programa de Desenvolvimento das Américas, incumbido de elaborar um estudo, quanto possível documentado, sobre providências a serem tomadas objetivamente. Esse grupo teria três meses – de 15 de janeiro a 15 de abril – para desempenhar-se de sua tarefa.

O grupo, que foi dividido depois em quatro subgrupos estudou os problemas relacionados com os seguintes temas: 1^a) financiamento do desenvolvimento econômico; 2^a) mercados regionais; 3^a) produtos de base; 4^a) cooperação técnica. Dos estudos procedidos pelos subgrupos resultaram 24 projetos de resolução que constituíram a agenda da segunda reunião do Comitê dos 21, a ser instalada, no dia 28 de abril de 1959, em Buenos Aires.

Configurava-se, assim, o grande drama da América Latina, que os EUA nunca compreenderam: os que a constituíam ansiavam por bem-estar e progresso, mas, sem investimentos externos, viam-se obrigados a lançar mão das emissões para o financiamento de seu próprio desenvolvimento. Daí o círculo vicioso que asfixiava suas potencialidades. A Operação Pan-Americana havia sido concebida com o objetivo justamente de fazer cessar essa contradição.

.....
Tentativa de paralisar as obras

Em abril de 1959, a banca da do PSD, no Senado e na Câmara dos Deputados, compareceu incorporada ao Catete, a fim de manifestar seu apoio e solidariedade, em face da acirrada campanha que a Oposição vinha fazendo, no Congresso e pela imprensa, contra o governo. Aproveitei a oportunidade para definir meu pensamento político, no que dizia respeito à sucessão presidencial. Declarei que não tinha preferências pessoais, mas julgava que um candidato do PSD, quem quer que ele fosse, deveria ser um homem animado do “propósito de continuar a batalha pelo desenvolvimento”. Manifestei, igualmente, minha intenção de não intervir nas eleições, comportando-me em relação ao pleito como um magistra do.

Em face desse discurso, movimentaram-se os partidos, tentando cada um, se não indicar de logo seu candidato, pelo menos definir o sentido de suas preferências. Jânio Quadros, deixando o governo de São Paulo e havendo sido eleito deputado pelo Paraná, iniciara sua campanha como candidato à sucessão presidencial. Não se apresentava como representante de qualquer partido, mas a cada dia tornava mais evidente que se colocaria em oposição ao governo. A Frente Parlamentar Nacionalista, integrada por 180 deputados e senadores, agitava uma bandeira exclusivamente doutrinária. A aliança PSD-PTB, à qual eu devia minha eleição, estava sendo mantida, apesar dos crescentes atritos

entre alguns dos seus líderes, o que fazia prever a possibilidade de um rompimento por ocasião da escolha do meu sucessor.

Todos esses fatos não deixavam de me preocupar. O que temia era que a campanha sucumbisse, radicalizando-se com o tempo, convulsionasse o país e acabasse por me impedir de levar a bom termo minha obra administrativa. Teria de agir com cautela. Nesse período, ou melhor, em junho, ocorreu um incidente entre o Deputado Meneses Cortes, da UDN, e o meu chefe de Polícia, o General Amaury Kruel, que resultou num desforço pessoal entre ambos. Minha intervenção no caso foi no sentido de dar plena liberdade à UDN para relatar uma investigação sobre supostas irregularidades no Departamento Federal de Segurança Pública e, em face da agressão de que havia sido vítima o seu representante, concedi exoneração ao General Amaury Kruel. A calma que se seguiu a esse desagradável episódio não chegou a ser um armistício. Representou apenas uma pausa de tomada de posição, para que nova ofensiva fosse desfechada contra o governo. Dessa vez, o objetivo visado era Brasília.

Desde algum tempo, eu sentia no ar que alguma coisa estava sendo tramada. Não sabia, porém, do que se tratava. Pouco depois tudo se esclareceu. Em face da velocidade com que a nova capital estava sendo construída, não permitindo qualquer dúvida de que seria inaugurada na data prefixada, os oposicionistas articularam um plano para embaraçar o andamento das obras. Contudo, dada a popularidade que gozava Brasília, eles vinham chegando à conclusão de que uma campanha contra a cidade não se beneficiaria a opinião pública. Em face disso, ou tática de veria ser adotada. Ao invés de se combater Brasília frontalmente, poderiam obter o mesmo resultado se conseguissem evitar que coubesse a mim a honra de fazer a transferência do governo. E teve início, em tão, uma campanha, tendente a impedir o prosseguimento das obras em tempo recorde. Nesse sentido, nada melhor do que uma Comissão Parlamentar de Inquérito.

Ninguém ignora o que é uma investigação dessa natureza, quando o objetivo dos seus promotores não é o de apurar alguma coisa, mas o de retardar tanto quanto possível o desfecho da investigação. O procedimento é conhecido: sucedem-se as inquirições de testemunhas; prolongam-se indefinidamente os debates sobre detalhes sem qualquer

importância; requisitam-se livros de contabilidade; e exige-se a presença de quantos funcionários forem julgados necessários. E, enquanto isso estivesse ocorrendo no Rio, tudo estaria paralisado em Brasília – os diretores da Novacap ausentes; os tesoureiros sem autorização para fazer pagamentos; os empreiteiros sem saber como dar andamento às tarefas que lhes competiam. Seria, então, a desordem. A confusão. A paralisação das obras. E, em face de tudo isso, a fuga do tempo e o cons equente adiamento *sine die* da inauguração da nova capital.

A campanha foi muito bem planejada. Trabalhava-se da mesma e antiga idéia, apenas apresentada sob nova versão. Ela teve início logo que decidi construir a nova capital. Sua primeira versão fora consubstanciada num *slogan*, que parecia de fácil absorção pela massa: a oportunidade. O Brasil atravessava um período de dificuldades, e seria melhor que se aguardasse época mais oportuna para se fazer a transferência da sede do governo. Entre tanto, esse *slogan* não impressionara a opinião pública. As obras tiveram início, e Brasília já estava quase pronta. Em face do fracasso dessa primeira versão, alterou-se a tática, adotando-se o critério do contracondicional. Diziam os udenistas e suas palavras eram divulgadas pelos jornais engajados: “Não somos contra Brasília. Somos contra a maneira como ela vem sendo construída.” E reforçavam a opinião, insinuando que até os tijolos, para as construções, eram transportados por via aérea.

O povo, fazendo mentalmente os cálculos, compreendeu desde logo o absurdo do que era veiculado. Cada avião poderia levar no máximo 300 tijolos e, em face disso, quantas frotas aéreas – não aviões isolados – seriam necessárias só para a construção dos edifícios que se erguiam na Praça dos Três Poderes? Havendo fracasso das duas primeiras versões da campanha, a UDN saiu, então, para uma solução mais concreta, positiva: a Comissão Parlamentar de Inquérito. Forjaram-se denúncias de irregularidades na Novacap e tiveram início os entendimentos, nos bastidores do Congresso, para se obter o número regimental necessário para a instalação da CPI.

Assim, Brasília, com menos de dois anos de idade, já se transformara em objeto de uma batalha a ser travada entre a esmagadora maioria governista e uma pequena, mas aguerrida, Oposição. Ao contrário do que se poderia prever, dada a desigualdade das forças em choque, as

perspectivas, contudo, não eram animadoras. E isso por que em face dos sucessivos atritos entre o PSD e o PTB – os dois partidos de sustentação do governo nas duas casas do Congresso – era de se temer que as divergências ocasionais, surgidas na apreciação de questões isoladas, pudessem transformar-se, com o tempo, em atitudes de franca hostilidade, fendendo, de alto a baixo, a aliança que me levava à Presidência da República.

Como não ignorava o intenso trabalho, realizado pela UDN, no sentido de aliar o número regimental de membros para a instalação da CPI, dei instruções ao líder da maioria, o Deputado Abelardo Jurema, para que não só ficasse atento às manobras udenistas, mas, igualmente, se esforçasse por manter, sob rígida disciplina, a bancada situacionista. Entre tanto, nem sempre as coisas acontecem como se deseja.

A CPI CONTRA A NOVACAP

Certo dia estava eu no meu gabinete e, para relaxar o espírito, li guei um rádio que possuía sobre a mesa. A estação transmitia a relação de uma sessão da Câmara. Ouvi, estupefato, o final de um discurso do Deputado Osvaldo de Lima Filho, líder do PTB, no qual era anunciada a adesão do seu partido à constituição daquela CPI. O líder petebista esclarecera que tomava aquela atitude porque o governo não temia sindicâncias e que, dada a insistência do deputado udenista Carlos La Cerda, julgava melhor que se examinasse, de uma vez, as contas da Novacap, de forma a ficar provada, em definitivo, a lisura com que vinha agindo aquele órgão.

Apesar do trabalho de coordenação, realizado pelo líder da maioria, Abelardo Jurema, tornava-se evidente que existiam dissensões no seio do blocositucionista. Evitando ser pessimista, interpretei a atitude do Deputado Osvaldo de Lima Filho como de incompreensão do que significava, na realidade, a proposta da UDN. Em face disso, ordei que fizessem uma ligação telefônica para o Palácio Tiradentes, a fim de que pudessem falar, imediatamente, com o Deputado Carlos Murilo, de Minas Gerais.

Carlos Murilo demorou a ser encontrado; por fim, consegui falar-lhe. Disse-lhe o que havia ouvido pelo rádio e solicitei-lhe que

trouxesse ao telefone o Deputado Osvaldo de Lima Filho. Minha conversa com o líder do PTB foi rápida. Osvaldo de Lima Filho desculpou-se, declarando que agira daquela maneira por delegação do partido e que, se havia algum reparo a ser feito ao discurso, seria melhor que eu me entendesse, pessoalmente, com João Goulart, que era o presidente do PTB.

Pela maneira como ele reagira à minha advertência, pude constatar que se tratava de uma atitude tomada com nítidos propósitos políticos. Embora não o confessasse publicamente, o PTB, na sua maioria, sempre fora contrário à mudança da capital. Julgava que a localização do governo numa cidade ainda em formação seria um desastre para a agremiação que não poderia dispor, como acontecia no Rio, de volume massado de trabalhadores para mobilizá-la, a fim de pressionar as autoridades e o Congresso, quando estivesse em jogo qualquer uma de suas habituais reivindicações.

Fiz uma ligação imediata para o apartamento do Vice-Presidente João Goulart, que morava no Posto 6, em Copacabana. Disse-lhe que havia ouvido o discurso de Osvaldo de Lima Filho e que não poderia concordar, de forma alguma, com aquela atitude do PTB. Nin guém, melhor do que ele – acrescentei –, sabia do meu interesse em fazer a mudança da capital no dia 21 de abril de 1960 e nisso estava empenhada todo o Governo. O que Carlos Lacerda tinha em vista, na realidade, não era a apuração de qualquer irregularidade, mas impedir, por meio da CPI, que a transferência se fizesse na data marcada. Esclareci ainda que, quanto à CPI propriamente dita, não tinha qualquer objeção a fazer. Sempre aceitara, e até estimulara, a fiscalização da Oposição. Mas não iria me deixar envolver por uma manobra da UDN. E tanto não fazia objeção a uma sindicância que assumia o compromisso de fazer com que o PSD assinasse um requerimento para a constituição de uma CPI, com o mesmo objetivo, mas no dia 22 de abril de 1960 – vinte e quatro horas após a transferência da capital. Antes, lutaria contra a aprovação de qualquer medida, cujo objetivo seria o de forçar um adiamento da sua inauguração.

Fui veementemente na minha explicação. João Goulart tentou minimizar o problema, esforçando-se por me convencer de que a CPI não tinha aquela finalidade. Tratava-se, segundo afirmou, de mais uma atitude

de de ma gó gi ca de Car los La cer da, di ta da por seu afã de es tar sem pre na cris ta dos acon te ci men tos. O PTB ha via con cor da do com a pro vi dên cia – informou – porque julgara que seus resultados seriam benéficos ao go ver no. Em face, po rém, do que eu dis se ra, re for ma va sua opi nião so bre as fi na li da des da que la sin di cân cia; in fe liz men te, já era tar de para que o PTB pu des se vol tar atrás.

Per ce bi que João Goulart es ta va dis pos to a re sis tir. O De pu ta do Osval do de Lima Fi lho ha via pro nun ci a do seu dis cur so al guns mo men tos antes e as assinaturas para o requerimento só passariam a ser colhidas, naturalmente, no dia se guin te. Ha via tem po de so bra, por tan to, para uma contramarcha. No entanto, João Goulart alegava que era tarde de ma is para um re cuo. Em face da sua ati tu de, fui fran co e in ci si vo.

Enquanto eu parlamentava com João Goulart, lançando mão até de ameaça de rom pi men to caso o PTB não vol tas se atrás, ou tras *démarches* ti nham lu gar no re cin to da Câ ma ra dos De pu ta dos. O De pu ta do Carlos Murilo, após nossa conversa pelo telefone, entendera-se com o lí der da ma i o ria, Abel ar do Ju re ma, re vel an do-lhe o es ta do de es pí ri to em que me encontrava. Promoveram então uma reunião para a discussão do as sun to. Além de Car los Mu ri lo e do lí der Abe lar do Ju re ma, esta vam pre sen tes, entre outros, os deputados petebistas Osvaldo de Lima Filho, Almi no Afon so e Sér gio Ma gal hães. Por meio da dis cus são es ta be le ci da, tornara-se patente a razão principal e oculta da rebeldia do PTB – o con vi te que eu ha via fe i to a San Ti a go Dan tas, in te gran te da que le par ti do, para ocu par a Pas ta da Agri cul tu ra.

San Tiago Dantas, apesar de ser a mais expressiva figura do PTB, por sua inteligência invulgar, por sua cultura jurídica e pela elevação da sua conduta no cenário político, não afinava ideologicamente com aqueles seus correligionários, e daí o veto à sua indicação. Tratava-se, como se vê, de uma desprimorosa barganha política e, portanto, di fícil de ser con tornada.

Carlos Murilo, entre tanto, to mou a pe i to en fren tar a si tu a ção. Procurou San Tiago Dantas e expôs a situação com franqueza, dizendo-lhe que o fazia por iniciativa pró pria, adi an tan do, po rém, que eu, em face do convite que já lhe havia feito, manteria a minha palavra, pre ferindo rom per com o PTB a tor nar sem efe i to o con vi te fe i to. San Ti a go Dan tas ouviu tudo com a fleugma que lhe era caracte rís ti ca, so li ci tan do

apenas a Carlos Murilo para me comunicar que desejava me falar dentro de duas horas. Nesse encontro, San Tiago Dantas, dando mais uma prova da sua grandeza, entregou-me uma carta, agradecendo o convite que lhe havia feito, e enumerando as razões que o obrigavam a recusar a distinção, entre elas, a de que seria candidato a vice-governador de Minas, o que iria obrigá-lo a deixar a pasta num período inferior a um ano.

Resolveu-se assim, em entendiamentos em duas frentes, a grave questão da CPI contra a Novacap. Apesar da ordem expressa de João Goulart, alguns petebistas recalcitrantes assinaram o documento. Outros, que já haviam apostado suas assinaturas, reconsideraram sua atitude. A maioria, porém, negou-se a assinar, apesar do apoio do partido à constituição da CPI, empenhado, em discurso no plenário, pelo Deputado Osvaldo de Lima Filho.

Resultou dessa contramarcha que a CPI teve um voto a menos do total necessário – 109 assinaturas – para a sua constituição automática. Jânio Quadros, candidato indireto da UDN à sucessão presidencial, e então deputado pelo Estado do Paraná, encontrava-se em viagem pela Europa. Ao regressar, encontrou a referida situação na Câmara. Como o ex-governador de São Paulo já havia feito declarações contrárias à construção de Brasília, julgava-se que ele não se negaria a dar a sua assinatura para completar aquele total regimental. Jânio Quadros, porém, não agiu de acordo com o desejo dos udenistas, e, em face da sua atitude, evitou-se uma nova crise política que poderia transformar, contra o governo, o já então conturbado cenário da sucessão presidencial.

A CONFERÊNCIA DOS 21 EM BUENOS AIRES

Em abril de 1959 – não obstante continuar exercendo uma fiscalização rigorosa sobre tudo o que se fazia no Planaalto – eu acompanhava, com o mais vivo interesse, o que ocorria na reunião dos 21, em Buenos Aires. A razão desse interesse: o objetivo da conferência era a estruturação da Organização Pan-Americana.

A composição das delegações apresentou, de modo geral, nível hierárquico bem mais elevado. Além de Fidel Castro, primei-

ro-ministro de Cuba, ali estavam presentes dois ministros de Relações Exteriores (Uruguai e Venezuela); dois ex-chanceleres (Colômbia e Guatemala); um presidente de Senado (Chile); um ministro da Economia (Cuba); e três subsecretários de Relações Exteriores (Argentina, El Salvador e Paraguai); o que dava a medida da crescente significação da Operação Pan-Americana.

O Presidente Frondizi, inaugurando a conferência, analisou a situação da América Latina e ressaltou que a desigualdade de nível entre os povos da parte norte e da do sul do Hemisfério constituía um problema cuja gravidade transcendia o âmbito do continente e punha em jogo “o destino da democracia”.

O chefe da delegação do Brasil, Augusto Frederico Schmidt, depois de recordar os motivos essenciais da Operação Pan-Americana, isto é, a necessidade de se dar ao pan-americanismo um conteúdo econômico, capaz de sustentar um arcabouço político, projetado de longa data, sem nunca haver passado para o terreno das realizações concretas, afirmou: “Nunca será demais reafirmar que a natureza da Operação Pan-Americana é eminentemente política e que o pensamento político deve sempre informar a nossa ação.”

Salientou, contudo, que a OPA não poderia ser considerada vitoriosa sem que se estabelecesse a natureza dos maleconômicos do continente e se apontassem os remédios para saná-los. E acrescentou com ênfase, arrancando aplausos do plenário: “Não há povos predestinados à sujeição, à pobreza, como não há povos eleitos para a prosperidade.”

Thomas Mann, delegado norte-americano, enumerou, em seguida, as providências, adotadas pelo seu país, em apoio da Operação Pan-Americana: completa adesão à criação do Banco Interamericano de Desenvolvimento; aumento de dois bilhões de dólares no capital do Banco de Exportação e Importação; aumento substancial dos recursos do Fundo Monetário Internacional; proposta de duplicação da capacidade de empréstimo do Banco Internacional; criação do Fundo de Empréstimos para Desenvolvimento; apoio aos esforços latino-americanos para estabelecimento do mercado comum; cooperação ativa com os países produtores de café; concordância, através do GATT, com propostas de algumas nações do continente, para restringir a importação de certas mercadorias, a fim de proteger suas indústrias incipientes; maior volume de

empréstimos públicos e privados; maior contribuição nos planos de assistência técnica, e, finalmente, elaboração de um programa de garantia para os investimentos, que já havia beneficiado mais da metade das repúblicas latino-americanas.

Todas essas medidas, e outras mais, segundo o Sr. Thomas Mann, seriam tomadas pelos Estados Unidos, não porque “o seu país temesse o Bloco Soviético, mas porque o governo norte-americano desejava verdadeiramente participar, com toda sua capacidade, na concretização do nosso apelo pelo ideal comum de que a América – a América toda – se converte numa região de paz e progresso”.

Fidel Castro causou verdadeiro impacto na conferência, dando a dimensão do auxílio financeiro que deveria ser proporcionado à América Latina: 30 bilhões de dólares.

O que concluíra que se tratava de um idealista amargurado, que sofrera na carne as conseqüências do apoio dado pelos Estados Unidos às ditaduras militares na América Latina. Nesse tempo, Fidel Castro não revelara ainda sua adoção do credo marxista-leninista. Vivia o drama de se definir, de optar entre a democracia e o totalitarismo. A Cuba que lhe chegara às mãos era um país marcado por uma longa tradição de tirania. O povo, que sofrera o garrote do regime de Batista, não conseguia separar a trágica realidade da situação interna do apoio irrestrito de Washington ao opressor do país. A indústria açucareira, a grande riqueza da ilha, estava nas mãos dos norte-americanos, e todo o comércio de exportação fazia-se através de um esquema de espolição, que só proporcionava aos “nativos” – como os milionários dos EUA chamavam os cubanos – as migalhas do banque imperialista.

Os EUA, preservando sua falta de tato, acabaram perdendo não só as usinas, como o bom negócio da exportação do açúcar. E, no que dizia respeito à sua tradicional área de influência, provocaram a fragmentação da unidade política do continente. Lênin costumava dizer que os norte-americanos, em face de um problema, pensam apenas no lucro da venda da corda, esquecidos de que ela seria utilizada para enforcá-los... Devo recordar, aqui, minha entrevista com Fidel Castro, o que não deixa de ser pitoresco. Fui recebê-lo no aeroporto e ele veio para ver a nova capital. Exatizou-se em face do que lhe foi dado contemplar. Viu tudo. Examinou tudo. Fez mil perguntas. Quando a excursão che-

ga va ao fim, de i xou-se fi car ca la do, os olhos pos tos na pa i sa gem cin zen ta do Pla nal to.

Quando chegamos ao Pa lá cio da Alvo ra da, sen ti que já se ha viareencontrado e que, outra vez, era o dono de si mes mo. Sen ta dos na biblioteca do palácio, tentei um diálogo, a fim de atraí-lo para a Operação Pan-Americana. Mas não consegui. Fi del Cas tro não com pre en de o diálogo. É homem de monólogo. Falou durante horas seguidas, quase sem to mar fô le go. À uma hora da tar de, ten tei in ter rom pê-lo para or den ar que servissem o almoço. Impossível. A todo gesto que fazia, ensai ando levantar-me, segurava-me pelo braço e falava com maior veemên cia. Um gar çom, que en trou por aca so na bi bli o te ca, sal vou, po rém, a si tuação.

Passamos para a sala de almoço. Os convivas eram numero sos, pois ele viajava com uma gran de co mi ti va. Entre os pre sen tes, es ta va uma guerrilheira que o acompanhara desde a Sierra Maestra até Ha vana. O monólogo prosseguiu. Eu havia con vocado Negrão de Lima, que era o ministro do Exte rior, para en fren tar mos jun tos aque la ba ta lha diplomática. Negrão tentou uma ou duas ve zes en trar na con ver sa, mas Fi del Cas tro não lhe deu ou vi dos.

O almoço só terminou três horas depois. Sentia-me exausto. Tambémestávamos em cima da hora, para seguirmos para o aeroporto. Tomamos o helicóptero outra vez. Mal ganhamos altura, a paisagem de Brasília, agin do como um agen te ca ta li sa dor, fez com que ele vol tas se de súbito à realidade. Até ali, era um iluminado que falava. Pregava o que lhe pa re cia jus to, sem se pre o cu par com o efe i to do que di zia.

Brasília, contudo, tivera o efeito de trazê-lo de volta ao meio ambiente. Con tem plou-a ou tra vez lon ga men te. De mo ra da men te. E dis se-me, qua se com un ção na voz: “É uma fe li ci da de ser jo vem nes te país, Presidente.” Fez-se en tão um lon go si lên cio en tre nós. En quan to as hé lices do he li có pte ro gi ra vam, só o fu tu ro fa la va lá em ba i xo.

Na época, Fidel Castro era apenas uma expressão do in con for mis mo la ti no-america no em face da in sen si bi li da de dos EUA. A di ta dura de Batista desempenhara o papel que Washington lhe pres cre vera: suprimir as liberdades internas, de forma que fossem melhor atendidos os in te res ses dos EUA. Fi del Cas tro di ag nos ti cou o mal, e fez su pu rar o tumor.

Poderia haver sido recuperado para a democracia, mas Washington, insistindo em mostrar-se surdo às reivindicações de Havana, criou as condições para a germinação e posterior formação do primeiro Estado comunista no continente.

Na sessão de encerramento, Augusto Frederico Schmidt voltou a falar sobre a evolução dos acontecimentos em torno da Operação Pan-Americana e sobre as soluções preconizadas para os muitos problemas continentais.

Suas palavras já acusavam um acerto de angústia. Refletiam a apreensão de quem, informado sobre o que se comentava nos bastidores, sabia que, contra a vontade do Presidente Eisenhower e do Secretário de Estado Foster Dulles, já se tramava nos altos círculos do Governo de Washington o congelamento da Operação Pan-Americana.

O movimento desencadeado por mim e que, em pouco tempo, se convertera numa verdadeira cruzada, congregando e empolgando todas as nações latino-americanas, não era do agrado dos defensores da tradicional política de conservar a América Latina apenas como o “quintal dos Estados Unidos”, segundo a expressão de Kennedy. O que faltava para torpedear-se a OPA era um motivo. Um pretexto. Uma razão que, por si mesma, se justificasse, dispensando explicações.

E esta surgiu com a revolução de Fidel Castro. Em face dela, o esquema de espoliação, desde muito em funcionamento, fora quebrado. Acusara uma brecha que era imprescindível reparar-se. A OPA, considerada na sua expressão verdadeira, era um movimento de rebeldia, integrado não apenas pelos habitantes de uma ilha, como fora a revolução de Cuba, mas por todas as nações do continente. A solução seria o congelamento, o adiamento indefinido das soluções, o imobilismo pela burocratização.

Em Buenos Aires, o Comitê dos 21 aprovou 24 projetos de resolução e ficou decidido que se realizaria uma terceira conferência em Bogotá em setembro de 1960. Estabeleceu-se o longo período de desseis meses para que os delegados das nações do continente se reunissem de novo – tempo mais do que suficiente para que fosse executado o plano, já tramado em Washington, de se desfazer no espírito dos latino-americanos a preocupação por seu bem-estar e, sobretudo, o anseio por seu desenvolvimento.

Em face do desafio de Cuba o Departamento de Estado adotou, em relação à OPA, a política ditada pelos grupos financeiros da Wall Street: já que havia uma ovelha tresmalhada, ao invés de se tentar recuperá-la, que se sacrificasse o rebanho inteiro.

Daí o acento de apreensão – que era um misto de interpelação enérgica e dúvida – do discurso de Schmidt: “De qualquer maneira, com ou sem auxílio dos que estão em condição de ajudar-nos, não nos conformamos, não aceitamos a estagnação econômica e a miséria para milhões de americanos. Falamos em nome de um mundo livre, que deseje continuar livre; falamos em nome de muitas angústias, mas também de muitas esperanças.”

PLANO DE ABASTECIMENTO À CIDADE

Em março de 1959 – dois anos justos após a chegada do primeiro grande trator à área do Plano Piloto – Brasília já era uma cidade. Todos os seus componentes urbanos estavam em conclusão, dependendo apenas das demora das obras de acabamento. A nova capital, porém, não consistia, tão-somente, uma sucessão de edifícios erguidos ao longo das ruas e avenidas já inteiramente pavimentadas. Passara a funcionar, igualmente, já que havia sido elaborada e se encontrava em conclusão a execução do seu Plano Educacional, do seu Plano Médico-Hospitalar e do seu Plano de Comunicações. Além disso, a área do Plano Piloto já dispunha de uma população superior a algumas das capitais dos Estados nordestinos.

De acordo com elementos preliminares do Censo Experimental de Brasília, realizado nos três primeiros meses de 1959, a cidade já contava com 65.288 habitantes, o que demonstrava que a nova capital revelava surpreendente crescimento demográfico.

Brasília crescia dobrando anualmente sua população. Na época esse desenvolvimento demográfico tinha por base apenas os trabalhadores nas obras, os pequenos comerciantes estabelecidos na Cidade Livre, enfim, os verdadeiros pioneiros que haviam escolhido o Planalto Central, para nele iniciar uma vida nova. Esse crescimento populacional era espontâneo, tendo por motivação o aproveitamento das oportunidades de trabalho que as obras ofereciam.

A nova capital, como já disse, estava localizada numa região não muito própria para a agricultura, de terra semi-árida, calcária, difícil de ser cultivada. O solo fértil só aparecia nas proximidades de Anápolis, quando a altitude cai de mais de mil metros acima do nível do mar, como acontece em Brasília, para seiscentos metros na zona de planície do Mato Grosso de Goiás, nas imediações da qual a cidade goiana. Nessas regiões eram feitas as colheitas de arroz, de feijão e de café, sem se contar o seu rebanho bovino, dos maiores do Planalto Central.

Em face da proximidade de Anápolis – 120 quilômetros –, nunca se fez a sen tir em Brasília, mesmo no período do tumulto do início das obras, qualquer escassez de víveres. Depois da abertura da Rodovia Anápolis–Brasília, a situação, no que dizia respeito ao abastecimento, melhorara sensivelmente para os habitantes da nova capital. Verdadeiras frotas de caminhões trafegavam ao longo desta estrada, transportando o que se fazia necessário para o abastecimento do comércio da Cidade Livre.

Esse abastecimento, porém, conquanto mais ou menos regular, estava sujeito às deficiências naturais de uma agricultura ronceira. Existiam os chamados períodos de entressafra, quando decaía substancialmente o fluxo dos gêneros alimentícios. Nessas ocasiões, retraía-se conseqüentemente o comércio da Cidade Livre.

Uma capital moderna e revolucionária, como Brasília, não poderia ficar sujeita a tais oscilações. Seu abastecimento teria de ser racionalmente programado, de forma a evitar-se a ocorrência de desníveis no fluxo dos gêneros alimentícios. Daí minha decisão de ordenar à Novacap que solucionasse, antes da inauguração da cidade, esse importante problema.

O Departamento de Terras e Agricultura pôs-se logo em atividade. Seus trabalhos tiveram por base os estudos técnicos realizados pela firma norte-americana Donald J. Belcher and Associates. Para a instalação dos agricultores que chegavam a Brasília, em grande número, o departamento destinou, inicialmente, no programa do seu primeiro ano de trabalho, uma área de 30.000 hectares. Essa área, dividida em regiões agrícolas, foi retalhada em lotes destinados ao arrendamento.

A primeira região loteada foi de planície da Vargem da Bênção, onde, em 1959, já se encontravam 42 granjas particulares. A assistência

aos agricultores era promovida pela Divisão de Crédito, Assistência Rural e Abastecimento do DAA, através dos convênios denominados ETA-34, ETA-44, Florestal, firmados com o Escritório Técnico da Agricultura (brasileiro-norte-americano) e o Ministério da Agricultura, incumbidos de fomentar, respectivamente, a produção animal e florestamento e reflorestamento do novo Distrito Federal.

Cada região agrícola disporia de um mercado, denominado Mercado do Produtor. A localização desses mercados decorreu de um estudo detalhado de cada região, para situá-los em ótimas condições de acesso aos produtores que deles se serviriam.

.....
A Universidade de Brasília

Enquanto as obras em Brasília obedeciam rigorosamente ao cronograma prefixado, batendo sucessivos recordes de velocidade, os técnicos do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, cumprindo determinações minhas, dedicavam-se ao estudo e ao equacionamento do problema do Nordeste.

Tudo fora tecnicamente planejado, tendo em vista evitar-se que ocorressem, no novo Distrito Federal, os velhos problemas que afligem os grandes centros urbanos. O Plano de Abastecimento foi elaborado por técnicos de grande experiência, como Benjamin Cabello, Joaquim Tavares e L. Albuquerque, sob a supervisão do diretor da Novacap, Iris Meinberg. O plano, que ficara estruturado em fins de 1958, comportava três elementos principais: a) a unidade socioeconômica rural; b) o centro de abastecimento; e c) os supermercados.

Era meu representante junto ao grupo de trabalho o chefe da minha Casa Civil, o diplomata José Sette Câmara. Concluídos os estudos, convoquei uma reunião dos governadores dos Estados nordestinos, a fim de dar-lhes conhecimento das providências tomadas. Esse encontro teve lugar no dia 16 de fevereiro de 1959, no Palácio do Catete.

Durante a reunião fiz um retrospecto do que o governo havia levado a efeito na região e expus o programa elaborado – e que dependia de aprovação legislativa – para solucionar, de forma definitiva, os

problemas da conjuntura nordestina. A idéia, que me receami na aprovação, fora a criação de uma entidade flexível e eficiente, que pudesse impulsionar a ação administrativa em curso, dando-lhe perspectiva e continuidade, além de executar projetos específicos, enquadrados nos esquemas oficiais ou particulares de financiamento. Nesse sentido, anunciei o envio ao Congresso de uma mensagem, com o respectivo projeto de lei, que criava a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste—e que ficaria conhecida pela sigla Sudene—, do tade recursos próprios, representados por fundo rotativo de um bilhão de cruzeiros, a ser utilizado em projetos constantes de um plano-diretor, e que estaria diretamente sob a supervisão e a fiscalização do Presidente da República.

Encerrei minha exposição declarando que a colaboração do governo federal com as administrações estaduais não se encerrava com a elaboração daquele projeto. Prosseguiria até o último dia do meu quinquênio e, como o problema tratado estava intimamente ligado ao futuro do Brasil, deveríamos obedecer a todas as inspirações da realidade. Assim, o plano permaneceria aberto a quaisquer sugestões e à colaboração da experiência dos que estavam familiarizados com a conjuntura nordestina.

Os Estados que seriam beneficiados pela Sudene eram Pernambuco, Bahia, Sergipe, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí. O Maranhão, pertencendo à chamada zona úmida, inicialmente não fora incluído no plano. O Governador Matos Carvalho procurara-me e solicitara que incluísse, também, o seu Estado, cujas dificuldades eram notórias, e atendi ao pedido.

Como se vê, eu não cuidava apenas de construir Brasília. Ao lado dessa tarefa — que já era assustadora — tomei as providências necessárias, e com a indispensável antecedência, para fazê-la funcionar logo após a inauguração. Daí os planos específicos, já referidos: o Educacional, o Médico-Hospitalar e o do Abastecimento.

No que diz respeito ao Plano Educacional, há uma explicação que cumpre ser dada. Dele, não constava qualquer referência ao curso universitário. A razão: a criação da Universidade de Brasília deveria ser tratada à parte, já que ela deveria constituir, como fora pensamento do

urbanista Lúcio Costa, um dos fatos que converteriam Brasília em um “foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país”.

A universidade, ou melhor, a Cidade Universitária – já que não seria apenas uma instituição, mas um conjunto de unidades culturais –, teve sua localização apropriada na ordenação dos diferentes setores urbanos, devendo ser inserida no meio de um parque, para melhor ambientação da biblioteca, dos museus, do planetário – outros elementos constitutivos do que foi denominado, no Plano Piloto, Setor Cultural.

Sendo assim, a Universidade de Brasília não poderia ser concebida antes que a cidade atingisse certo estágio da construção – o do seu acabamento. De qualquer forma, já que se tratava de uma obra da maior importância para o futuro da cidade, não deixei de tomar, ainda em 1959, algumas providências, tendentes a, pelo menos, corporificar em uma idéia o que ela deveria ser. Troquei impressões com o ministro da Educação e Cultura, Clóvis Salgado, e a conclusão a que chegamos foi a de que os técnicos, recrutados para essa tarefa, deveriam ter a maior liberdade de ação possível, de forma a evitar-se que, sob a pressão da tradição e da burocracia, a obra a ser concebida não se enquadrasse no espírito revolucionário, que era a característica de tudo quanto vinha sendo realizado em Brasília.

Do meu entendimento com o Ministro Clóvis Salgado resultara a escolha do técnico que se incumbiria da tarefa: o Professor Anísio Teixeira. Tratava-se de um idealista, profundo conhecedor das melhores técnicas educacionais, e de um intelectual, dotado de visão universalista do papel que competia à juventude de sempre nhar, em face dos desafios do mundo moderno. Só essas qualidades assegurariam, de antemão, a realização dos dois objetivos prioritários da universidade a ser criada: renovação de métodos e concepção de um ensino voltado para o futuro.

PRIMÓRDIOS DA CAMPANHA SUCESSÓRIA

Em meados de 1959, o ambiente nacional já se apresentava mais ou menos tranqüilo, após a agitação provocada pela execução do Plano de Estabilização Monetária, exigido pelo FMI. A efetivação de Se-

bastião Pais de Almeida na Pasta da Fazenda, em substituição a Lucas Lopes, que se de mi ti ra por mo ti vo de sa ú de, de po is de me ter pres ta do re le van tes ser vi ços, a jus tou-se ig ual men te ao es pí ri to do go ver no. Mercê de algumas medidas sugeridas pela conjuntura, disciplinou-se, em um ritmo regular e satisfatório, o custo de vida. A produção industrial voltou aos seus antigos níveis. E o comércio, sentindo-se desafiado, lançou planos de vendas acessíveis, o que estimulou o consumo.

Ape sar des sa me lho ria na área das fi nan ças, logo sur gi ram al guns problemas no cenário político. A reforma ministerial, que eu empreendera na oportunidade, não fora bem rece bi da em al guns se to res da atividade partidária. Esperava-se que eu organizasse um Ministério tendo em vista a su ces são pre si den ci al. Em vez dis so, o que fiz foi com por uma equipe administrativa de minha absoluta confiança, de forma a as se gu rar a exe cu ção do Pro gra ma de Me tas, mes mo por meio das ine vi tá ve is a gi ta ções de uma cam pa nha su ces só ria.

Na área situacionista, o candidato que, des de mu i to, se im pu nha era o General Teixeira Lott, ministro da Guerra. Tinha o apoio do PSD, do PTB, do PR e do agrupamento político denominado Frente Parlamentar Nacionalista. Como candidato da Oposição, insinuava-se Jânio Quadros, ex-governador de São Paulo, que vinha realizando uma política de conteúdo exclusivamente pessoal, desvinculada de qualquer compromisso partidário. Falava-se, também, em Ademar de Barros, então pre fe i to da ca pi tal de São Paulo e ve te ra no de ple i to s pre si den ci a is.

Conforme eu havia dito aos integrantes das bancadas do PSD, por ocasião da manifestação que me fizeram durante o mês de abril, minha atitude, em face do pleito, seria de absoluta neutralidade. Mas acrescentei, em uma advertência à direção dos partidos que me apoiavam, que seria ocultar a verdade dizer que qualquer candidatura me era in di fe ren te. Já que os pes se dis tas ain da não se ha vi am fi xa do em um nome, in sis tia em di zer-lhes que o can di da to de ve ria ser um ho mem animado do propósito de continuar a batalha pelo desenvolvimento, pois só uma continuidade nessa orientação poderia levar o Brasil à sua redenção econômica.

O General Teixeira Lott não era pessedista, ou melhor, não era político. Defendia teses que haviam sido formuladas pela Frente Parlamentar Nacionalista. Daí o lançamento de sua candidatura pela

Frente, homologada depois pelo PSD. Contudo, para se chegar a esse resultado, um longo caminho teve de ser percorrido. No início, dizia-se que o General Lott seria indicado pelo PSD, mas que a Frente Parlamentar Nacionalista, cujos integrantes pertenciam a diferentes partidos, iria reivindicar para si essa iniciativa. Nessa ocasião, Bias Fortes, governador de Minas Gerais, veio ao Rio, a fim de trocar idéias comigo sobre o problema.

Nesse encontro, expus meu pensamento com a maior sinceridade. Julgava excelente a candidatura do General Teixeira Lott, mas, não sendo ele político, e afeito à disciplina militar, não acusava a maleabilidade exigida pelos vaivéns do jogo eleitoral. De qualquer forma, porém, como chefe do Governo, não me competia escolher e lançar nomes. Iria presidir ao pleito como magistrado, de forma a dar um exemplo ao povo e à opinião pública internacional de que, no Brasil, se praticava a verdadeira Democracia.

Bias Fortes revelou o conteúdo dessa conversa a alguns jornalistas e, em consequência, precipitou-se a discussão do problema sucessório. Enquanto se agitavam os círculos políticos, eu cuidava da reforma ministerial. Àquela altura, dado o fortalecimento da minha posição política, já não tinha necessidade de enquadrar a administração em um esquema partidário, recriando os ministérios no seio das forças que, até então, vinham-me apoiando. Fiz as escolhas livremente, atento, tão-somente, às necessidades do país.

Essa minha atitude havia sido ditada pela convicção de que uma nova era se iniciava para o país. Desde que assumira o governo, tive em mente realizar um programa desenvolvimentista, em um regime de plenas franquias constitucionais. Daí a razão por que, no mesmo dia da minha posse, suspendi a censura à imprensa e às rádios e televisão e encaminhei ao Congresso uma mensagem abolindo o estado de sítio, decretado pelo meu antecessor, Nereu Ramos.

Esse gesto de concordia de sorrisos e adversários, que haviam apregoadado que meu governo seria revanchista. Por ocasião do episódio de Jacareacanga, ocorrido ainda no início de 1956 – quando alguns aviadores se rebelaram –, em vez de punir os sediciosos, concedi-lhes anistia. Além dessas medidas, que expressavam um sincero desejo de pacificar o país, traumatizado pelos acontecimentos que se seguiram ao

sui cídio do Presidente Getúlio Vargas, aceitei a demissão de dois chefes de Polícia – os Generais Magessi e Amaury Kruel –, meus amigos pessoais, só porque em determinadas emergências teriam agido ao arrepio da lei de imprensa. Ao lado desse comportamento, que era nitidamente democrático, nunca dei xeio de pregar, com uma insistência que surpreendia os próprios adversários, meu propósito de acatar os direitos de livre crítica da Oposição, quer apurando as denúncias que ela fizesse, quer facilitando-lhe a tarefa de investigar o que julgasse necessário.

Essa atitude, com o passar do tempo, deu resultados positivos. Verificou-se um geral desarmamento dos espíritos e, com a área política assim saneada de ressentimento, o Programa de Metas ia sendo executado a rigor, com muitas delas já ultrapassadas. Contudo, ao esboçar o problema sucessório, ampliei a preocupação pacifista, procurando emprestar-lhe dimensão extrapartidária. Até então, agira tendo em vista o meu próprio governo. Procurara estabelecer um clima de paz interna, para poder administrar. Naquela oportunidade, porém – meados de 1959 –, passei a pensar no futuro político do país, já que as sucessivas agitações políticas, e que vinham desde o suicídio de Getúlio Vargas, certamente iriam impedir – se se resolvessem – a colheita dos frutos do programa desenvolvimentista que vinha realizando.

Preocupado com o futuro do país, com efeito, então, um plano, que era inédito na nossa vida política. Minha idéia era a de propor cionar à UDN uma oportunidade de exercer o governo, não por meio das suas habituais preocupações de *golpe*, mas democraticamente, tendo sua vitória sancionada pelo voto popular. Nesse sentido, realizei diversas conversações com Juraci Magalhães, então presidente da UDN e governador da Bahia.

Já que não iria interferir no pleito, sugeri-lhe que se candidatassem à minha sucessão, pois as eleições seriam disputadas em um clima de integral liberdade. O PTB já tinha dado um presidente – Getúlio Vargas –, o PSD estava representado por mim no poder e, levando em conta que esses dois grandes partidos já tinham governado o país, nada mais justo, portanto, que a UDN também fosse levada à chefia do governo, com apoio do PSD e do PTB, com cujos líderes eu conversaria.

Prometi a Juraci Magalhães auxiliá-lo nessa tarefa, esforçando-me por dissipar as inevitáveis resistências dentro dos Partidos, mas,

para isso, seria necessário que ele também cooperasse, elegendo um amigo para a presidência da UDN, uma vez que o seu mandato ia findar. Juraci concordou com a sugestão. Magalhães Pinto, o novo presidente, era mineiro e homem aberto ao diálogo, com quem se poderia conversar. Trocamos idéias sobre a tese e Magalhães Pinto, embora concordando comigo, manifestou seu receio de que Carlos Lacerda impedisse a concretização do plano.

Enquanto prosseguíamos nossos entendimentos, percebi que o novo presidente da UDN, embora de acordo, em princípio, com a minha sugestão, não conseguiu se livrar do receio que tinha de Carlos Lacerda, que era uma espécie de ditador no seio do partido. E esse receio crescia à medida que se aprofundavam nossas conversações. Lacerda, talvez informado sobre o que se passava, viajou precipitadamente para São Paulo e ofereceu o integral apoio da UDN a Jânio Quadros, caso este se candidatasse à minha sucessão. Frustrou-se, assim, o plano que havia concebido para dar ao partido da oposição uma chance de chegar ao poder, fazendo-o, porém, legitimamente, por meio das urnas.

Constituído o novo Ministério, logo surgiram as primeiras resistências a alguns de seus integrantes. A Frente Parlamentar Nacionalista mostrou-se inconformada com as escolhas de Sebastião Pais de Almeida, para o Ministério da Fazenda, e Horácio Láfer, para a Pasta do Exterior. Acreditavam os frentistas que ambos estavam vinculados – não politicamente, mas por interesses comerciais, já que eram industriais em São Paulo – ao futuro político de Jânio Quadros. O PTB, do seu lado, não disfarçava a frieza com que encarava a candidatura Lott, em face de sua evidente fraqueza eleitoral. Julgavam alguns dos seus próceres que, adotando aquela candidatura, o partido, que vinha crescendo satisfatoriamente, iria perder as posições até ali conquistadas e projetar-se-ia, aos olhos do público, como o grande derrotado nas eleições presidenciais.

Complicava-se, pois, o xadrez político. Havia um outro fator de perturbação das boas relações que deveriam reinar entre petistas e pessedistas: Leonel Brizola. Eleito governador do Rio Grande do Sul, esposara a tese nacionalista, com sua habitual veemência, e logo passara a criar desagradáveis casos políticos. Quando Lucas Lopes ainda era ministro da Fazenda, escrevera-lhe uma carta, redigida em termos de sabri-

dos, na qual declarava que “estava falida a política financeira” por ele executada.

Isso foi o começo. Com a escolha de Sebastião Pais de Almeida, em substituição a Lucas Lopes, Brizola tornara-se ainda mais afoito. Não se contentava em divergir do governo federal, mas pretendia fazer imposições, o que sempre ignorei. Chegavam-me informações de que passara a conspirar contra a ordem estabelecida, tentando articular com o General Osvino Alves, comandante do III Exército, um golpe de estado. Nessa ocasião, João Goulart encontrava-se na Europa. Embora informado sobre o que se tramava, decidi aguardar o regresso do líder petebista para examinarmos, em conjunto, a situação na área situacionista.

Enquanto me mantinha nessa atitude de expectativa, toldavam-se, a olhos vistos, os horizontes políticos. Dentro do PSD, existiam diversos líderes contra a candidatura Lott e se declararam em dissidência contra a direção nacional do partido os diretórios regionais de Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Pará e Santa Catarina. Se o PSD assim se comportava, de um lado, a Frente Parlamentar Nacionalista, do outro lado, assumia uma atitude de franco desafio ao governo ao promover, no Congresso, a abertura de um inquérito sobre a indústria de vidro plano, cujo objetivo era atingir o Ministro da Fazenda, Sebastião Pais de Almeida, industrialnesseramo.

Nesse cenário político agitado, crescia cada vez mais a candidatura Jânio Quadros. Diversos fatores se conjugaram para compor uma imagem do ex-governador paulista simpático ao eleitorado. Ninguém o conhecia bem, e a impressão que seu governo em São Paulo havia deixado era a melhor possível. No entanto, essa impressão fora determinada por circunstâncias alheias à sua atividade administrativa. O programa de industrialização, que eu vinha realizando, tinha beneficiado enormemente o Estado bandeirante. E isso porque seu parque fabril, já desenvolvido, oferecera condições de aparelhamento técnico e de disponibilidade de mão-de-obra qualificada adequadas a melhor rendimento industrial. E como uma coisa chama outra, no rastro das fábricas que se fundaram, sob o estímulo do governo federal, outras atividades tiveram início, transformando por completo, em poucos anos, a fisiologia econômica do Estado. Para se ter uma idéia da onda de progresso por que

passara São Paulo, na época, basta dizer que, em três anos, sua receita duplicara.

Jânio Quadros foi o beneficiário desse surto desenvolvimentista, impulsionado pelo governo federal. Assim, quando se abriu a questão sucessória, ele se projetara como um candidato natural.

No momento – meados de 1959 – ele realizava uma viagem pelo exterior e seus reflexos não deixavam de impressionar a opinião pública. Os jornais publicavam fotografias suas em Moscou, no Cairo, em Tóquio, em Capetown, em Istambul, quase sempre usando aquele famoso *pijânio*, copiado do Coronel Nasser, do Egito. Era o mesmo “homem do povo”, que odiava as formalidades – o mesmo vereador, de Vila Maria, que havia granjeado enorme popularidade, comparecendo aos comícios sem gravata. E a imagem, caprichosamente elaborada, impusera-se, aos poucos, ao Brasil. Formara-se, então, a crença de que o ex-governador era uma revelação, um iluminado, uma figura carismática, surtida para fazer a redefinição do país.

A sucessão, antes de se abrir, já me preocupava. Temia que, por suas implicações imprevistas, ela pudesse solapar todo o esquema de pacificação nacional que, com tanto cuidado, eu vinha realizando. Decidi, pois, enfrentar os problemas, atacando-os simultaneamente em todos os *fronts*. Chamei os integrantes da ala Moça do PSD e disse-lhes que o que estava ocorrendo era uma *indefinição* interferência, por parte do Congresso, na área de competência privativa do presidente da República. Em fase disso, não aceitava nem tolerava que a Frente Parlamentar Nacionalista pretendesse impor *ministros*. Como a Frente era *integrada* por parlamentares *definitivos*, nada tinha a dizer em relação aos que não faziam parte do esquema governista. Mas, quanto aos que eram *pessedistas* e, portanto, meus *correligionários*, considerava aquela atitude uma traição aos princípios pelos quais *vínhamos lutando* e, conseqüentemente, se insistissem em desafiar a minha autoridade, seriam tratados, dali em diante, como *adversários*. Quanto aos elementos do PSD, que se mostravam *contrários à candidatura Lott*, realizei *conversações* e consegui, igualmente, trazer de volta ao aprisco as *ovelhas tremeladas*.

Consolidou-se, dessa forma, a candidatura Lott, no que dizia respeito à área *pessesta* e à dos *mais associados*. Entre tanto, *prosse-*

guiam a indecisão, o alheamento e a frieza dos petebistas, dando a impressão de que pretendiam sabotar a candidatura do ministro da Guerra. Essa atitude era tanto mais estranha quando haviam sido eles justamente os incentivadores daquela candidatura. Foi o PTB que organizara, em 1956, a manifestação da “entrega da espada de ouro”, que tanta preocupação trouxera ao governo. Fora o PTB que emprestara conteúdo político à chamada Frente de Novembro, que só servira para reacender ódios e radicalizar posições, obrigando-me a fechá-la, justamente com a organização sua rival, o Clube da Lanterna, quando me empenhava em uma sincera política de pacificação nacional. E, por fim, havia sido o PTB que contribuiria com maior número de deputados para a formação da Frente Parlamentar Nacionalista, a principal responsável pelo lançamento da candidatura do General Teixeira Lott.

No entanto, quando o nome do ministro da Guerra já havia sido lançado e todos os partidos, que formavam o esquema político de sustentação do governo, tinham manifestado sua adesão, os petebistas passaram a se omitir, negavam-se a tornar claro seu apoio, tergiversavam, como se tivessem em mente uma manobra oculta.

O inspirador dessa manobra não era outro senão Leonel Brizola, o qual, aproveitando-se de estar ausente do país o presidente do partido, optara por uma solução extralegal, a ser desencadeada com a cooperação do chamado Pacto da Unidade Intersindical. A oportunidade seria a renovação dos contratos coletivos de trabalho, que teria lugar em setembro de 1959.

Nessa ocasião, seriam feitas exigências exorbitantes ao governo. Mobilizar-se-ia a massa trabalhadora. Numerosas e sucessivas greves seriam deflagradas. E, quando a tensão social chegasse ao auge, algumas tropas, trabalhadas pelo governador rio-grandense, sairiam às ruas, impondo-se a alternativa: enquadramento do governo no esquema trabalhista, com a retirada da candidatura do General Lott, ou apresentação de um candidato “popular e nacionalista”, em favor de cuja vitória nas urnas seriam empenhados todos os órgãos governamentais. Seria uma eleição pré-articulada, com um candidato imposto ao país, não cabendo ao povo o direito da livre escolha, pois, se assim não fosse, a “proclamação sindical” sairia às ruas, convulsionando o Brasil.

Informado sobre o que ocorria, procurei agir com serenidade, mas com energia. Discuti o problema sucessório com João Goulart, mas sem referir-me à agitação social, programada pela liderança do PTB. O vice-presidente da República mostrou-se evasivo, reticente, deliberadamente omissivo.

Fiz realizar, então, uma reunião no Palácio Laranjeiras, com a presença dos ministros militares, do comandante do I Exército, dos titulares das pastas cujas atribuições interferiam com a ordem pública, social e econômica e dos chefes das Casas Civil e Militar da Presidência. Após a reunião, um comunicado foi distribuído à imprensa, esclarecendo o motivo do encontro, que havia sido o de “examinar o movimento organizado e orientado por conhecidos agitadores, no sentido de criar condições que venham a ameaçar a ordem e a paz do povo brasileiro, por meio da deflagração das greves ilegais e, concomitantemente, inspirados por entidades marginais, estando nos seus planos até mesmo uma greve geral”. A nota esclarecia, por fim, que os ministros militares e os da Justiça e do Trabalho haviam ficado incumbidos de coordenar o plano de ação imediata de prevenção e repressão de tais atividades.

O comunicado denunciava o fato, mas omitia o nome dos conspiradores. Na Câmara dos Deputados, vozes se ergueram, exigindo que o governo fosse explícito. “É preciso dar nomes aos bois!” exclamara um deputado da Oposição, procurando comprometer a direção do PTB. A imprensa, porém, incumbiu-se de identificar os que tramavam contra a ordem pública citando João Goulart e Leonel Brizola.

O vice-presidente da República procurou-me, imediatamente, para explicar que nada tinha a ver com o que o Pacto de União de Intersindical estava planejando. Manifestou a adesão do PTB à candidatura Lott e soliciitou-me, por fim, que divulgasse o trocunido, isentando-o das acusações e que, em troca, fariavesmentes de clarações de respeito à legalidade e de preservação das instituições. João Goulart cumpriu o que havia prometido.

O problema sucessório fora posto, assim, em seus devidos termos. Procurei cumprir o meu dever, apainando as divergências que enfraqueciam o bloco situacionista. Dali em diante, conservar-me-ia alheio à disputa eleitoral. Que cada um dos candidatos agisse no sentido de promover suas respectivas candidaturas, motivando o eleitorado, de

forma que este pudesse ficar convenientemente esclarecido para fazer a sua opção.

Minha atitude, em face do saneamento espiritual da área política, passaria a ser, então, a de simples magistrado – função esta que exerci com a mais absoluta isenção.

A INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL

Havendo serenado a situação interna, voltei a dedicar-me, por inteiro, às exigências da ação administrativa, pois 1959 chegava ao fim e era exíguo o tempo de que eu passava a dispor. Como aquele ano fora o da construção naval, tinha minha tenção voltada principalmente para esse setor das atividades nacionais.

Após o primeiro contrato para a construção de dois navios de 5.000 toneladas, o Brasil concluiu um novo acordo com a Polônia, segundo o qual os estaleiros de Gdansk construiriam até 1960, para a nossa frota mercante, outras 10 unidades da mesma tonelage. Os estaleiros de Szczecin, por sua vez, iriam construir mais quatro navios de propulsão a motor, de 6.000 toneladas cada um.

Assim, a Marinha nacional revigorava-se e aumentava sua tonelagem. Com as aquisições feitas na Polônia e na Finlândia, cujos navios deslocavam em conjunto quase 100.000 toneladas, e mais as compras realizadas por armadores particulares, as importações já completavam em 1959 as 200.000 toneladas previstas no Programa de Metas. Isso significava uma adição de cerca de 30% à tonelagem global existente no país quando assumi o governo e que era da ordem de 700.000 toneladas. Será conveniente ressaltar, porém, que essas aquisições foram levadas a efeito sem sacrifícios cambiais, já que representaram o resultado de trocas comerciais, tendo por base nossos excedentes agrícolas.

Enquanto era ampliada a Marinha Mercante, preocupava-me em reforçar a Frota Nacional de Petroleiros, mediante a aquisição de importantes unidades. Já se encontrava no Brasil, e pronto para entrar em serviço, o superpetroleiro *Presidente Juscelino*. Em junho, chegara ao porto de Santos o *Presidente Getúlio*, construído em estaleiros holandeses, e, dentro de pouco tempo, receberíamos o *Presidente Dutra* –

todos de 33.000 toneladas. Seguir-se-iam o *Presidente Venceslau* e o *Presidente Washington Luís*, que seriam entregues até dezembro de 1960, data em que, conforme a meta fixada, a Frota Nacional de Petroleiros teria 530.000 toneladas, o que significaria nossa auto-suficiência em matéria de transporte de petróleo.

No que dizia respeito ao setor de construção naval, as perspectivas não eram menos alentadoras. Com os quatro projetos já aprovados pelo GEICON – Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval – ele va va-se a 135 mil toneladas anuais o total das capacidades de construção de navios. Encontrava-se o país, assim, próximo a atingir a meta governamental de 150.000 toneladas anuais, fixada para 1960.

Em setembro de 1959, os diretores da Ishikawajima estiveram, incorporados, no Palácio Laranjeiras, para um ato solene: entregar-me o modelo do primeiro navio a ser construído no Brasil. Receberia o nome de *Brasília* e teria sua quilha batida em princípios de 1961.

Não posso descrever a emoção de que fui possuído. Compara-a à outra, da mesma natureza, que experimentei dois anos antes, quando tive nas mãos o modelo do primeiro automóvel a ser, também, construído no Brasil. Tratava-se de um Volkswagen. Ambos não passavam de engenhosos brinquedos que fariam a felicidade de qualquer criança. É curioso como a realização de um sonho, longamente acalentado, consegue nos transformar a mente. Assim como acontecera com o automóvel, segui o navio de brinquedo e recei, em um misto de satisfação e orgulho, o mundo de sofrimento, de esperanças adiadas e de frustrações em que vivi para que pudesse contemplar, ainda durante o meu governo, aquele modelo. A cerimônia como vera-me profundamente por um motivo que, hoje, poderá parecer pueril: o naviozinho de fantasia era pi o ne i ro em tudo, até no nome: *Brasília*.

O primeiro modelo Volkswagen me chegara às mãos dois anos antes e, se olha va atra vés da janela lá fora, mi lha res de ré plias suas, indo e vindo ao longo das ruas da cidade. O sonho havia sido convertido em realidade. Em 1958, a produção de veículos no país fora de 61.109 unidades e, em 1959, tinha sido dobrada, incluindo-se entre os tipos construídos, caminhões, jipes, utilitários, ôni buses e carros de passeio.

Naquela manhã clara de setembro, a cena se reproduzia. O salão de honra do palácio estava cheio. Cercavam-me homens cir-

cunspetcos e fotógrafos batiam chapas. O interesse da reunião, porém, não estava no que pudesse dizer o presidente da República ou no que informassem aqueles austeros japoneses. Concentrava-se no naviozinho de alumínio que se encontrava sobre a mesa. Era perfeito. Lá estava a chaminé. Via-se o passa-difco. Enfileiravam-se as vigias das cabinas. Parecia um navio de verdade. O sonho ainda não deixara o universo das coisas irreais. Estava se corporificando, era verdade, mas continuava fantasia. Aquela cerimônia, porém, assinalava uma antevéspera da realidade. Os estaleiros já existiam em Inhaúma. Milhares de operários aguardavam apenas que eu dessem a ordem, e a construção de navios, identicos e depois maiores do que o modelo, teria início. Essa ordem foi dada naquela hora e naquele dia. E, como resultado dela, surgira a indústria da construção naval no Brasil.

O DRAMA DA REPRESA DO PARANOÁ

Não se pense que tudo, em Brasília, ocorria sem problemas, e que bastava que uma ordem fosse dada para que logo passasse a ser executada. Tive de enfrentar muitos complexos problemas, e um deles – justamente o de solução mais difícil – foi a construção da barragem do Paranoá, com seu respectivo canal de desvio, assentamento das adutoras, construção e impermeabilização dos reservatórios e, por fim, o assentamento da usina de tração da água que formara o lago.

Como já disse, havíamos obtido um empréstimo de 10 milhões de dólares do Export-Import Bank, destinado à aquisição das estruturas metálicas dos edifícios ministeriais e à construção daquela barragem. A firma norte-americana Raymond Concrete Pile Company ganhara as respectivas concorrências, e os trabalhos logo tiveram início. No que dizia respeito às estruturas metálicas, nenhuma queixa tivemos contra a empresa empreiteira. O mesmo, porém, não aconteceu em relação à segunda parte do contrato, isto é, a construção da barragem.

Máquinas e equipamentos logo chegaram dos Estados Unidos, e teve início a grande batalha. Contudo, para se trabalhar no Planalto, era indispensável que se dispusesse de algo mais do que a

simples técnica moderna. A técnica ajudava muito; mas sem uma alta dose de espírito pioneiro nada ali se conseguia realizar.

Foi o que aconteceu com Raymond Concrete Pile. Essa firma só sabia trabalhar segundo os métodos e os cronogramas norte-americanos. Quando uma máquina apresentava um defeito, interrompia-se o serviço até que a peça sobressalente chegasse dos Estados Unidos, o que demandava cerca de três meses. Em Brasília, prendo-me ao espírito de improvisação. Em face de qualquer dificuldade, criava-se uma solução de emergência. Na Belém-Brasília, tratava-se de reparar o equipamento, tendo os próprios mateiros como mecânicos. O mesmo ocorria nas obras da nova capital. Todos os defeitos mecânicos eram consertados na hora, porque o serviço não permitia interrupções.

Em Paranoá, os engenheiros norte-americanos antes do início dos trabalhos preocupavam-se exclusivamente com seu conforto pessoal. Providenciaram a montagem de barracas, dotadas de todos os requisitos de uma residência urbana. Quando essa etapa fora vencida, passaram a cuidar da barragem. Faziam-no, porém, com a frieza e a indiferença de quem apenas cumpria um contrato: jornada regular de trabalho; duas horas para o almoço; suspensão das atividades às 5 horas da tarde. A noite era consumida em alegres rodadas de uísque. Nada de flama, do *élan*, da preocupação de bater recordes característicos do “espírito de Brasília”.

Esses norte-americanos eram os únicos estrangeiros que trabalhavam na construção da nova capital. Nas demais obras, só existiam brasileiros. Os técnicos haviam sido recrutados no Rio e nas grandes cidades do país, mas a massa trabalhadora era integrada de candangos – gente do interior, que nunca havia visto um trator ou uma motoniveladora. Essa massa de homens simples e sem qualquer preparo para adaptar-se, com admirável facilidade, às exigências técnicas do programa de obras. Não havia trabalho que esses homens não realizassem, e procuravam levá-lo a efeito como se se tratasse de um assunto seu.

Os norte-americanos porém, eram esquivos da especialização. Por diversas vezes, chamei a atenção dos diretores da firma para a necessidade de que se adaptassem ao “ritmo de Brasília”. Prometi-lhes. Garantiam que o serviço seria acelerado. Asseguravam a chegada de novos

técnicos e melhor equipamento. E, assim, os dias iam passando, sem que se ob ser vas se qual quer pro gres so na obra.

Cer ta vez, fiz uma ins pe ção no lo cal, de se jan do ver se já es ta vam prontos os ali cer ces. Sen ti re sis tên cia por par te dos en ge nhe i ros, os quais alegavam ser perigosa a minha presença em uma área onde guindastes estavam em funcionamento. Uma caçamba poderia virar e, se isso acontecesse, o desastre seria irreparável. Não tomei conhecimento das ad ver tên ci as, e re a li ze i a ins pe ção. Com sur pre sa, ve ri fi que i que nem as estacas preliminares de concreto, que se fincavam antes da construção da barragem, haviam sido providenciadas. Na re a li da de, a obra nem havia tido início, pois todo o trabalho até então feito cingira-se exclusivamente à mon ta gem das in dis pen sá ve is pla ta for mas de ser vi ço.

Deixando o local, mandei chamar Israel Pinheiro e disse-lhe que se entendesse com a firma norte-americana, no sentido de que o contrato fosse rescindido. Israel observou que uma rescisão não era fácil. A firma poderia en trar em ju í zo e ex i gir uma in de ni za ção. Dis se-lhe que mobilizasse os consultores jurídicos da Novacap, pois a obra tinha uma data para ser entregue e que não poderia inaugurar Brasília com o lago va zio.

Enquanto os consultores jurídicos agiam de um lado, eu providenciava, do outro, a maneira mais rápida de construir a barragem. Como não havia mais tempo para se abrir outra concorrência, a própria Novacap se encarregaria da tarefa. Mobilizaram-se engenheiros. Barbosa da Silva os chefiava. Adquiriu-se o indispensável equipamento. Técnicos foram convocados e discutiu-se, em uma reunião, que não de i xou de ser agi ta da, o pro ces so que se ria mais rá pi do para a construção da represa.

Ficar a com binado, pois, que a ina u gu ra ção dar-se-ia no dia 12 de se tem bro de 1959, data do meu an i ver sá rio na ta lí cio. Os en ge nhe i ros assim de ci di ram em uma ho me na gem a mim, mu i to em bo ra eu hou ves se ten ta do dis su a di los do in ten to, por que jul ga va o pra zo cur to em ex ces so. Insis ti ram na data e, em face da in sis tên cia, o dia 12 de se tem bro fora fixado. Dali em diante, caberia a mim, então, não permitir que o com pro mis so as su mi do pela Novacap de i xas se de ser cum pri do.

A equipe nacional arregaçou as mangas e dispôs-se a en fren tar o de sa fio. No in í cio de 1959, com ple tou-se o ca nal de des vio e, pou-

cas semanas mais tarde, ficaram concluídas a ensacadeira do desvio, a escavação do vertedouro e a impermeabilização. Apesar do progresso verificado nos trabalhos, sentia-me preocupado. De fato o tempo, para a execução da obra, era exíguo em demais. Só mesmo por meio de um esforço extra quele objetivo poderia ser atendido.

Na época, uma das nossas maiores autoridades em engenharia hidráulica era o ex-governador paulista Lucas Garcez. Telefonei-lhe, solicitando que fosse a Brasília. Desejava ouvir sua opinião sobre o que se fazia em Paranoá. Lucas Garcez aprovou integralmente o trabalho dos engenheiros da Novacap, mas julgou que seria impossível concluir-se a obra até o dia 12 de setembro. “A construção de uma barragem, Presidente, pode ser acelerada, mas há um limite além do qual será perigoso avançar. Se o senhor deseja um conselho, posso dizer-lhe: adie a inauguração por uns seis meses.”

A palavra de Lucas Garcez era autorizada. Mas havia uma questão de honra que deveria ser enfrentada. Como inaugurar Brasília sem o lago tão amplamente anunciado e que, além do mais, seria a moldura líquida da cidade?

Reuni os engenheiros e discutimos longamente o assunto. Entre as muitas sugestões apresentadas, uma despertou minha atenção: armar-se a água em consonância com a elevação da barragem. Dessa forma, o lago poderia ser formado imediatamente após a conclusão da obra. Havia, contudo, um perigo: se ocorresse algum temporal fora do comum, o nível da água ultrapassaria a crista da barragem e, nesse caso, a represa correria o risco de uma ruptura.

Quem realiza grandes obras vê-se obrigado, às vezes, a enfrentar perigos. Naquele momento, estava diante de uma situação que exigia coragem. Ou correria o risco de uma ruptura, mas encheria o lago, para a inauguração de Brasília; ou adotaria uma atitude de prudência, aguardando que a barragem ficasse pronta, para então começar a armar-se a água, que iria dar à cidade a sua já tão falada moldura líquida.

Não hesitei um momento. Optei pela solução do risco. Os engenheiros, que no íntimo desejavam essa opção, exultaram. O “espírito de Brasília”, no seu significado mais expressivo, triunfara sobre o medo e a indecisão. Em antecipação ao fechamento da barragem, algumas providências teriam de ser tomadas, para que não se interrompesse

o ritmo da construção. Uma delas, e das mais importantes, era a relacional da com as comportas, que regulariam a vazão da água acumulada.

Entrei em entendimento com o ministro da Marinha, o Almirante Matoso Maia, e ficou combinado que o Arsenal de Marinha do Rio incumbir-se-ia da tarefa. As comportas seriam das mais aperfeiçoadas, exigindo-se por isso, para sua construção, um elevar do nível técnico somente alcançada pelas grandes indústrias do gênero. Eu tinha enorme confiança na capacidade dos que trabalhavam naquele Arsenal, cuja experiência, adquirida em construções navais, habilitava-os a assumir a responsabilidade de fabricação de peças de grande porte, como seriam as projetadas comportas.

O êxito da Operação-Lago valeu o risco corrido. A barragem foi construída e fechada justamente a 12 de setembro e, nesse dia, teve início o represa mento do Paranoá. Nessa data, realizaram-se em Brasília numerosas inaugurações, das quais participaram milhares de pessoas que haviam ido à nova capital, utilizando todos os meios de transporte.

Inaugurei os trevos urbanos; lancei a pedra fundamental da futura Catedral; presidi à cerimônia da entrega ao GTB – Grupo de Transferência para Brasília – dos novos blocos de apartamentos, construídos pelo IAPB e pelo IAPC; visitei as obras do Hospital Distrital, bastante adiantadas; inaugurei, igualmente, viadutos e dezenas de quilômetros de pavimentação asfáltica dos principais eixos rodoviários, inclusive o que ia até a ponta da península; e, à tarde, fui alvo de tocan te homenagem da população, levada a efeito por meio de grande concentração popular, realizada na Praça dos Três Poderes.

Nas obras de contenção do Paranoá, eu e Sarah fizemos descer a comporta de ferro da barragem, manobrando um tração, quando se completou o fechamento, a imensa multidão, que assistia ao ato, aplaudiu-nos com o maior entusiasmo. O fechamento da barragem, além de implicar o início da formação do lago, que era dos mais belos efeitos plásticos no plano urbanístico da nova capital, teria, por outro lado, outra importância: era que, abaixo da represa, seria instalada uma usina hidrelétrica que forneceria energia a Brasília.

1959 foi um ano agitado politicamente. Em maio, os partidos começaram a se movimentar, tendo em vista as articulações para a esco-

lha dos seus candi datos à minha sucissão. Lançadas as candi daturas Teixeira Lotte Jânio Quadros, iniciou-se a campanha eleitoral.

De fato, era bem diferente, na época, a mentalidade do povo. Os meus quatro anos de um novo estilo de governo haviam levado o Brasil a uma realidade diferente. Em vez de política, executavam-se obras, e todas visando à consecução de objetivos predeterminados. O povo, que a princípio não dera maior importância às Metas, acabara por compreender que elas não constituíam mais uma “plataforma de governo”, mas que expressavam, isto sim, degraus que estavam sendo galgados pelo país, na sua marcha para uma definitiva renascença.

Pouco depois, as expressões “metas”, “desenvolvimento”, “industrialização”, e outras do mesmo gênero, já faziam parte do vocabulário comum do homem da rua, e, mesmo no setor da iniciativa privada, os métodos do governo passaram a ser imitados, refletindo, de maneira eloquente, a repercussão daquele novo modelo de administração em todos os setores da vida nacional. O governo trabalhava e produzia, e a Nação inteira procurava imitá-lo. Em face dessa nova mentalidade, a opinião pública reclamava dos candidatos o mesmo *élan*, no sentido de enfrentar problemas, que até então pareciam insolúveis. Exigia programas explícitos.

A área militar, com quanto tranquilizada de o início do ano, não deixou de acusar uma crispação ao se aproximar o término de 1959. O episódio ocorreu no dia 3 de dezembro. Tratava-se de uma repetição de Jacareacanga. Desta vez, o local escolhido foi a distante localidade de Aragarças, no interior de Goiás. Tudo se passou como no episódio anterior, ocorrido no primeiro mês do meu governo – a fuga de aviões militares; a busca de um lugar ermo do território nacional; quase os mesmos personagens; a despesa realizada por adesões que não se posiveram; e, por fim, o refúgio no exterior, levando-se a aeronave seqüestrada. A única diferença, em relação à de Jacareacanga, foi que o episódio de Aragarças não chegou a impressionar a opinião pública.

Na madrugada do dia 3 de dezembro, três aviões da FAB levantaram vôo da base aérea do Galeão, sem permissão das autoridades competentes. De Belo Horizonte, levantou vôo um avião civil, pilotado por dois aviadores da FAB, que também rumou, como os três outros, para Aragarças. Além disso, um Constellation, da Panair do Brasil, que viajava do Rio para Belém, foi obrigado a mudar de rumo.

Ocorreu, nessa ocasião, um fato curioso. No dia da fuga dos aviões, e do seqüestro do *Constellation*, declarei que o episódio se assemelhava a um ato de pirataria aérea. Os aviadores tinham recebido asilo da Argentina, para onde se haviam dirigido. As autoridades platina imaginaram que eu não considerava o caso como um episódio e, sim, como um crime comum, não sujeito, portanto, às prerrogativas de asilo político, assinado em Havana. A consequência seria, portanto, um pedido de extradição por parte do governo brasileiro.

Como as autoridades de Buenos Aires já haviam concedido o asilo, ficaram apreensivas. Bolitreau Fragoso, embaixador do Brasil na Argentina, veio ao Rio consultar-me sobre o fato. Pedi-lhe que tranquilizasse o governo argentino e que tudo fizesse para tornar suportável, na capital argentina, a vida dos aviadores brasileiros. Recomendei, então, ao meu ministro do Exterior que fizesse chegar aos exilados, em Buenos Aires, um apelo meu no sentido de que “regressassem, pois nada lhes aconteceria no Brasil”. E acrescentei: “O país é muito grande, e nele há lugar para todos.”

No dia 31 de dezembro de 1959, dirigi uma mensagem ao povo, afirmando que o ano, que acabava de se findar, não “havia sido perdido para o Brasil”. De fato, apesar dos efeitos negativos do Plano de Estabilização Monetária, das divergências no terreno político e do episódio de Aragarças, grandes progressos haviam sido registrados no campo da administração. A indústria automobilística cada vez punha mais carros brasileiros em circulação; a indústria de construção naval preparava-se para lançar ao mar, dentro de poucos meses, os nossos primeiros navios; os 10 mil quilômetros de estradas, que encontrei, já haviam sido aumentados para 30 mil; as usinas siderúrgicas tinham dobrado a produção; os 7 bilhões de metros cúbicos de água represa dos no Brasil, no início do meu governo, haviam crescido para 80 bilhões; os 6 mil barris diários de petróleo de 1956 tinham sido elevados para 100.000 e a Sudene havia sido criada.

Na realidade, os êxitos se sucediam em todos os setores da vida nacional. Os candidatos à minha sucessão realizavam suas campanhas em um clima de perfeita segurança e plena liberdade. No terreno econômico-financeiro, enfrentei dificuldades e as venci. Tornei sem efeito o Plano de Estabilização Monetária e rompi as negociações com o

Fundo Monetário Internacional. No campo das nossas relações internacionais, lancei a Operação Pan-Americana, que chamou a atenção do mundo para o Brasil e fez com que se estreitassem os vínculos que ligavam, uma às outras, todas as nações do hemisfério.

O jornalista Assis Chateaubriand, em artigo escrito, após o meu pronunciamento do dia 31 de dezembro de 1959, de finiu, com nitidez, o que ocorria no Brasil, na que lemo mento: “A riqueza que o Presidente Kubitschek acumulou para o Brasil, em um sem-número de novas iniciativas, transforma-o no prodigioso regenerador de uma democracia, a qual ficou sem tempo para conspirar. Seu governo febril, excitador de feixes de energia de todo tamanho, tem sido uma seguramã que na revolução nária, por que destina da a muitas revoluções. O país está abarrotado de cereais, o que é uma forma de acabar com a carestia de vida. Do dia para a noite, o ocaso do último ano de Juscelino Kubitschek se transforma em uma aurora.”

E citava, para dar força ao seu pensamento, os seguintes fatos: “A sua largueza e inacreditável em prestativo o fim que se em todas as metas. Muda a capital. Dá comunicação por terra entre o Amazonas e Brasília. Tem Furnas no meio. Três Marias no fim. Fez navegável o rio São Francisco. Põe de pé a Usiminas. Cria e desenvolve a indústria automobilística. Atinge a 100 mil barris diários de petróleo no Recôncavo. Constrói navios. Compra outros tantos. Restitui à navegação marítima o seu prestígio. Vende bem o café. Libera vários produtos do confisco cambial. Põe o sisal a 35 cruzeiros e o algodão a 400 cruzeiros a arroba. Negocia com o exterior a exportação de 450 mil toneladas de açúcar, contra 50 mil que tínhamos autorizadas quando ele assumiu o poder. Enfim, a única realidade nacional é o perfil de Juscelino Kubitschek atarefado numa obra que ninguém pode negar — a de providenciar obras de sete léguas para um ganhete caminhar.”

.....

Conversando com a Nação

Ano findo. Página virada. Homens e acontecimentos começam a se esfumar, desfeitos pela nova realidade que iluminava o horizonte nacional. O episódio de Aragarcas não teve a menor repercussão no cenário político. Mas, em relação à opinião pública, não deixou de ser um fato notável. Lembrou-me de que quando dei conhecimento à minha família do que havia ocorrido a 3 de dezembro minha filha Márcia exclamou: “Mas outra vez, papai?” A reação de Márcia refletiu o sentimento que era geral na Nação. O país estava em calma. O governo trabalhava. O povo cuidava de seus afazeres. Era justo, pois, que aquele ato de rebeldia fosse geralmente reprovado.

Passado o incidente, procurei esquecer-lo. É que, no período, estava muito ocupado com um assunto, que era de importância para o país. No dia 31 de janeiro de 1960, iria fazer uma exposição pela televisão, mostrando o grande progresso realizado nos diferentes setores das atividades nacionais.

Essa iniciativa obteve o maior êxito possível. Os gráficos, as fotografias e as fotomontagens tomaram diversos salões do primeiro andar do Catete, desceram a escada principal e espalharam-se por outros salões do andar térreo do palácio. Programada para ser realizada no dia 31 de janeiro – data do quartanário do governo –, foi adiada para 5 de fevereiro, e isso por dois motivos: a morte de Osvaldo Aranha e a

nessa data de minha presença em Brasília, por ocasião do encontro das duas colunas da Caravana de Integração Nacional.

Durante a exposição, ocupei a rede de rádio e televisão pelo espaço de três horas e meia. Foi uma conversa ao vivo com o povo. Expus com clareza, e num tom coloquial, tudo quanto o governo havia feito ou estava fazendo, no sentido de atingir e ultrapassar as 31 Metas, que consubstanciavam o meu programa de desenvimentista. Segundo os resultados dos ibopes da época, cerca de 80% dos radiouvintes e dos telespectadores ouviram a exposição com o maior interesse e acompanharam-me até o fim.

Nesse programa, procurei traçar um retrato amplo do Brasil, comparando o que havia encontrado e mostrando o que vinha sendo feito para melhorar a situação nacional. Reportei-me, no início, ao que havia significado para o país a Revolução de 1930, com a instituição do voto secreto, a princípio mal aplicado, mas melhorando com o aperfeiçoamento do sistema democrático. No bojo do movimento de 30 e, com reflexo das idéias em fermentação na consciência mundial, processara-se a maior das reformas até então realizada no Brasil: a promulgação da legislação trabalhista, cuja consequência imediata foi a incorporação das massas operárias ao processo político nacional.

Assim, o voto secreto e as leis sociais haviam representado dois passos decisivos, dados pela nacionalidade, no rumo do aprimoramento das instituições políticas. O terceiro avanço a ser conseguido era o do desenvolvimento econômico, que vinha constituindo a principal preocupação do meu governo.

A idéia não nascera por acaso. Eu a captara no calor dos comícios, na agitação da campanha presidencial. Senti que aquele era o mais premente anseio do povo. Já em Minas, como governador, pudera sentir a presença desse estado de espírito. Ao lançar, como programa administrativo, consubstanciado no binômio Energia e Transportes, fizera-o, indo ao encontro das aspirações populares.

Mais tarde, durante a campanha presidencial, pude sentir esse estado de espírito de forma absolutamente imperativa. O povo exigia que se promovesse o desenvolvimento, e daí a elaboração do Programa de Metas. Esse plano de governo constituiu, na realidade, iniciativa revolucionária. Era a primeira providência, tomada no país, no sentido de

se fazer o levantamento de todos os pontos de estrangulamento da economia brasileira, e enquadrá-los num esquema de soluções racionais, rigidamente delimitadas no tempo e expressas em cifras que refletiam os alvos a serem atingidos. Após esse pequeno intróito, referi-me a um fato, que demonstrava estar o governo empenhado, de corpo e alma, na batalha do desenvolvimento, “Hoje à tarde, recebi, às portas do Catete, sessenta e tantos veículos nacionais, que através de 2.200 quilômetros de selva deram testemunho de que esse progresso é patente. Percorram estradas desde Belém do Pará, através de Brasília, Belo Horizonte, até que, por fim, chegaram ao Rio.” Para ilustrar o que disse, mostrei no mapa o itinerário percorrido pela Caravana da Integração Nacional.

Defini, em seguida, o que entendia por desenvolvimento nacionalista, com a filiação do meu governo. Tratava-se de um desenvolvimento que tinha por alvo a prosperidade nacional. Pelo fato de ser nacionalista, não deveria endereçar-se contra ninguém. Só existiam dois meios de se realizar aquele desenvolvimento: bater de porta em porta, nas nações estrangeiras, para solicitar ajuda financeira; ou lutar com as nossas próprias forças, cortando na carne e exigindo sacrifícios do país. Lembrei a excursão que fizera pelos Estados Unidos e pela Europa, como presidente eleito, durante a qual chamara a atenção dos homens de governo e das empresas privadas para as possibilidades que o Brasil apresentava. E esclareci: “Esta colaboração foi-nos prestada; tem sido valiosa; mas não foi bastante. Daí por que tive de pedir sacrifícios ao povo para levar avante os principais projetos que havia planejado executar na vigência do meu mandato. Os sacrifícios que pedi ao povo estão sendo hoje amplamente recompensados com as novas indústrias, as estradas, pontes, navios, automóveis, usinas elétricas etc., que são o resultado destes quatro anos de governo.”

Abordei, em seguida, a Operação Pan-Americana, que era um processo de combate ao subdesenvolvimento, levado a efeito em termos continentais. “O que se observara na América Latina – desníveis gritantes, vazios demográficos, áreas que pareciam irre recuperáveis – reproduzia-se, numa escala proporcional, no interior de nossas fronteiras. Na região Sul, com 35 milhões de habitantes, a renda *per capita* era de aproximadamente 300 dólares, enquanto na região Nordeste e Centro-Oeste – esta, com cinco milhões de quilômetros quadrados – esse

índice era sensivelmente inferior. Na região Centro-Oeste, a densidade demográfica era de apenas 1 habitante por quilômetro quadrado, e tínhamos ali, portanto, o maior deserto do mundo. Não podíamos deixar aquela imensa zona deserta exposta à cobiça estrangeira, e foi por isso que procurei transformar o Plano Central numa trincheira para incrementar o desenvolvimento nacional.”

Expliquei que todos os anos, desde que assumira o governo, reunia todos os ministros no dia 1º de fevereiro. Procedia desse modo não só para expor as realizações de cada ministério, mas também para dar conta ao povo das atividades governamentais.

Assim, o trabalho prosseguia no Palácio do Catete, que estava destinado a ser o Museu da República, porque fora entre suas paredes que se desenrolaram muitos dos principais acontecimentos da nossa vida republicana. “Aqui foram vividas fases das mais difíceis e até mesmo trágicas, instantes verdadeiramente dramáticos de nossa história política, inclusive a morte de Getúlio Vargas, ocorreu nesta sala, da qual vos falo, que transformei no meu gabinete de trabalho. Como vedes, é um lugar que inspira ampla e constante meditação, principalmente aos homens públicos do Brasil.”

RESUMO DAS 31 METAS

Iniciei o meu governo encontrando no país uma potência instalada de 3.148.500kW, representado o produto do esforço de aproxima de três quartos de século. No ano da proclamação da República, funcionavam apenas nas usinas térmicas e hidráulicas com capacidade geradora de 4.618kW. Nos sessenta e seis anos subsequentes, chegaremos à cifra anteriormente mencionada. Mas a quantidade disponível em 1955 constituía ainda um ponto de partida débil, com paradas às exigências de um país disposto a romper as barreiras do subdesenvolvimento para ocupar um lugar à altura da sua dimensão continental. Realizamos no período do meu mandato mais conquistas importantes com vistas à superação do velho estilo, caracterizado pelas pequenas obras e pelo ritmo de esforço construtivo. Já em 1958, a capacidade de geração estava elevada a 3.993.100kW, devendo atingir, em 1960, a 4.800.082kW, já que prosseguiram em ritmo acelerado as obras de Furnas (potência final de 1.200.000kW). Três Marias (520.000kW) e Paulo Afonso II (potência final de 600.000kW). No Estado de São Paulo estavam em fase

de instalação as unidades da usina de Salto Grande; em fase adiantada as obras de Jurumirim, Euclides da Cunha, Barra Bonita e Flórida Paulista; em início de construção a usina de Bariri e a Barragem de Graminha. Em Santa Catarina prosseguiram as obras da termelétrica de Capivari e no Rio Grande do Sul marchavam as do Plano de Eletrificação do Estado. Em Minas, a Cemig atacava várias obras e estendia as redes de transmissão e distribuição por amplas áreas do Estado, e o mesmo acontecia em todas as Unidades da Federação. Como consequência direta desse esforço, a capacidade de geração em 1961 deverá ter crescido para 5.205.152kW e, em 1963, para 6.355.068kW. A nova potência representará, portanto, mais do dobro da em 1955. No cumprimento desse programa, estavam sendo construídas 18 novas usinas, de grandes proporções, e uma vinha sendo ampliada, somando as obras desse gênero, incluídas as que se realizavam com a participação do governo federal, 30 usinas. Entre essas duas se destacavam: a de Três Marias e a de Furnas.

Três Marias constituía um velho sonho dos brasileiros que nunca havia sido realizado em virtude do receio que sua concretização inspirava. Quinze barragem do mundo em volume de terra, ela teria efeitos extraordinários em vastíssima área, tais como: evitaria a repetição das enchentes catastróficas, que tinham posto em freqüente perigo as populações ribeirinhas e destruído a agricultura da região; regularizaria o curso do São Francisco, permitindo que a navegação, nesse rio, se fizesse durante todo o ano, e não apenas durante 4 meses, como vinha acontecendo, proporcionaria a irrigação das margens do São Francisco; e ofereceria amplas perspectivas para a solução dos problemas do Nordeste. A barragem, com seus 70 metros de altura e 3 quilômetros de extensão, significaria para o país, praticamente, 1 milhão de quilowatts.

Furnas, cuja capacidade seria de 1 milhão e 100 mil quilowatts, era uma das maiores usinas do mundo, somente superada por 2 ou 3 na Rússia e outras tantas nos Estados Unidos. Ensenjaria, igualmente, a solução de inúmeros problemas, numa área que abrangia as regiões industriais do Rio, de Minas, de São Paulo e de parte do Estado de Goiás.

Petróleo – Durante a campanha presidencial, interpelado sobre o qual seria minha atitude em relação à Petrobrás, respondi que não só “respeitaria essa empresa, como procuraria dar-lhe ainda maior força e prestígio”. A confirmação dessa promessa estava nos resultados

espantosos alcançados pela Petrobrás, durante os últimos quatro anos: em 1956, a produção, por dia, era de 6 mil barris; em 1957, subia a 40 mil; em 1958, a 60 mil; e, em 1959, atingira 72 mil barris. Em 1961, de acordo com as providências já tomadas, a produção deveria ser de quase 200 mil barris diários. Quanto às reservas, em 1955 tínhamos 255 milhões de barris, e, em fins de 1959, possuíamos 610 milhões.

No que dizia respeito ao refino do petróleo, o que se verificara era o seguinte; em 1955, nossa capacidade de refinação era de 86 mil barris por dia, em 1959, chegamos aos 160 mil e, em 1960, atingíamos a 308 mil barris diários. No setor de petroleiros, foram estes os progressos alcançados: em 1955, dispúnhamos de apenas 224 mil toneladas de petroleiros; em 1959, contávamos já com 370 mil toneladas, e teríamos 510 mil toneladas em fins de 1960, pois naqueles dias o Brasil receberia mais três petroleiros encomendados ao Japão.

Rodovias – Em 1955, só existiam 23 mil quilômetros de estradas construídas pelo governo federal, e nem todas em boas condições. Durante os últimos quatro anos, o meu governo construíra 20 mil quilômetros e, entre as novas rodovias, algumas, como a Belém–Brasília, poderiam ser consideradas uma autêntica epopéia do século XX. Existia, ainda, a Brasília–Fortaleza, com 1.800 quilômetros que estava sendo aberta; e iria ser iniciada, naqueles dias, a Brasília–Acre, passando por Cuiabá e pelo Território de Rondônia. Com esse empreendimento, a ser concluído ainda no meu Governo, estaria refletindo sobre o mapa do Brasil o Cruzeiro do Sul. Enquanto o grande eixo rodoviário Belém–Brasília–Porto Alegre media 5 mil quilômetros, o que iria de Brasília ao Acre se estenderia por 3.500 quilômetros, formando uma gigantesca cruz, concretização, numa imagem física e geográfica, da velha aspiração dos brasileiros, que era a integração nacional.

Exibi, para os telespectadores, excelentes fotografias da Curitiba–Lajes, da Belo Horizonte–Brasília, da Belo Horizonte–Rio e da ponte sobre o rio Guáíba com quase 4 quilômetros de extensão, de forma que pudessem ter uma idéia do alto padrão técnico com que estavam sendo construídas as novas rodovias nacionais.

Ferrovias – Durante aqueles quatro anos, eu deram a importância ao problema do reequipamento do que ao desenvolvimento das ferrovias. Bilhões haviam sido gastos, até então, na aquisição de loco-

motivas diesel para as diversas estradas de ferro brasileiras. O governo comprara, também, 12 mil carros-vagões, bem como trilhos e demais acessórios. A meta de construção de 1.500 quilômetros já havia sido ultrapassada, com a abertura de 1.800 quilômetros de novas ferrovias.

Nordeste – A seca fizera-me conhecer em toda a extensão o drama que perioriticamente afligia a população daquelaregião. Tomei todas as providências para socorrer os infelizes. Em dois meses, foram empregadas 530 mil pessoas, salvas, assim, do flagelo.

Antes da guerra, a produção do Nordeste, para o comércio geral da renda nacional, era de 30%, caindo para 11% – índice vergante na época. Quando assumi o governo, o volume de água, ali disponível, era de 3 bilhões de metros cúbicos; consegui aumentá-lo para 8 bilhões, com a construção de novos açudes e barragens. Naquele ano, deveriam ainda ficar concluídos dois imensos açudes: o de Banabuiú e o de Orós, com o compromisso por Pedro II. Esse açude, com 4 bilhões de metros cúbicos, ia ser concluído ainda no meu governo, tudo feito em apenas um ano.

Agricultura – Apesar de ter sido acusado pela Oposição de dar preferência à industrialização com desprezo da agricultura, a verdade era bem outra. Dando ao país melhores estradas, aumentando-lhe a capacidade de armazenagem, estava favorecendo, de fato, nossa produção básica, já que, sem escoamento fácil, sem meios de conservação e racionalização, a lavoura e a pecuária não encontravam condições para prosperar.

Não sendo possível continuar o país na fase da agricultura empírica, à base da experiência e da exploração irracional do solo, eu formulei, dentro do Programa de Metas, planos visando a dotar o Brasil de armazéns e silos, com uma capacidade para 400 mil toneladas. Essa meta havia sido largamente ultrapassada, pois, enquanto em 1959 a capacidade armazenadora do país não ia além de 85 mil toneladas, em 1960 era superior a 600 mil.

Por outro lado, a mecanização havia sido incentivada com todo o vigor, principalmente através da produção interna de tratores – iniciada, de fato, naquela época, como desdobramento da indústria automobilística.

O ano de 1960 seria decisivo para a fabricação dos tratores nacionais. Dezesseis firmas já haviam encaminhado propostas ao GEIA, interessadas na que la indústria, facilitada em tão pela expansão das

fábricas de autopeças. Até o fim do ano, seriam fabricadas no Brasil 2.500 unidades, e planos estavam elaborados para a elevação da produção para 7 mil tratores em 1961. Em julho, ou seja, 5 meses mais tarde, sairia da fábrica o primeiro trator brasileiro das linhas de montagem.

Siderurgia – No quadro de atraso de só a dor que apresentava a economia brasileira em 1955, o consumo *per capita* de aço dava-nos testemunho cáustico do baixo nível do nosso desenvolvimento. Item fundamental à irradiação do progresso, o aço oferecia um prêmio pelo qual se poderia simplificar o entendimento dos desníveis econômicos e sociais entre o Brasil e os países desenvolvidos. Não obstante um apreciável contingente de importações de chapas, barras, vergalhões, tubos e outros itens, o nosso consumo por habitante era de apenas 31 quilos/ano, em comparação com 438 na Alemanha Ocidental e 620 nos Estados Unidos. No ano que precedeu à minha posse, a produção nacional de aço em lingotes era de 1.162.000 toneladas, reduzindo-se a 982.000 a de laminados. Dependia de uma conjugação de esforços dos setores público e privado a elevação dos nossos índices a níveis razoáveis, pelo menos quanto à satisfação da demanda interna com o produto das unidades instaladas no país. Em 1956, a Companhia Siderúrgica Nacional, tendo concluído o plano e expansão de sua capacidade produtiva para 650.000 toneladas, lançara-se à execução do projeto que elevaria essa capacidade a 1.100.000 toneladas. A Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, que desde 1954 vinha empenhada em atingir o objetivo de 300.000 toneladas, passou a dedicar-se ao aumento da sua produção para 500.000 t/ano. Atendendo ao apelo do governo, outras empresas formularam planos de expansão, inclusive a Siderúrgica J. L. Aliperti, a Siderúrgica de Barra Mansa, a Lanari S.A., a Cia. Brasileira de Usinas Metalúrgicas, a Siderúrgica Riograndense, a Laminação e Artefatos de Ferro S.A. e outras. Na área do setor público, os projetos da Usiminas, da Cosipa e da Ferro e Aço de Vitória, além da Acelita, deveriam absorver substancial parcela do volume de investimentos que, expressos em moedas estrangeiras, equivaliam a US\$322 milhões. Claro é que os quatro últimos projetos citados somente estariam concluídos depois do meu período de governo. Iniciar grandes obras e confiá-las a meus sucessores a sua conclusão representava um ato de fé no futuro do país. Não há dúvida de que o Brasil fora sacudido e despertara para

realizações de vulto em todos os setores. Em 1960, a produção siderúrgica interna deverá estar elevada a 1.843.019 toneladas e o salto para 3.600.000, previsto no meu programa, deveria ocorrer até 1964, se fielmente executados todos os projetos de iniciativa governamental e do setor privado. Em 1962, a quantidade produzida deveria atingir cerca de 2.400.000 toneladas, bastante mais do do bro de 1955 e a caminhará pido do triplo. Considero, pois, compensador o esforço que concentramos para alcançar a meta do aço.

Mecanização da Agricultura – O dado principal desta Meta consistia na elevação a 72.000 do número de tratores agrícolas que deveriam estar operando no ano de 1960. Em virtude da utilização de créditos externos para importações, e principalmente de saldos em países de moedas converíveis, a presença de 73.900 tratores agrícolas já no primeiro semestre de 1959 determinou que fossem acelerados os trabalhos para fabricação de tratores no Brasil. Por motivos óbvios, foi o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, GEIA, encarregado de dirigir o programa de instalação da indústria de tratores, dada a colher os benefícios da experiência nacional de fabricação de componentes de elevado teor tecnológico, tais como eixos, caixas de mudanças, motores, embreagens e outros itens. Em dezembro de 1959 assinei o Decreto nº 47.473, fixando a proporção mínima de 70% de peças e matérias-primas nacionais na fabricação de tratores, a partir do segundo semestre de 1960. No ano seguinte, foram produzidas pelas fábricas instaladas no país 1.678 unidades, dando-se em 1962 um salto para 7.586.

Minérios – Assim que cheguei à Presidência, mandei elaborar um plano para as exportações da Companhia Vale do Rio Doce. Em 1956, a exportação era da ordem de 2.500.000 toneladas, devendo alcançar até o fim do governo a cifra de 6 milhões de toneladas. Providências idênticas foram tomadas a respeito do manganês do Território do Amapá.

Indústrias básicas – Levando em conta a importância da produção de metais não-ferrosos para as necessidades da indústria nacional, não me descuidei desse importante problema, uma vez que a produção de estanho, inicialmente de 3 mil toneladas, elevava-se então a 6 mil. A produção de níquel também fora estimulada, tendo atingido, em 1959, 89 mil toneladas. O cobre e o alumínio deveriam alcançar, em 1960, ci-

frases animadoras de produção, que compensariam os esforços despendidos pelo Governo. A Companhia Nacional de Álcalis acompanhara, igualmente, o ritmo de trabalho, programado pelo governo, já que a produção de soda-cáustica atingira, em 1959, 65 mil toneladas. A produção de celulose de 300 mil toneladas ultrapassara a meta prevista inicialmente pelo governo.

A essa altura de minha exposição, já longa, fiz uma advertência aos telespectadores: “Sei que já falei muito, mas ainda não esgotei o assunto. Esta viagem pelo Brasil é de moradia, pois o nosso país é contínuo. Os que estiverem cansados poderão desligar seus aparelhos, que compreenderei perfeitamente esse gesto. Aos que estiverem interessados no que estou dizendo, solicito mais um pouco de paciência. O que estou fazendo é desvendar aos olhos do povo o que foi realizado durante o meu governo, para acordar este gigante, que estava adormecido há quatro séculos. Sinto que ele já está de pé e que se mostra impaciente por tomar nas mãos seu próprio destino.”

Segundo foi divulgado, no dia seguinte, o que se apurou, através de pesquisas de alguns grandes jornais, foi que apenas dez por cento dos ouvintes desligaram suas televisões e se recolheram ao leito. Eu estava, de fato, cansado. Por ocasião da passagem do ano, havia sido acometido de forte gripe – que me impediu, inclusive, de ler minha mensagem de Ano Novo ao povo, o que foi feito pelo ministro da Justiça. Daí a razão por que, vez por outra, tinha de me sentar. Um contínuo do palácio seguia-me a distância e, quando lhe fazia um sinal, trazia-me a cadeira que vinha transportando de sala em sala. Mesmo assim, tudo correu maravilhosamente. Ocupei-me, em seguida, das atividades do governo no setor das indústrias básicas, notadamente no campo da indústria mecânica pesada e na material elétrica.

Quanto a esta parte das metas, declarei que o meu governo mostrava-se altamente confiante, e, nesse sentido, ressaltou a cooperação de industriais europeus, notadamente o Grupo Schneider, chefiado pelo meu amigo Charles Schneider, o qual tinha construído uma grande fábrica em Taubaté, no Estado de São Paulo, para produção de turbinas, geradores e motores elétricos.

Marinha Mercante – No que dizia respeito ao transporte marítimo, referi-me à instituição do Fundo de Marinha Mercante, aprovado

pelo Congresso, que surgira para resolver definitivamente as dificuldades da nossa frota mercantil. Em virtude dele, já estavam em pleno funcionamento numerosos estaleiros que dariam ao Brasil, dentro em breve, navios de cinco, vinte e até quatrocenta mil toneladas, possibilitando o reequipamento dos nossos transportes marítimos.

A Constituição estabelecia que 10% da arrecadação seriam destinados à educação, índice que meu governo superara em 1960, com a destinação de 16 bilhões para essa finalidade. Ao assumir o governo, encontrara das dotações destinadas à educação 70% para o Ensino Superior e 4 a 5% para o Ensino Primário. Em 1960, o Primário já absorvia 4 bilhões de cruzeiros, o Ensino Médio, 4 bilhões e o Superior, 3,5 bilhões de cruzeiros.

Na área da Ciência e Tecnologia, o meu governo cumprimos a sua trigésima meta, que tinha por finalidade intensificar a formação de pessoal e orientar a educação para o desenvolvimento, realizou grandes inversões em obras, aparelhagem científica e remuneração a professores e técnicos de alto nível, pesquisadores, bolsistas e estagiários de tempo integral. Entre outros, o meu Programa deixou instalados os Institutos de Eletrônica e Mecânica em Belo Horizonte; de Minas e Metalurgia, em Ouro Preto; de Matemática e de Física, no Rio Grande do Sul; de Mecânica e de Mecânica Agrícola, em Curitiba; de Genética, em Piracicaba; de Economia Rural, no Estado do Rio; de Química e de Ciências Sociais, no Rio de Janeiro; de Química, em Salvador; de Geologia, em Recife; e de Tecnologia Rural, em Fortaleza. Em matéria de pesquisa, importante passo foi dado com a instalação de um reator atômico experimental, com potência de 5 megawatts, na Cidade Universitária de São Paulo, a ser utilizado por físicos, químicos, biólogos e tecnólogos nacionais. A Comissão de Energia Nuclear, por sua vez, recebeu substanciais recursos para a formação de pessoal qualificado, planejamento de centrais elétricas nucleares em determinadas regiões do país, pesquisas e administração do Projeto de Mambucaba, que previa a instalação de uma central nuclear de 150.000 quilowatts na baía da ilha Grande, Estado do Rio de Janeiro.

Brasília – Referi-me, em seguida, a Brasília, exibindo fotografias e gráficos, para que os telespectadores tivessem uma idéia das obras ali realizadas. Estávamos a dois meses da transferência da capital, e alguns

elementos da UDN insistiam em dizer que Brasília não existia, que era apenas um amontoado de esqueletos de cimento armado, uma “loucura” em que se empenhava o governo, despendendo enormes somas, apenas para transformar o Planalto numa sucessão de crateras.

Exibí, pois, as fortificações, de forma que o povo visse o Alvorada, o Congresso, o Palácio dos Despachos, o edifício do Supremo Tribunal, os ministérios – tudo concluído. Que admirasse as enormes avenidas asfaltadas, a Praça dos Três Poderes ajardinada, e os três mil e setecentos apartamentos já prontos, e à espera dos seus moradores. Não me furttei de mostrar as centenas de residências construídas pela Fundação da Casa Popular, pela Caixa Econômica, pelo Banco do Brasil.

Brasília, como se podia ver, não era um amontoado de esqueletos de cimento armado. Era uma cidade pronta, com todos os serviços em funcionamento – água, esgotos, luz, gás, telefone –, dotada de hotéis de luxo, com dezenas de casas de divições, redes e colar, suportes para carros, um hospital modelo – o Hospital Distrital – e, quase concluído, seu revolucionário centro universitário.

Declarei que não era só uma cidade nova, que causava admiração a numerosos artistas estrangeiros que a tinham visitado, mas que ela representava, igualmente, a cristalização filosófica do desenvolvimento. Assinalava o início de uma nova era na evolução da civilização brasileira.

Rio de Janeiro – Referi-me, depois, ao Rio de Janeiro, ainda sede do governo, e disse que o fazia com profunda emoção, porque a cidade me merecia o maior carinho e toda a gratidão. O Rio, desde que Pombal o transformara na capital do Brasil, passara a ser, praticamente, o cenário de quase toda a História nacional. Ali Tiradentes morrera na forca, por seu sonho de liberdade; ali nasceram a Independência, a Regência e o Império; ali se desenrolara o ato da Abolição da Escravatura e se implantara a República. Durante 200 anos, o Rio hospedara o Governo da Nação e eu procurava modernizá-la ao máximo.

Conclusão – Esclareci que o Brasil, no meu governo, tivera a honra de bater alguns recordes mundiais em matéria de projetos de obras públicas. Três Marias era um deles – a maior barragem que, naquele momento, se construía no mundo. Outro era Furnas – também a maior usina de energia elétrica, naquele período, em construção em qualquer

país. Mas existiam outras realizações grandiosas: a ponte Brasil–Paraguai; a indústria automobilística, montada em apenas dois anos; e o incremento das nossas exportações, sobretudo as de café, cujos resultados, naquele ano, haviam permitido que o Brasil desse adiversa resposta ao Fundo Monetário Internacional que pretendia condicionar sua ajuda financeira à paralisação do processo de desenvolvimento nacional.

Eu romperia com o Fundo, e todas as agências internacionais de financiamento haviam se fechado para o Brasil. No entanto, graças à política financeira executada por Sebastião Pais de Almeida, na pasta da Fazenda, o governo conseguira saldar todos os seus compromissos, e era com satisfação que declarava aos brasileiros, naquele momento, que o Brasil não devia um dólar a nenhum credor estrangeiro.

INICIAVA-SE A MUDANÇA

Em 1960, os países da América Latina passavam por um período de grandes tensões. Havia agitação por toda parte e intensificara-se, depois do caso de Cuba, a propagação do comunismo, dando origem a um ambiente de crescente hostilidade aos Estados Unidos. Nas minhas conversas com o Embaixador Briggs, procurava chamar-lhe a atenção para a deterioração do prestígio norte-americano junto à opinião pública latino-americana. Aconselhava-o, com cautela, mas com a necessária firmeza, a dar conhecimento ao Departamento de Estado do que ocorria no sul do hemisfério. O Embaixador Briggs, atendendo aos meus apelos, enviara sucessivos relatórios às autoridades de Washington, e a situação, pouco depois, passara a preocupar o próprio Presidente Eisenhower.

Em janeiro de 1960, o presidente norte-americano solicitara-me que lhe enviasse sugestões sobre o que deveria ser feito com o objetivo de se dissipar o ambiente de hostilidade e de se restabelecer a antiga cordialidade entre as duas partes do continente. Sugeri que ele fizesse uma visita aos principais países da América Latina. A idéia fora bem acolhida em Washington e, pouco depois, eu recebia a comunicação oficial de que Eisenhower chegaria a Brasília no dia 25 de fevereiro e, depois, visitaria o Rio e, em seguida, visitaria São Paulo.

Brasília ainda não estava concluída. Vi via-se fase febril dos últimos preparativos para a transferência da capital. Enquanto novos edifícios eram construídos, sucediam-se as frentes de asfaltamento dos logradouros públicos. Estava concluída a barragem do Paranoá e o lago havia começado a tomar forma. Ao longo do lago, estendia-se uma avenida de 19 quilômetros de comprimento, já inteiramente asfaltada. A plataforma rodoviária – um gigantesco monumento de ferro e cimento, com pistas subterrâneas e elevadas, estações de passageiros e instalações de todo gênero – recebia os últimos retoques.

A cidade se preparava para a mudança. Aviões chegavam e despejavam suas sucessivas dos primeiros moradores, e regressavam ao Rio, em busca de novos carregamentos humanos. Entretanto, a mudança, apesar da atarazagem com tráfego feita pelos oposicionistas, havia sido programada com o maior cuidado, levando-se em conta todos os seus detalhes. Dois meses antes, fora organizada o GTB – Grupo de Transferência para Brasília – dirigido por João Guilherme Aragão, diretor do DASP, e tendo o Coronel Greinalh Braga como chefe executivo. Caberia ao GTB a responsabilidade de fazer a transferência dos funcionários, arranjar-lhes acomodações, providenciar o transporte de seus pertences, enfim, cuidar que tudo fosse levado a efeito em ordem e com a maior rapidez possível. Antes que tivesse início a operação-mudança propriamente dita, o GTB realizava uma quatro ou cinco viagens de experiência, de forma a fixar o melhor itinerário, estabelecer o tempo mínimo necessário para se cobrir o percurso e selecionar o gênero mais conveniente de transporte.

Lembro-me de que, numa dessas viagens, foram levadas as primeiras 37 linotipos que iriam formar a base da oficina gráfica da Imprensa Nacional de Brasília. Com a mudança da sede do governo, o *Diário Oficial* deveria acomodá-lo, e sua circulação, ao invés de se fazer no Rio – como acontecera desde a fundação da Imprensa Oficial, ordenada pelo Príncipe D. João –, a partir de 21 de abril teria lugar em Brasília. Um prédio imponente ali fora construído e providenciava-se, então, a transferência das máquinas que iriam integrar o novo parque gráfico. As 37 linotipos eram vanguardistas. Cinco caminhões Mercedes-Benz, com placa de três Estados, encarregaram-se do transporte, que foi realizado sem o menor contratempo.

Na época – primeira quinzena de fevereiro – eu não estava bem de saúde. Havia sofrido uma perturbação circulatoria e o meu médico, Dr. Aloísio Sales, recomendara-me alguns dias de repouso em Petrópolis. O clima da serra fez-me um bem extraordinário. Recuperei-me em poucos dias. Na época, o cenário político estava agitado, com os candidatos à minha sucessão em plena campanha eleitoral. O General Teixeira Lott, indicado pelo PSD, deveria desincompatibilizar-se para concorrer ao pleito. A questão da vice-presidência na sua chapa ainda permanecia em aberto. João Goulart, insuflado por Brizola, prosseguia no seu jogo duplice, apoiando o general, mas se negando a figurar na sua chapa.

Em janeiro, um apelo fora feito a Osvaldo Aranha. Só ele, dado seu prestígio nas hostes petebistas, poderia unir o partido em torno da candidatura Lott. O impasse, relativo à vice-presidência, havia se formado na possibilidade de se chegar a uma solução na qual Brizola pontificava. A única maneira de se contornar a situação, e de se fazer o eleitoral do petebista do Rio Grande do Sul cerrar fileiras em torno do ministro da Guerra, era a inclusão do nome do ex-chanceler na chapa pesseista.

Os entendimentos nesse sentido, embora demorados, acabaram obtendo êxito. Osvaldo Aranha concordara em ser vice de Lott, mas pedira que sua resolução fosse mantida em segredo até a realização da Convenção Nacional do PTB. No dia 27 de fevereiro, procurado pelo Senador Camilo Nogueira da Gama, Aranha ratificara o compromisso assumido com João Goulart e, exaltando-se, como era do seu temperamento, levantara o sigilo que vinha mantendo em relação à sua atitude. Nessa ocasião, Camilo Nogueira da Gama perguntara ao ex-chanceler: “Posso comunicar à imprensa que o senhor será vice, embaixador?” Osvaldo Aranha, após ligeira reflexão, respondera: “Pode.” O senador mineiro nem tempo teve para divulgar a notícia. Três horas mais tarde, ocorria o falecimento súbito do ilustre homem público.

Diante desse inesperado e infausito desfecho, a questão da vice-presidência na chapa pesseista permanecia sem solução. João Goulart voltara ao seu jogo duplice, o que não deixava de ter efeitos negativos sobre a candidatura Lott. A Oposição, aproveitando-se da circunstância, passara a explorar o assunto, procurando fazer crer que a dívida de de articular a questão de um nome, para figurar na chapa como vice, cons-

tituíla eloqüente atestado da franqueza política do candidato indicado pelo PSD. O General Lott observava os acontecimentos com a frieza de quem não estava afeito às lides políticas. Julgava que a indicação do PSD era-lhe suficiente e que seria contrariar sua formação moral tentar atrair, para sua candidatura, o apoio de novas e recalcitrantes forças partidárias. O que preocupava era apenas o cumprimento do imperativo constitucional, relativo ao prazo para desincompatibilização, que terminaria a 2 de abril.

Homem íntegro e fiel aos seus compromissos, estava atento, por outro lado, ao problema de segurança do regime que seria criado, caso aguardasse a expiração da que lhe prazo para se afastar do ministério. É que o seu substituto na pasta, o Marechal Denys, estava pressionado, igualmente, por uma questão de tempo: o período de sua convocação para a ativa terminaria no dia 21 de fevereiro, quando, por força da lei, deveria deixar o comando do Primeiro Exército.

De acordo com os entendimentos que mantive com o Marechal Denys, o problema pôde ser contornado. Lott anteciparia sua saída do ministério e Denys seria nomeado para substituí-lo, sem que se verificasse qualquer interregno entre a demissão do comando do Primeiro Exército e a posse na pasta da Guerra.

Assim, o General Lott escreveu-me uma carta solicitando demissão da pasta e, no dia 11 de fevereiro de 1960 – vinte e quatro horas, portanto, antes da expiração do prazo de convocação do comandante do Primeiro Exército para a ativa –, assinei dois decretos que se faziam necessários: o de exoneração, a pedido, do General Lott do cargo de ministro da Guerra e o de nomeação, para as mesmas funções, do Marechal Odílio Denys.

O PIOR CEGO É O QUE NÃO QUER VER

A exposição, que fiz por uma cadeia de rádio e televisão, obteve, como disse, a melhor repercussão. Mesmo assim, ainda se erguiam vozes para declarar que as obras, anunciadas pelo governo, não passavam de propaganda oficial. A televisão, entretanto, mostrara todas elas. O povo vira, com os próprios olhos, o estágio de andamento em que

cada uma se encontrava. Disseram-me que uma fotografia da Belém-Brasília, tirada de bordo de um avião, causara verdadeiro impacto na sensibilidade dos telespectadores.

A realidade da obra administrativa, revelada através de imagens, já não poderia ser contestada. Mesmo os que não compreendiam o sentido econômico dos empreendimentos governamentais sentiam que uma nova fase se abria para o Brasil. É que, além das obras, o país enveredara resolutamente pelo caminho da industrialização.

Todos esses fatos fizeram a Oposição compreender que sua técnica de combate ao governo deveria ser reformulada. O negativismo, puro e simples, que caracterizava a ação principal mente da UDN, já não tinha razão de ser. Os udenistas não poderiam permanecer negando o óbvio. O Deputado Antônio Carlos Magalhães, em discurso na Câmara, de finira, com clareza, a diretriz a ser seguida pelo partido: “Chegou o momento da UDN abraçar a tese do desenvolvimento econômico, e não entregar a bandeira aos seus adversários. Na política, o pior dos crimes é negar a evidência.”

Essas palavras refletiam a desorientação que reinava nas hostes oposicionistas. O Deputado Adauto Lúcio Cardoso, um dos mais ferrenhos inimigos do Governo, curvara-se, pouco depois, à evidência dos fatos: “Não é possível continuar mos à mercê da má-fé dos que nos apontam como adversários do desenvolvimento” – declarou, e acrescentou: “Queremos tudo o que está nas Metas e mais ainda do que nelas está. Somos favoráveis a Três Marias, a Furnas, à industrialização.” O ilustre representante mineiro e, mais tarde, ministro da Suprema Corte de Justiça, já se irritava quando o seu partido era apontado como a se opor à linha progressista do governo.

Essa irritação refletia sensível mudança na orientação política da UDN. De fato, não faltava quem acusasse o partido de ser contrário às Metas e, portanto, inimigo do desenvolvimento nacional. Alguns udenistas, todavia, os integrantes da ala moderada da agremiação, julgaram que apenas uma mudança no modo de pensar não seria suficiente. Era indispensável que a UDN se definisse com clareza, de forma a não pa i rar qual quer dúvida sobre seus propósitos. Surgiu, pois, um movimento no seio da agremiação, organizado pelos Deputados Ferro Costa, Edilson Távora e José Sarney, cujo objetivo seria esboçar, no que fora denominado uma Carta de Princípios, a atitude da UDN em face do desenvolvimento tático.

O que eles tinham em vista era o estabelecimento de uma linha de ação que representasse um meio-termo entre a necessidade do partido prosseguir na sua intransigente oposição a mim e a conveniência de não negar apoio a algumas realizações do Governo. No que dizia respeito à caracterização da UDN como partido da Oposição, existia o problema de Brasília. A nova capital deveria ser combatida de todas as maneiras, nem que esse combate importasse em graves prejuízos para o país.

Para se definir a posição dos udenistas em relação à nova capital, basta citar esta frase de um dos mais ilustres, em entrevista à imprensa, após a visita que fizera a Brasília – “Falta um edifício na cidade: o edifício para acolher os gêni os que a construiram, os quais deverão ali ficar sob permanente vigilância de psiquiatras.”

Apesar de toda essa resistência, as obras prosseguiram. Brasília já se tornara irreversível, não existindo do força política, ou de qualquer outra natureza, capaz de fazê-la parar. Essa irreversibilidade não era imposta tão-somente pelo que ali havia sido construído, mas, igualmente, pelo papel que ela passara a representar, como base do Programa de Integração Nacional.

O grande cruzero do viário, que eu imaginara e vinha construindo, faltava pouco para estar concluído. Uma prova concreta disso era o entusiasmo com que alguns amigos meus, ocupando postos de relevo no governo, haviam programado fazer por terra, através de colunas de veículos, de fabricação nacional, a ligação da região Noroeste com a região Sul do país. Essa iniciativa pioneira foi denominada Caravana da Integração Nacional e nela tomariam parte governadores de Estado, o prefeito do Distrito Federal, dirigentes de indústrias automobilísticas e autoridades do DNER. A finalidade da Caravana era demonstrar praticamente que estavam prontas e em condições normais de utilização as ligações rodoviárias das diferentes regiões do país a Brasília.

Num trabalho de preparação do terreno, foram organizadas duas colunas de reconhecimento que partiram do Rio no dia 3 de janeiro de 1960. A primeira delas deslocou-se para São Paulo, de onde se guiou para Matão, Prata, Goiânia, Brasília, retornando da futura capital por Paracatu, Três Marias, Belo Horizonte, Juiz de Fora e, finalmente, Rio. A segunda, de pois de São Paulo, de mandou Capão Bonito, Curitiba, La

jes e Porto Ale gre. Essas co lu nas, além de ve ri fi car o es ta do das ro do vias, entraram em en ten di men to com as au to ri da des das lo cali da des por onde passaram, ten do em vis ta o pla no e a fi na li da de da Ca ra va na, data de sua pas sa ge me ou tras pro vi dên ci as re la ti vas ao em pre en di men to. De po is de con cluí do esse tra ba lho pre li mi nar, te ria lu gar, en tão, o des lo ca men to das qua tro ou tras, e efe ti vas, co lu nas da Ca ra va na de Inte gra ção Na ci onal – uma, par tin do de Belém; ou tra, de Porto Ale gre; a ter ce ira, do Rio, e a qua rta, do Alto Ara gua ia –, que se en con tra riam em Bra sí lia, no dia 1º de fe ve re iro, quan do ali se ria re a li za da im po nen te ce ri mônia, pre si di da por mim, na Pra ça dos Três Po de res.

Em ja ne iro, as si sti à ce ri mônia do ba ti men to das quilhas dos dois pri me iros na vi os mer can tes, da sé rie de qua tro, a se rem cons truí dos no es ta le iro Lahmeyer, em Niterói. Tra ta va-se de um ato que as si na la va pas so de ci si vo pa ra fa zer o Bra sil bas tar-se a si mes mo no que di zia res pe i to à re cons tru ção de sua ma ri nha mer can te.

A 1º de fe ve re iro, pre si di, no Pa lá cio do Ca te te, às 7 ho ras da ma nhã – como o vi nha fa zen do des de que as su mi ra o go ver no –, a uma re uni ão do Mi nis té rio. Nes ta o ca si ão, co mu ni que i aos meus mi nis tros que aque le se ria o úl ti mo en con tro da que la na tu re za re a li za do no Rio. Aprovei te i a o por tu ni da de pa ra cha mar a aten ção dos meus auxi lia res pa ra um gran de pro ble ma que irá mos en fre ntar: a com ple men ta ção da me ta po lí ti ca. As ele i ções pre si den ci a is se riam re a li za das em ou tu bro e, por isso, o mo men to era o mais de li ca do pos sí vel. Re pe ti na o ca si ão o que vin ha in si sten te men te afir man do: as ele i ções, pre si den ci a is ou ou tras, de ve ri am ser tra ta das como atos nor ma is da de mo cra cia. Ma ni fes te i a opi ni ão de que, da que la vez, não iria se re gi strar a me nor per tur ba ção da or dem e que os es co lhi dos pelo ele i to ra do se em pos sa riam, sem que se dis cu tis se o pro nun cia men to das urnas e da jus ti ça.

E de cla re i: “Porei todo o meu em pen ho nis so, e quero ter si do o úl ti mo can di da to à Pre si dên cia da Repú blica ob ri ga do a ven cer resis tên ci as an ti de mo cra ti cas e a en fre ntar ame a ças de um in con for mis mo po lí ti co bem mais a ten ta tó ri as às nos sas tra di ções de país ci vi li za do que à min ha pes soa. Agra decido fi ca re i a Deus se con se guir con cluir o meu qü in qü ê nio sem o em pre go de me di das de ex ce ção e con ser van do-me se re no e isen to.”

Após a re uni ão mi nis te ri al, to mei o avi ão e se gui pa ra Bra sí lia.

SURGE A IDÉIA DA BRASÍLIA-ACRE

Por ocasião do encontro das quatro colunas da Caravana de Integração Nacional em Brasília, aproveitando a oportunidade, fiz realizar, no Palácio da Alvorada, uma reunião dos governadores dos Estados e dos Territórios da Bacia Amazônica, a fim de estudar, com eles, os problemas surgidos com a abertura da rodovia Belém-Brasília.

Uma enorme área fora posta à disposição dos desbravadores e já se iniciara, com grande êxito, a colonização das duas margens da estrada. Entretanto, como sempre acontece nas terras recentemente conquistadas à Natureza, logo surgiram aventureiros de toda sorte, tentando espoliar – através de processos criminosos – os pioneiros que ali haviam iniciado suas plantações.

Estavam presentes os governadores de cinco Estados e dos quatro Territórios que integravam a Amazônia, além de Waldir Bouhid, superintendente da SPVEA, do arcebispo de Goiânia e de diversos assessores do governo. O Arcebispo Dom Fernando fez-me um apelo no sentido de se evitar a ocupação desordenada das terras devolutas e matas virgens, situadas ao longo do grande eixo rodoviário. Revelou a luta que o bispo de Porto Nacional, Dom Alano, vinha travando contra os concessionários de terras devolutas, os quais, de posse de documentação falha, tentavam espoliar os posseiros, que haviam sido os desbravadores da selva e tinham construído a estrada.

Aceitei a sugestão e, ali mesmo, dei instruções para a constituição de um grupo de trabalho – a exemplo do que havia ocorrido com a execução das tarefas resultantes dos históricos encontros de Campina Grande e de Natal – integrado por representantes dos Governos da região, do Exército Nacional, do INIC, da SPVEA, do Serviço Social Rural, do Departamento Nacional de Produção Vegetal, da LBA e de outros órgãos cuja cooperação viesse a ser considerada necessária para a pronta execução dos planos traçados. Durante a reunião, o Governador Manuel Fontenele de Castro, do Acre, fez-me uma dramática exposição sobre o isolamento em que vivia o Território, sob sua jurisdição. Qualquer mercadoria, adquirir a no Rio ou em São Paulo, levava nove meses no percurso até chegar a Belém; dali, por via fluvial, ao longo do Amazonas e do Madeira até Porto Velho; desta cidade pela Estrada de Ferro

Madeira—Mamoré até Guajará-Mirim; e daí, por terra através de estradas que se instalavam até Rio Branco. Quase um ano entre o litoral e a capital do Território do Acre!

Um mês antes, o governador do Território de Rondônia, o Coronel Paulo Nunes Leal, havia autorizado a realização da viagem pioneira de um caminhão, carregado com quatro toneladas, da capital paulista a Porto Velho, e essa iniciativa havia sido coroada de pleno êxito. O tempo gasto no percurso fora muito menor; houve considerável economia para os cofres públicos; a carga chegou em perfeito estado; e ficara provada a viabilidade da travessia de veículos entre aqueles extremos, levando efeito à travessia do Centro-Oeste do País.

O cruzeiro que eu idealizara, para ligar os pontos cardeais do território nacional através de Brasília, já era uma realidade. A Belém—Brasília estava aberta, e o mesmo acontecia em relação ao tronco-sul. A Caravana de Integração Nacional provaria, de maneira prática, a concretização da quele ideal. Contudo, apesar do êxito da Caravana, eu não me sentia satisfeito. A grande cruz rodoviária havia sido rasgada, de fato, mas um dos seus braços, justamente o esquerdo, ainda não estava completo. O tronco oeste estendia-se por cerca de 1.500 quilômetros, mas só avançava até Ponte de Pedra, no Rio Verde, um pouco além de Cuiabá. Era necessário fazê-lo aproximar-se ainda mais da fronteira ocidental, atravessando Rondônia e penetrando no Acre.

Enquanto o governador do Acre falava, vinha-me à mente uma reportagem, publicada numa revista carioca, sobre a Estrada de Ferro Madeira—Mamoré. Essa reportagem havia sido divulgada em outubro e iniciava-se com esta carta a mim dirigida: “Doutor Juscelino: De dico esta reportagem a Vossa Excelência, a pedido de Raimundo Nonato dos Santos. Este Raimundo é um rio-grandense-do-norte, que tem sua barraca no quilômetro 172 da Estrada Madeira—Mamoré. Pai de cinco filhos, esfalfa-se na sua roça de cana e macaxeira, no tempo que lhe sobra das lições de seringueiro. É uma gente encantadora, boa e trabalhadeira, Senhor presidente, que nos oferece a sua rede, a sua mesa e o seu coração num segundo. E ele, que, com a família, depende da Madeira—Mamoré, define a ferrovia em poucas palavras: ‘É uma porcaria.’ As míseras safras do pobre Raimundo apodreciam, por falta de transporte. Já havia perdido um filho à míngua de socorro, e o socorro só poderá

vir pela Madeira–Mamoré. ‘Diga pro Presidente JK para olhar um pouco por nós’ – foi o que me pediu. É o que tento fazer, Excelência. Olhe pelos noventa mil Raimundos que vivem à beira desta ferrovia, vele por uma estrada que custou dezesseis mil vidas, ajude aquele povo de Rondônia a sair da sua infelicidade. Não os desaponte, Doutor Juscelino.
(a) *Jorge Ferreira.*”

Esta carta tocou-me profundamente. Li-a diversas vezes e procurei, no mapa, uma alternativa que me permitisse solucionar o problema. A Madeira–Mamoré surgira como consequência do Tratado de Petrópolis, assinado entre o Brasil e a Bolívia. Entretanto, as vantagens oferecidas pela ferrovia só eram usufruídas pelos bolivianos. Ao Brasil cabiam, tão-somente, as responsabilidades de mantê-la em funcionamento.

Como a exploração da estrada não interessava ao Brasil, os governos acabaram por abandoná-la. Foi apodrecendo em vida. Morrendo com os trens em circulação. Os dormentes eram arrancados, para servir de esteio às barracas dos desbravadores. As locomotivas requeriam reparos. Deterioravam-se os carros de carga e passageiros. E o pessoal, observando o descaso com que nossas autoridades encaravam a ferrovia, passou a negligenciar o tráfego. Não havia horário. Os trens partiam, mas ninguém podia dizer quando chegavam. Havia um “trem de feira”, cego no meio do “o trem do Diabo”.

No entanto, a construção da Madeira–Mamoré constituiria uma verdadeira epopéia. Ingleses, irlandeses, barbadianos, espanhóis, italianos, gregos e mateiros brasileiros se haviam empenhado, de corpo e alma, no empreendimento. Rasgava-se a selva e, à medida que os trilhos avançavam, os cadáveres iam se acumulando no leito da linha. A obra era de homens, mas quem comandava a batallha era a maldade. Centenas de doentes aguardavam nas barracas um socorro médico, que nunca vinha. E, por fim, num mar de cruces, estendendo-se ao longo das margens do Madeira, assinalava a vitória do homem sobre o mosquito aliado à selva.

Todo aquele esforço, desdobrado através de diversos governos, acabara por se tornar inútil. Os caboclos da região chamavam-na “o caminho que partia do nada para não chegar a lugar algum”. Esta era a Madeira-Mamoré, a ferrovia que o Raimundo Nonato dos Santos de fi-

nira para o jornalista Jorge Ferreira com esta chocante dramaticidade: “É uma porcaria.”

Enquanto o Coronel Paulo Nunes Leal falava, eu me lembrava de tudo isso. Era uma necessidade a abertura para o Oeste. A Rondônia deveria ser conquistada e o mesmo precisaria ser feito em relação ao Acre. Eram terras ubérrimas do mato das florestas. A escala da era um desafio. Quando o coronel terminou sua exposição, expus o plano que tinha em vista. A cruz rodoviária teria seu braço estendido do lado. Seria uma nova Belém-Brasília, em bom e bonito mais extensa e bem mais difícil de ser realizada.

A idéia da Brasília-Acre havia surgido.

Quando deixei a reunião, os jornalistas desejaram saber o que resultaria da quele encontro com os governadores da Amazônia. Fui seco e positivo: “Uma nova estrada.” E acrescentei: “Será a Brasília-Acre.” Senti que minha informação chocara alguns dos rapazes da imprensa. “Mas como, presidente?” – perguntou um deles. “O senhor já está no fim do seu governo, e como pensa em construir uma rodovia que será uma outra Belém-Brasília?” “Com vontade, meu caro” – respondi. “Não só vou construir, mas também inaugurá-la, antes de deixar o governo.”

No dia seguinte, os jornais divulgaram a notícia e, como sempre acontecia, a Oposição logo tomou posição contra a iniciativa. “Um absurdo” – exclamava um. “Verdadeira loucura!” – verberava outro. Eu estava habituado com aquelas reações. O que pretendia fazer era, de fato, terrível. Abrir uma estrada de 3.335 quilômetros, dos quais cerca de 1.090 quilômetros em plena selva, representava, de fato, uma terrível tarefa. E pior do que isso: abrir e inaugurá-la antes de deixar o governo, isto é, em apenas onze meses.

O Governador Paulo Nunes Leal, que conhecia a região, disse-me, com franqueza: “Só acredito na Brasília-Acre porque o senhor próprio será quem irá comandar a batalha. Se outro presidente me dissesse isso, receberia a notícia como uma brincadeira.”

As dificuldades residiam tanto na expansão da rodovia quanto na exigüidade do tempo, que não permitiria milagres. Além do mais, a região, onde se iria trabalhar, era praticamente inabitada. Como as motoniveladoras ali chegariam? De que maneira o material necessário seria

levado até o local? Onde encontrar trabalhadores que se mostrassem dispostos a viver na selva, ameaçados por numerosos perigos e, principalmente, pela malária? “Com vontade” – era a resposta que eu dava. Este era o grande fator das minhas realizações. Quando o Coronel Paulo Nunes Leal concluíra seu pensamento, externando sua crença de que a rodovia seria construída, o Governador Manuel Fontenele de Castro, do Acre, indagou quando os trabalhos teriam início. – “Amanhã mesmo, governador” – respondeu. “Quando sairmos daqui, já vou dar as providências necessárias para o início imediato da construção.”

Finda a reunião, telefonei ao Engenheiro Régis Bittencourt, diretor do DNER, convocando-o para uma entrevista no palácio. Fechamo-nos no salão da biblioteca e abrimos um mapa sobre a mesa. O traçado da rodovia teria de ser resolvido naquela hora, pois qualquer perda de tempo poderia ser irreparável. Meu pensamento era deixar a estrada pronta. Se assim não fizesse, o Acre continuaria isolado do resto do Brasil. Estava cansado de ver obras iniciadas por um governo, e abandonadas pelo que o sucedia. Apesar dessa precaução, algumas iniciativas minhas, de enorme importância para o desenvolvimento nacional, sofreram a ameaça de serem desfeitas, depois de executadas. Jânio Quadros, ao assumir o governo, extinguiu a Rodobrás, tentando fazer de saparecer a Belém–Brasília. Os próprios desbravadores, que se haviam instalado ao longo da rodovia, tomaram a peito a tarefa de não permitir que a selva se fechasse. Infelizmente, esse desastre aconteceu à Brasília–Fortaleza, embora a houvesse deixado aberta e com leito pronto para receber o asfalto.

Em companhia do Engenheiro Régis Bittencourt estudei o traçado da nova rodovia: obedeceria à direção Leste-Oeste, iniciando-se em Brasília, numa altitude de 1.050 metros, para seguir o divisor de águas entre a bacia hidrográfica do Paraná–Paraguai e as do Tocantins e Amazonas. Atingiria Porto Velho numa altitude de 90 metros e dali desceria acompanhando o rio Madeira até Abunã, de onde avançaria até o marco final em Rio Branco.

A nova rodovia iria entrar-se no sistema rodoviário do Brasil Central e, nessas condições, alguns dos trechos que iriam integrá-la já estavam construídos. Assim, já haviam sido entregues ao tráfego o trecho Brasília–Goiânia e mais 60 quilômetros na direção de Jataí. De Jataí

até Ponte de Pedra, no rio Verde, passando por Cuiabá, já existia um trecho completo de 1.205 quilômetros, dos quais 400 construídos pelo Exército.

A parte nova, propriamente dita, teria uma extensão de 1.090 quilômetros, cobertos na sua totalidade por matas virgens, que deveriam ser desbravadas. Uma campanha dá bem idéia do volume da obra: o trecho a desmatar corresponderia ao percurso Rio–São Paulo, nos dois sentidos. A partir de Porto Velho até a capital acriana os trabalhos se dobrariam por mais de 550 quilômetros. Essa estrada seria, sem dúvida, de enorme importância econômica. Iria beneficiar mais de um milhão e 200 mil quilômetros quadrados do território nacional e possibilitaria a ligação do sistema rodoviário brasileiro à Rodovia Pan-Americana – fatores que a recomendavam como via de penetração de uma das mais vastas e promissoras regiões do país e como instrumento de aproximação com as demais nações do Continente.

No que dizia ao desenvolvimento nacional, a Brasília–Acre estenderia sua influência por diversos Estados, na seguinte ordem: Goiás, 200 mil quilômetros quadrados; Mato Grosso, 400 mil quilômetros quadrados; Amazonas, 200 mil quilômetros quadrados; Rondônia, 243 mil quilômetros quadrados; e Território do Acre, 153 mil quilômetros quadrados – áreas estas fundamentais para o grande futuro, graças à comunicação direta com a nova capital.

Depois de estudado o traçado, combinei com o Engenheiro Régis Bittencourt a criação, no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de uma Comissão Especial de Construção da Brasília–Acre, a qual seria uma espécie de Rodobrás, capaz de contornar os entraves burocráticos e de imprimir a maior velocidade possível aos trabalhos. Igualmente acertei com o diretor do DNER a convocação dos maiores empreiteiros do Brasil, de forma que a abertura da estrada pudesse contar, não só com avultado número de engenheiros, especializados em trabalhos rodoviários, mas, também, com uma frota de máquinas à altura da importância do empreendimento. Ficou combinado, por fim, que o DNER entraria imediatamente em contato com o Serviço de Proteção aos Índios, com o objetivo de se proceder a uma rápida colonização da nova estrada, através do trabalho de integração das diversas tribos que habitavam a região, com a promoção simultânea de culturas de seringais,

de castanhas e de outras lavouros próprias da área, criando-se, dessa forma, fontes de riquezas necessárias à sobrevivência dos indígenas.

No desdobramento do plano, o Serviço de Proteção aos Índios organizaria equipes de 12 homens, tecnicamente preparados, às quais incumbiria o trabalho de atrair os paçás-novos, os suris, os quarás e os mambiqüeras – tribos que habitavam aquelas matas – pelo mesmo sistema de integração que havia sido levado a efeito na BR-14. Nesse sentido, e tendo em vista imprimir maior eficiência à atuação do SPI, técnicos logo seriam enviados para Cuiabá, com a incumbência de construir e montar ali uma unidade de radiotelegrafia, de modo que as equipes, distribuídas pela área, dispusessem de um veículo rápido de comunicação. Terminada a entrevista, Régis Bittencourt embarcou para o Rio, a fim de tomar as providências combinadas.

Um mês mais tarde, as concorrências haviam sido abertas e os empreiteiros já se preparavam para iniciar os trabalhos. Cerca de 5 mil toneladas de materiais diversificados de construção rodoviária tinham seguido para Porto Velho, a bordo do navio *Rio Tubarão*. Esse carregamento deixara o Rio no dia 22 de março e deveria levar trinta dias para vencer a distância até a capital do Território de Rondônia, percorrendo, além do longo trecho costeiro, grande parte dos rios Amazonas e Madeira. A chegada a Porto Velho seria numa época oportuna, quando o nível mais elevado do rio iria permitir que a navegação e a atracação já fossem bem mais fáceis às embarcações de maior calado, como era o *Rio Tubarão*.

Estava lançada, assim, a última obra do meu governo. Eu tinha apenas nove meses para executá-la, o que, na realidade, era tempo excessivamente exíguo. Apesar disso, não hesitei em meter ombros à empresa. Tratava-se de uma necessidade do país e que seria indispensável para a complementação do meu plano de realizar, em termos práticos, uma verdadeira obra de integração nacional.

A VISITA DO PRESIDENTE EISENHOWER

Lançada a Brasília-Acre, voltei-me para os preparativos da recepção ao Presidente Eisenhower que, no dia 23 de março, chegaria ao

Brasil. Seria uma viagem curta – de apenas 72 horas –, mas de grande importância para a política exterior dos Estados Unidos, em face da crescente deterioração do seu prestígio entre as nações latino-americanas.

Eisenhower era um sincero amigo do Brasil e estava empenhado, de corpo e alma, numa tentativa de aproximação das duas partes do hemisfério. No Brasil, as aclamações que recebeu foram consagradoras. Contudo, tornara-se visível que elas eram tributadas ao herói de guerra, ao Comandante Supremo das Forças Aliadas, e não ao presidente dos Estados Unidos. O ressentimento contra o governo de Washington – tanto no Brasil, como nas demais nações latino-americanas – era uma evidência que se havia tornado agressiva e já não poderia ser disfarçada.

Eisenhower iniciou sua visita por Brasília e, depois, esteve no Rio e em São Paulo. Acompanhei-o durante todo o tempo, e pude sentir como se mostrava preocupado com o evidente – e, para ele, incompreensível – sentimento de hostilidade em relação à sua pátria. No Brasil, tudo fez para dissipar aquela atmosfera de prevenção e desconfiança. Quando aparecia em público, ignorava as medidas de segurança e procurava aproximar-se do povo.

Por ocasião da sua chegada a Brasília, ocorreram dois incidentes que não deixaram de ser pitorescos: o do tapete vermelho que fora estendido ao pé da escada do seu avião e do meu atraso ao chegar ao aeroporto. Dado o imprevisto com que tudo aconteceu, esses incidentes contribuíram para que se quebrassem os formalismos oficiais da recepção e o nosso encontro acabasse sendo o mais cordial possível.

Como é de praxe, um tapete vermelho deve ser estendido ao longo do trajeto a ser feito por qualquer visitante ilustre. O Itamaraty tomara as providências necessárias para que tudo corresse segundo o protocolo. Como não se poderia prever o local exato em que o Boeing do governo de Washington estacionaria, os encarregados da passarela decidiram conservar o tapete enrolado e só abri-lo quando o avião de Eisenhower já estivesse estacionado.

Quando o imenso quadrimotor pousou e taxiou ao longo da pista, aproximando-se do local onde se daria o desembarque, o tapete foi desenrolado por soldados da Aeronáutica, de acordo com as instru-

ções do Itamarati. Deu-se, então, o desastre. O avião estacionara próximo demais e, quando o tapete atingira a escada, um grande rolo ainda restava por ser aberto. Estabelecera-se a confusão. Que fazer? Passar o tapete sob a escada ou pedir ao piloto norte-americano que recuas-se um pouco o avião?

O responsável pelo protocolo interveio, impedindo que a segunda hipótese fosse tentada. Discutiu-se o assunto e, de repente, surgiu a idéia salvadora: cortar o tapete. Mas como cortá-lo? Não se dispunha no local de qualquer instrumento cortante. Um candango mais próximo, já estava com sua peixeira na mão, quando um *G-man* se antecipou com sua faca, resolvendo o problema.

Enquanto tudo isso ocorria, muitos se mostravam preocupados porque eu não aparecia. Os ministros, formados em fila indiana para as apresentações, entreolhavam-se apreensivos. Cinco minutos de espera. Eisenhower, ciente de que não deveria deixar o avião, divertia-se, olhando pela vigia de bordo o drama do tapete. Dez minutos haviam passado, e eu não aparecia. De repente, estrugiram palmas à entrada do aeroporto. Era o meu carro que chegava. Desci, aflito e preocupado. O atraso não fora culpa minha. O avião de Eisenhower pegara ventos favoráveis e chegara com antecipação de meia hora. Mesmo assim no automático, a câmara do Palácio da Alvorada, apresentando minhas desculpas. Eisenhower, com a simplicidade de seu feitio, me respondera: “Ora essa, presidente. Não há por que se desculpar.” E rimos como dois velhos amigos que se encontram, depois de uma longa ausência.

Durante o trajeto, a despeito das ovações que recebia, Eisenhower observara a cidade, com visível curiosidade. Quando chegamos ao Alvorada, parou, voltou-se e, outra vez, contemplou Brasília demoradamente. Sacudiu a cabeça, num gesto de incredulidade: “Como foi possível fazer tanta coisa em apenas dois anos, presidente?” Convidei-o, então, para a inauguração da nova capital, que se iria dentro de dois meses. “Gostaria de estar aqui no dia 21 de abril” — esclareceu. “Mas a confirmação de cúpula, na mesma época, exige minha presença na Europa.”

Quando subíamos a rampa do palácio, tomandome pelo braço, referiu-se mais uma vez a Brasília: “Esta cidade excede todo as mi-

nhas expectativas. É uma inspiração.” Senti que não dizia aquelas palavras apenas para me ser agradável. Esta vez, de fato, surpreendi-o. Olhava tudo e fazia perguntas.

Quando alcançávamos o salão de recepção, o Coronel Vernon Walters, de sua comitiva, e que servia de intérprete, verificou que havia perdido o umbo da farda, durante a confusão no aeroporto, e se desculpou. Eisenhower ouviu-o com atenção e respondeu, com admirável presença de espírito: “Não precisa se desculpar, coronel. Devo adverti-lo, porém, que o senhor não perdeu apenas umbo mas dois. Está faltando outro na sua ombreira.” O Coronel Walters encabulou. Não consegui evitar uma gargalhada, que foi seguida por outra do Presidente Eisenhower.

A estada do presidente norte-americano em Brasília transcorreu em ambiente de perfeita cordialidade. Após ligeiro descanso, convidei-o para um voo de helicóptero, de forma que pudesse ter uma idéia em conjunto do que era a nova capital. Admiro-se de tudo. Ficou impressionado com a beleza da Praça dos Três Poderes, que oferecia, àquela hora, espetáculo deslumbrante – com o sol se pondo, escoltado por uma legião de nuvens vermelhas. O Palácio do Congresso cintilava. Os edifícios dos Ministérios projetavam suas silhuetas esguias contra o telão do horizonte, amplamente aberto e tinto de sangue. O Palácio do Supremo Tribunal Federal, apoiado sobre estacas, parecia flutuar. Ao lado da audácia da arquitetura, pairava a mansidão da atmosfera do Planalto.

Durante o dia, realizou-se uma grande manifestação popular ao presidente visitante na plataforma do Eixo Monumental. No discurso que pronunciei na ocasião, disse a Eisenhower que o recebia num “campo de batalha”, que era Brasília, e que o meu governo vinha se batendo por uma política de desenvolvimento no hemisfério: a Operação Pan-Americana, que representava um apelo à razão e não à generosidade – mas que não “ficaria à espera dos efeitos benéficos dessa ação multilateral”. O Brasil, ante cipando-se àquele movimento continental, já havia partido – e Deus sabia com que sacrificios – para a conquista do seu lugar no mundo. “Não queremos apenas ser teóricos do desenvolvimento” – acrescentei – “mas provar, com a nossa tenacidade e exemplo,



No dia seguinte ao da inauguração, passei sozinho pela Praça dos Três Poderes. Lembrei-me da primeira vez em que visitara o Planalto. Uma cidade havia sido construída ali, num ritmo que fora julgado impossível. O Brasil ganhava uma nova capital e dava ao mundo um exemplo de trabalho e confiança no futuro...



Para quem con tem pla Bra sí lia, as emo ções são sem pre di ver sas. Admi ra-se a gran di o si da de do pla no de Lú cio Cos ta, o gê nio de Oscar Ni e me yer e a obs ti na da con fi an ça de um povo em seu destino na ci o nal. Só as sim tor nou-se pos sí vel le van tar no Pla nal to uma ci da de que é ao mes mo tem po um po e ma e um com pro mis so com o fu tu ro.



O conjunto arquitetônico do Congresso do município de Brasília. Os construtores de Brasília desejaram assim simbolizar a importância do regime democrático na vida nacional.



O Pa lá cio da Alvo ra da, com sua ele gan te li nha de co lu nas e sua sin ge la ca pe li nha, é a resi dê ncia par ti cu lar do Pre si den te da Re pú bli ca.



O Su pre mo Tri bu nal Fe de ral ga nhou uma sede com pa tí vel com a gran de za e a im por tância de suas al tas fun ções. Bra sí lia foi ina u gu ra da na data pre vis ta e to dos os se to res do Po der Públi co es ta vam con dig na men te ins ta la dos.



Cidade projetada na prancha de arquitetos e urbanistas, Brasília é revolucionária em matéria de tráfego e trânsito.



Di versos trevos e pis tas fo ram cons tru í dos, dan do à cir cu la ção dos ve í cu los uma so lu ção ra cio nal.



O Plano Piloto, que fora uma cruz risca da lápis na plan ta de Lúcio Costa, perde ra seu ca rá ter ir re al de con cep ção ar tís ti ca no papel para se pro je tar con cre ta men te, com vida pró pria e já in te gra do na be le za do Pla nal to Cen tral.



A Catedral de Brasília é considerada uma jóia à parte, dentro da gigantesca jóia que é a cidade inteira. Foi aqui que o gênio de Oscar Niemeyer criou, talvez, as suas formas mais poéticas e espirituais.





As es cul tu ras de Ces chi a ti de ram ao con jun to uma at mos fe ra que lem bra os mo nu mentos reli gi o sos do Brasil-Colônia.



A parte comercial e residencial da cidade foi objeto de longos estudos por equipes especializadas em urbanismo. Vinte anos depois de sua inauguração, Brasília superou todas as expectativas de progresso, atingindo o seu primeiro milhão de habitantes.



As áreas verdes parecem impositivas no Plano Central, onde predomina o cerrado que ocupava a área do coração geográfico do Brasil. Apesar da descrença de alguns, a capital oferece hoje um espetáculo de grandiosa beleza, onde jardins e gramados convivem com as formas de concreto e vidro.



Era, de fato, uma cidade diferente, e edificada num cenário que lembrava uma paisagem lunar, digno, por tanto, da audácia que presidiu a sua arquitetura. Não resisti à tentação de evocar o encantamento propiciado por aquela visão: – “Nas tardes do Planaalto, os crepúsculos de fogo se confundem com as tintas da aurora. Tudo se transforma em alvoradas cíclicas, que se abre para o amanhã...”

que agimos conforme pregamos. Como um princípio e uma doutrina, sustentamos que é preciso, para resguardo das liberdades democráticas, criar condições para o trabalho fecundo dos nossos povos. Da nação norte-americana – que tam bém for jou o seu gran de des ti no com a porfia heróica dos pi o ne i ros – o que es pe ra mos é com pre en são; o que de se ja mos é que ela acre di te que a re so lu ção do povo bra si le i ro de in dus tri a lizar-se, de utilizar suas riquezas naturais, de preparar melhores con di ções de vida atendendo ao nos so cres ci men to de mo grá fi co, de não ace i tar, enfim, um des ti no me squi nho e in car ac te rís ti co, é de ci si va, de fi ni ti va, ir re ver sí vel.”

Depois da manifestação, acompanhei o presidente norte-americano até o local onde havia sido er gu i do um mar co co me mo ra ti vo de sua visita à nova capital, e, ali, foi lida a *Declaração Conjunta de Brasília*, documento que reafirmava a determinação das duas na ções de defender as liberdades democráticas, incentivar a harmonia no âmbito da comunidade interamericana, manter os princípios da solidariedade política e econô mica, contidos na Carta da OEA, e lutar para que pudessem ser concretizados os ideais consubstanciados na Operação Pan-Americana.

À noite realizou-se no Palácio da Alvorada um coquetel, seguido de um jantar íntimo, findo o qual pudemos conversar à vontade, sem as limitações e os embaraços das reuniões protocolares. Eisenhower mostrou-se expansivo, e passamos em revista a situação internacional que na épo ca – como acon te ce ho je – era de ten são en tre os dois grandes blo cos de na ções.

Durante essa conversa, com perguntas e respostas de lado a lado, pude verificar que Eisenhower não estava suficientemente in for ma do so bre a Ope ra ção Pan-Ame ri ca na que, des de qua se um ano, vi nha em pol gan do os povos latino-americanos. Ele havia apoiado deci di da men te o movi men to, mas ig no ra va que o De par ta men to de Esta do, rei nci din do nos er ros do pas sa do, vi nha ten tan do trans for mar a ques tão em simples pretexto para conferências internacionais, sem que a idéia básica do movimento fosse examinada com a objetividade e a presteza que se faziam necessárias. Admirou-se do que lhe falei a respeito e, como era tarde e deveríamos viajar no dia seguinte, cedo, para o Rio, combinamos que voltaríamos ao assunto, assim que pudssemos con-

versar de novo, e de maneira informal, como naquela noite. No dia seguinte, às 8 horas da manhã, tomamos o avião no aeroporto de Brasília, com destino ao Rio.

Durante a viagem conversei longamente com Eisenhower. Ele se sentia feliz com a recepção que tivera em Brasília. No íntimo, eu alimentava certa apreensão sobre o que poderia ocorrer no Rio. O povo carioca é desinibido e incapaz de recalcar sua espontaneidade. Além do mais, a campanha de sentido nacionalista, desencadeada por elementos exaltados, havia contagiado a opinião pública. Daí a razão da minha apreensão. Entretanto, a recepção que lhe foi tributada pela população carioca não deixou de ser calorosa.

Quando passamos em frente à sede da União Nacional dos Estudantes, na Praia do Flamengo, vimos uma enorme faixa que cobria a fachada do edifício. Disse a Eisenhower que se tratava de uma organização estudantil muito atuante no cenário político. Quando nos aproximamos, pudemos ler os dizeres que se encontravam na faixa: *We like Fidel Castro*. Eisenhower comentou com bom-humor: “Eu também gosto dele. Ele é que não gosta de mim.”

Durante o dia, o presidente norte-americano visitou o Congresso Nacional e o Supremo Tribunal Federal, nos quais foi recebido em caráter solene. À noite, realizou-se no Palácio Itamarati o banquete oficial, com que o homenageei. Entretanto, uma chuva intermitente, que descia sobre a cidade desde que amanhecera, prejudicou o brilho da festa no Itamarati.

Nos dois discursos que pronunciei nesse dia, procurei acentuar a natureza das relações que desejávamos manter com os Estados Unidos – cooperação, e não dádiva. Estávamos empenhados numa batalha – a do desenvolvimento – e todos os meus esforços se concentravam na tarefa de construir um mundo melhor para os brasileiros.

O ponto alto da visita de Eisenhower foi incontestavelmente o seu discurso na sessão conjunta da Câmara dos Deputados e do Senado. Nesse pronunciamento, o chefe do governo de Washington teve a felicidade de agradecer a todas as autoridades políticas. Falou com franqueza e profundidade, examinando os problemas que desafiavam o mundo e sugerindo as soluções que se recomendavam. O estadia ali estava, de corpo inteiro, e se mostrava à altura das enormes responsabilidades que

lhe pesavam no ombro, como presidente da Nação que era a líder do Mundo Ocidental.

No dia seguinte, realizou-se a visita a São Paulo. Ali, também, foram entusiasticamente aclamados ao ilustre cabode-guerra. Entre tanto, o brilho da recepção acabara por ser empanado pela notícia de um gravíssimo acidente de avião, ocorrido no Rio, vitimando 67 pessoas. Um aparelho da Aerovias havia se chocado com outro da Marinha norte-americana, na altura do Pão de Açúcar, e ambos se precipitaram no mar. Morreram diversos brasileiros e o mesmo aconteceu a todos os integrantes da Banda Naval dos Estados Unidos, que chegava de Buenos Aires, para abrilhantar as festividades da visita do seu ilustre presidente.

Eisenhower ficou profundamente chocado com a tragédia. Solicitou ao governo paulista que cancelasse as solenidades programadas e convidou-me a regressarmos, juntos e imediatamente, ao Rio. Durante a viagem, após lamentar mais uma vez o incidente aviatório, retomou o assunto da Operação Pan-Americana, que não pudera ser concluído em Brasília. Admirou-se de que o Brasil tivesse queixas do governo norte-americano em relação ao assunto, pois ele, pessoalmente, apoiava o movimento e dera instruções, nesse sentido, ao Departamento de Estado.

Expliquei que minhas recriminações não tinham por alvo o governo dos Estados Unidos, mas alguns funcionários categorizados do Departamento de Estado que, não compreendendo a importância da OPA, vinham submetendo os entendimentos a uma incompreensível política de protelação. Duas reuniões continentais já haviam sido realizadas – uma em Washington e outra em Buenos Aires – e seus resultados não haviam ultrapassado o período da enunciação de princípios. O que os latino-americanos desejavam eram medidas concretas: resoluções e não recomendações. Entretanto, os representantes norte-americanos não tinham apreendido aquele estado de espírito e haviam insistido, nas duas reuniões, em apresentar teses econômicas, quando o que se pretendia era a discussão de planos para o desenvolvimento conjunto do hemisfério.

Eisenhower esclareceu que, infelizmente, nem sempre o que o presidente determinava era cumprido à risca. Estávamos em face de um exemplo da que a natureza. Os relatos, que havia lido em Washington,

davam conta de que a Operação Pan-Americana vinha se desenvolvendo a contento e que, no devido tempo, surgiriam as soluções. Julgou acertada minha advertência e informou que, tão logo regressasse aos Estados Unidos, iria exigir maior atenção do Departamento de Estado.

Quando chegamos ao Rio, visitamos juntos as vítimas do desastre e Eisenhower comunicou-me que, em lugar do banquete programado para aquela noite, ao qual se seguiria uma recepção, decidira, em sinal de pesar pelo falecimento de tantos norte-americanos e brasileiros, oferecer-me apenas um jantar íntimo, que se realizaria, às 9 horas, na Embaixada.

No dia 26, encerrando sua visita ao Brasil, Eisenhower se guiou para Buenos Aires, no mesmo avião que o trouxera de Washington. O encontro fora dos mais proveitosos. O presidente americano teve a oportunidade de ser calorosamente ovacionado pelo povo e, como consequência dessa recepção, melhoraram sensivelmente as relações entre os dois países. A Sr^a Eisenhower, do seu lado, ficou encantada com o Brasil e, nas conversas que manteve com Sarah e com as minhas filhas, referia-se com o maior entusiasmo ao Brasil e aos brasileiros, dando a impressão de que não o fazia por dever proptócio.

Devo recordar, aqui, um fato que muito me sensibilizou e que reflete, de maneira expressiva, a correção com que agia o saudoso estadista norte-americano. Durante sua estada em Brasília, negou-se a assinar qualquer papel e a despachar qualquer documento no Palácio da Alvorada, alegando que, se o fizesse, estaria se antecipando numa atitude que, por todos os motivos, deveria me caber – a inauguração de Brasília como sede do governo. “Assinarei todos os papéis no avião” – declarou. “O primeiro ato oficial a ser assinado, em Brasília, deve sê-lo pelo Presidente Kubitschek.”

Lembro-me ainda de que Eisenhower me perguntou, ao fazer referência ao Fundo Monetário Internacional, se eu não estava disposto a me reconciliar com aquela importante instituição internacional. Respondi que o faria com prazer, desde que seus diretores abrissem mão das exigências que haviam formulado e que, se atendidas, estiolariam com todo o desenvolvimento do Brasil.

O presidente norte-americano ouviu-me com atenção e conservou-se calado. Um mês depois, o meu embaixador em Washington, Walter

Moreira Sales, vinha ao Rio para me dizer que o Fundo Monetário Internacional estava disposto a reatar relações com o meu governo, dependendo apenas de uma proposta, em carta, por parte da Embaixada do Brasil.

Discordei de se enviar a carta e disse ao embaixador que fizesse entendimentos pessoais apenas, sem deixar nenhum documento escrito. Assim foi feito. Semanas depois, o Brasil já podia lançar mão da quota que lhe competia no FMI.

UMA QUASE-TRAGÉDIA EM FURNAS

Com a aproximação da data fixada para a inauguração de Brasília, recrudescera a atividade nos círculos políticos. A Oposição e os mudancionistas cerraram fileiras, cada uma das facções defendendo, com veemência, seus respectivos pontos de vista. No dia 15 de março, terminaria o recenseamento do Congresso e, com a reabertura da atividade parlamentar, a antiga luta – a favor e contra Brasília – seria intensificada.

No entanto, não existia qualquer razão válida que justificasse a resistência dos oposicionistas. Tudo se cingia a meras questões pessoais, ou melhor: de personalismo político, sem se levar em conta que a mudança da Capital, ao invés de ser um problema meu, já se havia transformado em paixão nacional.

A Oposição, porém, nunca revelara qualquer grandeza na sua atitude de combate ao governo. Depois de uma campanha teatral contra a minha pessoa, com o propósito de criar para mim uma imagem negativa, que sensibilizasse sobretudo as classes armadas, tentava impedir os triunfos de meu governo, como se estes não constituíssem legítimas aspirações nacionais. A UDN temia a transferência por dois motivos, ambos nada abonadores da sua projeção no seio do eleitorado. Julgava, em primeiro lugar, que a sua voz, no Planalto, não teria a mesma repercussão que costumava obter no Rio, onde dispunha dos principais jornais. Em segundo lugar, receava que a transferência, levada a efeito por mim, iria prestigiar-me politicamente, vinculando meu nome a um dos mais importantes fatos históricos do Brasil. Assim, todos os esforços deveriam ser feitos, se não para impedir a transferência – o que lhes parecia

impos sí vel à que la al tu ra – ao me nos para adia-la, de for ma a me ar re ba tar a honra de inaugurar Brasília. Para isso, a UDN dispunha de uma grande arma a ser utilizada, quando se reabrisse o Congresso: a organização administrativa e judiciária da nova capital.

A cidade estava praticamente construída, mas, para que pudes se de sem pe nhar suas fun ções de ca pi tal, as leis, re fe ren tes à sua or ga nização administrativa e judiciária, teriam de ser aprovadas pelo Congresso. O tempo disponível para essas providências era o mais exíguo possível: cerca de um mês. Segundo os juristas da UDN, a organização só poderia ser institucionalizada através de uma emenda à Constituição e, dadas as circunstâncias, qualquer obstrução poderia ser de efeito, já que atenderia diretamente aos seus interesses políticos. Os udenistas prepararam-se para a batalha, tendo como lí de res da ma no bra os De puta dos Carlos La cer da e João Agri pi no.

Apesar das ameaças da Oposição, não alterei minha linha de con du ta. O que me pre o cu pa va era a ina u gu ra ção da nova ca pi tal, e esta seria fe i ta, im pre te ri vel men te, na data que as si na la va o sa cri fício de Tira dentes. Frotas de caminhões já se encontravam em movimento, trans por tan do mó ve is e ar qui vos para os mi nis té ri os, er gui dos nos dois la dos do Eixo Monumental. O funcionalismo federal seguia em grupos, de acor do com as ne ces si da des do ser vi ço de cada Se cre ta ria de Esta do. O Supremo Tribunal Federal, após avanços e recuos, com missões de ex ploração enviadas ao Planalto para verificar as condições de habitabilidade da nova capital, já se transferira com armas e bagagens. Além dos que te ri am de ir em fun ção dos car gos que exer ci am, logo co me ça ram a surgir voluntários – elementos dotados de certa dose de pioneirismo, que se inscreviam para a mudança, levados pelo fascínio exercido por Brasília.

A transferência tornava-se, pois, cada dia mais certa, mais po si ti va. E, à me di da que se apro xi ma va a data, al guns opo si ci o nis tas – principalmente os da área radical – passaram a exercer, com crescente furor, o seu *jus sperniandi*. A última tentativa para retardar a inauguração – e, talvez, a mais séria de todas – fora, como já disse, a instauração de um inquérito contra a Novacap; mas essa manobra já não era motivo para preocupações. O requerimento, assinado por Carlos Lacerda, amarrotava no bolso do Deputado José Bonifácio, à espera de

outras assinaturas – que não surgiram –, a fim de que ele obtivesse o mínimo legal de subscrições para sua apresentação à Mesa da Câmara dos Deputados. Contudo, estava de pé o compromisso, que eu havia assumido, de uma CPI, a ser requeirida pelas forças que me apoiavam, no dia 22 de abril, isto é, quando estivesse concretizada a transferência da sede do governo.

Durante o recesso do Congresso, os oposicionistas não se deixaram ficar inativos. Confabularam. Articularam manobras. Estabeleceram planos. Contudo, em face da excelente repercussão da minha palestra através de uma cadeia de rádios e televisões, alguns deles receberam do propósito de me combater a qualquer preço e, simultaneamente, surgira um movimento em favor da minha reeleição, sob o pretexto de que a obra admirável, que eu vinha realizando, não deveria ser interrompida.

A idéia era antiga e fora lançada pelo Deputado Tancredo Neves numa entrevista concedida a um jornal de Belo Horizonte. Mais tarde, ou seja, em março de 1959, João Goulart a esposara, e chegara a trocar idéias comigo a respeito. Nessa época, ainda não haviam sido lançadas oficialmente as candidaturas à minha sucessão. Segundo tudo fazia crer, o General Teixeira Lott seria o candidato das forças sistionistas. Em face da fraqueza eleitoral do general – que sempre fora militar e nunca se preocupara com a política – João Goulart julgava que seria inevitável sua derrota nas urnas e, caso isso acontecesse, o país poderia mergulhar numa nova crise militar, dado o prestígio do ministro da Guerra no seio das Forças Armadas. Para conjurar o mal, o vice-presidente fez-me um apelo, por ocasião de uma visita minha a Pelotas – onde parafitei a turma de agrônomo que concluiria seu curso na Escola Eliseu Maciel, integrada ao Instituto Agronômico do Sul.

E, por fim, a idéia, já convertida quase num movimento político, ressurgira após o êxito da minha exposição de três horas e meia, através de rádios e televisões, a 5 de fevereiro. Tratava-se, pois, de uma preocupação recorrente. Minha reeleição, de acordo com os planos dos continuístas, processar-se-ia através de uma reforma constitucional. Repeli, com veemência, a sugestão, pois aceitá-la seria desmentir toda a obra de consolidação democrática, realizada por mim com tantos sacrifícios. Contudo, por ocasião da terceira insistência, a situação já não se

mostrou tão fácil de ser solucionada. A idéia inicial havia-se convertido numa espécie de estado de espírito, manifestado por numerosos políticos e por largos setores da opinião pública.

A UDN alarmou-se, porque constatou que entre os adeptos da idéia encontravam-se quase vinte integrantes da sua representação no Congresso. E logo procurou reformular sua linha de conduta, aceitando a tese desenvolvimentista e apregoando que não só desejava Furnas, Três Marias e a Usiminas, mas muito mais do que isso. A única coisa em relação à qual a UDN permanecia intransigente era Brasília. A nova capital constituía um cartaz, grande em excesso, para que ela se conformasse em vê-lo afixado à minúscula gem.

Diante do recrudescimento do movimento continuísta, julguei que deveria dar-lhe um basta, de forma definitiva e cabal, para desencorajar seus adeptos. Além das notas oficiais, expedidas pelo Ministério da Justiça – que não haviam obtido maior êxito –, fazia-se necessário um pronunciamento meu, pessoal, e que fosse enérgico, positivo, capaz de lançar uma pá de cal no assunto. A oportunidade surgiu quando fui procurado pelo jornalista Carlos Caspary para uma entrevista. “Pessoas contrárias a Brasília” – declarei nessa entrevista – “têm procurado semear a desconfiança sobre os meus objetivos. Querem, com isso, atingir o Presidente da República e dificultar, tornando suspeita, a transferência da capital. Vou sair daqui com a Constituição virgem. Cumpro todos os seus dispositivos, inclusive os que eram simples letras mortas, como o referente à mudança da sede do governo para o Plano Central.”

Esta expressão – “Vou sair daqui com a Constituição virgem” – teve enorme repercussão. Refletia uma verdade que ninguém poderia contestar. Mesmo meus adversários políticos mais ferrenhos já não se sentiam à vontade ao denunciar “as arbitrariedades do governo”.

Apesar da atarazalia do Opôsismo, crescia a projeção de Brasília tanto no cenário nacional quanto no panorama internacional. Arquitetos, artistas, homens de cinema, escritores dos mais famosos da época vinham ao Brasil especialmente para ver a “oitava maravilha do mundo”, como o cineasta Frank Capra denominava a nova capital. E todos, quando se referiam a Brasília, não se esqueciam de dizer que ela fora resultado da vontade de um homem: o Presidente da República.

Entretanto, enquanto alguns elementos exaltados da UDN se esforçavam por criar embaraços à inauguração de Brasília, eu prosseguia na execução dos itens do Programa de Metas, os quais, àquela altura, quase se aproximavam da conclusão. Naquele momento, por exemplo, iria presidir à cerimônia do desvio das águas do rio Grande, em Furnas, complementando uma das mais importantes etapas da construção da gigantesca barragem.

A cerimônia foi programada para o dia 9 de março e, no dia anterior, segui de avião para o local, acompanhado de toda a minha família. Desejava que Sarah e minhas filhas pudessem ver a grande obra — uma das mais relevantes e arrojadas que já havíamos construído e que, no momento, era, em potencial, a quinta do mundo.

O trabalho dos técnicos, sob a supervisão do notável engenheiro John Cotrin, desenvolvera-se no “ritmo de Brasília”. Podia-se observar, ali, um impressionante quadro de obras realizadas. Dois enormes túneis tinham sido abertos na rocha. E aqui lo a que iríamos assitir era a dinamitação das encaixaduras, de forma a abrir uma passagem para as águas que, em tão, se precipitariam através dos dois túneis, deixo o espaço para a construção da gigantesca barragem.

Naquele dia 9 de março, o ambiente era de euforia no imenso canteiro de obras. A entrada das águas nos túneis teria lugar depois de vencida a resistência das encaixaduras, pelo desgate imposto às suas paredes através de contínuo trabalho de exploração dinâmica. Três seriam as ensacadeiras a serem dinamitadas. Quando se concluísse a tarefa, as águas do rio Grande precipitar-se-iam na direção dos dois túneis, os quais, juntos, somavam 1.600 metros de extensão. Tudo havia sido matematicamente calculado. Toneladas de dinamite haviam sido colocadas em pontos previamente escolhidos e gigantescas máquinas já se achavam em posição, prontas para o destacamento das cristas, deixo de fora apenas o que se calculava fosse necessário para evitar que o rio transbordasse. Do outro lado do vale, abria-se uma estrada e improvisara-se no ponto de melhor visibilidade um mirante para os convidados. Só o mau tempo ameaçava prejudicar o brilho da cerimônia. Chovia em Furnas. E as chuvas já se prolongavam por alguns dias, fazendo com que as águas do rio se engrossassem, de modo ameaçador. Quando cheguei, ao invés de seguir para a residência, que fora preparada para me

aco lher, de se jei ver de per to como tudo iria acon te cer. Assis ti a um dispa ro numa pe dre i ra, e que le van tou uma co lu na de pe dra e ter ra de mais de 100 metros. Inte i rei-me da or dem de su ces são das ex plo sões. Após o jantar, decidi percorrer um dos túneis de automóvel, antes que ambos fosseminundados.

O En ge nhe i ro John Co trin ten tou dis su a dir-me des se in ten to. A idéia pa re cia-lhe uma te me ri da de. O tú nel era lon go. Suas pa re des mi navam água. E a superfície, sobre a qual tran si ta ria, era ás pe ra, não ofe recendo condições de tráfego. Além do mais, com o crescimento das águas do rio, em conseqüência das chuvas constantes, havia perigo de que uma das en sa ca de i ras se rom pes se, e a inun da ção se fi zes se an tes do tempo. Pedi que me arranjassem uma camioneta. Aboletei-me ao lado do mo to ris ta e man dei que fi zes se o ve í cu lo pe ne trar no tú nel.

O per cur so foi co ber to com len ti dão, da das as con di ções pre cárias da pista im provisada. Examinei de ti da men te a enor me per fu ra ção, cujas paredes se apresentavam eriçadas, revelando o sulco das brocas. Havia umi da de por toda par te e a at mos fe ra era pe sa da, com a de fi ciência da ven ti la ção. Alguns operá ri os ain da tra ba lha vam no lo cal, re ma tan do as obras. Quando me reconheceram, largaram as ferramentas e cor re ram para me cum pri men tar. Fui até o fim e vol tei.

Mal deixara o túnel, o rio começou a subir vertiginosamente. Um me tro, um me tro e meio, um me tro e se ten ta cen tí me tros – eis a ve lo ci da de da en chen te. A água, bar ren ta e gros sa de ter ra, agi ta va-se, ro jan do-se com for ça con tra as mar gens. Pou co de po is, acon te cia o que pre vi ra. De re pen te, sem se sa ber por que, a bar ra gem trans bor dou no lo cal da prime ira en sa ca de i ra, que não resis tiu e foi ar ras ta da em se gun dos.

Os operários, que se encontravam no túnel, ouvindo o es trondo, alarmaram-se, e trataram de fugir. Entretanto, além dos ho mens, ali se en con tra vam nu me ro sas vi a tu ras. Como sal vá-las? Tudo te ria de ser feito quase sem pensar, o instinto tomando o lugar do cé re bro. Era preciso agir, e agir com pressa. Pouco de po is, a água, ha ven do rom pi do a bar re i ra que até en tão a con ti ve ra, pas sou a in va dir os tú ne is. Era uma torrente, engrossada por pedras e detritos, que avançava, le van do tudo de rol dão.

Estabeleceu-se o pânico no local. Os trabalhadores corriam, com a van guar da da inun da ção a lam ber-lhes os cal ca nha res. Ou vi am-se

gritos, pedidos de socorro, mas nada poderia ser feito. A onda caminhava célere, e os operários, atropelando-se e empurrando as viaturas, corriam em busca da boca dos túneis.

Felizmente, foram salvos os operários e recuperou-se grande número de viaturas. Pouco depois, os dois túneis desapareciam sob o imenso mar, que se formara à jusante da represa. No local, onde desembocavam os túneis, a água redemoinhava e escachoaava, sofrendo o empuxo da compressão ao longo dos dois canais subterrâneos.

Entre a minha visita aos túneis e o rompimento das ensacadeiras transcorreram apenas duas horas. O destino, mais uma vez, me poupou. Cotrin correu até a casa, onde me encontrava, a fim de me dar conhecimento do que estava acontecendo. Saímos todos. Chovia a cântaros. Chapi nhando na lama, examinei o rombo, aberturas nas ensacadeiras; pude sentir a força com que a água penetrava nos túneis; com ferrei os operários que haviam escapado da tragédia; e cheguei à conclusão de que o que ocorrera não passara de uma antecipação da cerimônia que estava programada para o dia seguinte. Ao invés de esperar pelas explosões de dinamite, o rio, engrossado pelas chuvas, decidira realizar, ele próprio, aquele desvio do curso.

Passado o susto, e ante a certeza de que não existiam vítimas, retornei ao meu bom-humor. Voltando-me para John Cotrin, disse-lhe: “O rio inundou-se a si mesmo.” Cotrin não achou graça. Estava preocupado pelo que pudesse ter-me acontecido. “Se tudo isso acontecesse duas horas antes, o senhor não estaria vivo, presidente.”

Lembrei-me das numerosas vezes que havia escapado da morte. Olhei em torno, e vi os destroços da impressionante batalha líquida. As ensacadeiras arrombadas. A crista da barragem comida pela água. A torrente que se precipitava nos túneis, ganindo como um cachorro selvagem. E, estendendo o olhar, divisava, ao longe, o reaparecimento do rio, após o demorado mergulho sob a terra. O espetáculo era grandioso, digno da era de audácia que o Brasil estava atravessando.

Cotrin, porém, mostrava-se preocupado. Tomei-o, então, pelo braço e, caminhando juntos na lama, disse-lhe, tentando dissipar-lhe a tardia apreensão: “A morte nem sempre é a pior coisa da vida, Cotrin. É apenas a última.” Depois de pensar um pouco, Cotrin pon de

rou: “Mas será bom, presidente, adiar-se, tanto quanto possível, essa última.” E demos uma gargalhada juntos, descontraídos como dois colegiais.

UMA ETAPA POR MÊS

As Metas estavam sendo vencidas. Cada mês assinalava um progresso, uma etapa alcançada, um objetivo realizado. Contudo, enquanto muitas delas já haviam ultrapassado os alvos predefinidos, iam surgindo outras novas. As indústrias automotivas, a construção de Três Marias, a complementação do esquema rodoviário, por exemplo, já eram realidades que ninguém podia contestar. Ao lado dessas realizações, o governo abria novas frentes de trabalho, lançando as bases de outras, muitas das quais requeriam anos para serem concluídas.

O que me interessava, acima de tudo, era corrigir, de uma vez por todas, algumas graves deficiências nacionais. Furnas – para citar apenas um caso – era uma obra que iria se desdobrar no tempo, prolongando-se por mais de três anos, além do término do meu governo. Mas o importante, para mim, era que ela fosse levada a efeito o mais cedo possível, para que ela fosse levada a efeito o mais cedo possível, para que ela fosse levada a efeito o mais cedo possível.

Quem ouvia falar em Furnas tinha a impressão de que se cuidava apenas de construir a gigantesca usina. Esta era uma das suas etapas. Mas existiam outras, também da maior relevância. No dia 9 de março, por ocasião da cerimônia de dinamitação das ensacadeiras, o Engenheiro John Cotrin apresentou-me a minuta de um decreto, que assinei imediatamente. Tratava-se da criação de um grupo de trabalho, destinado a dar andamento aos estudos sobre a situação econômica do reservatório e a propor as medidas necessárias para o desenvolvimento da região. Isto fora feito tendo em vista que a obra, tal como havia sido projetada, iria proporcionar àquela área melhores e mais abundantes meios de transporte, terrestre e fluvial, bem como maior possibilidade de amplo suprimento de energia elétrica, o que constituía excepcional fator de progresso, a ser racional e oportunamente aproveitado.

O desvio do Rio Grande representara uma etapa – das mais importantes, era verdade –, mas outras teriam de ser vencidas. Havia

ainda que construir, no leito do rio, que dentro em breve estaria seco com o desvio das águas, uma montanha de terra e pedra com 120 metros de altura e dez milhões de metros cúbicos de volume e, ao pé dela, uma usina geradora de tamanho gigantesco. Pelo menos mais três anos de trabalho ininterrupto seriam ainda necessários, antes que se pudesse colher os frutos da quele imenso esforço.

A construção de Furnas apresentava uma característica que deve ser ressaltada. Tratava-se de uma obra que revelava espírito de cooperação. Nela colaboravam o governo federal, os Estados de Minas e de São Paulo e empresas privadas. Coubera a mim a tarefa de realizar a mobilização, reunindo recursos e técnicos, de forma a transformar em realidade um antigo projeto, que já me seduzia desde meus tempos de governador de Minas. Ao referir-me a Furnas devo recordar ainda um nome que não pode ser desvinculado do gigantesco empreendimento: o de Lucas Lopes, seu idealizador, ao lado de John Cotrin, seu executor.

Enquanto Furnas avançava, a Brasília-Acre estava sendo aberta. Fiel ao seu programa, a Oposição atacou-me, alegando que a estrada seria um desperdício de dinheiro, já que não me seria possível concluí-la. Apesar dos pregressos agourelados, as obras prosseguiram, batendo recordes de velocidade.

Furnas foi também combatida, assim como Três Marias. No entanto, era através dessas obras que o Brasil procurava o caminho de sua grandeza. Aliás, os empreendimentos que o meu Governo vinha levando a efeito, nos mais variados setores, eram dos maiores do mundo, na época. Furnas e Três Marias; a Rodovia Belém-Brasília-Porto Alegre – o maior eixo rodoviário então em construção em qualquer região da Terra –; a indústria automobilística, que se formara no período de apenas dois anos; e a ponte sobre o Iguaçu, a maior no gênero em todo o mundo, na quele período – eis as iniciativas que deram uma nova dimensão à solução dos problemas nacionais.

.....

O desafio da telecomunicação

No início de 1960, eu poderia dizer que, após enormes sacrifícios, me aproximava do cume da montanha. A jornada fora áspera, dura, exasperante. Mas os resultados já colhidos compensavam-me de toda aquela luta. Daí a razão por que, quando o Congresso se abriu no dia 15 de março, após o recesso regimental, eu me sentia perfeitamente tranqüilo. A nova legislatura prometia ser tumultuosa, já que um mês mais tarde teria lugar a transferência da sede do governo. Esta era a grande questão que estava em pauta – o ponto nevrálgico, responsável pelo calor e pela veemência com que iriam desenvolver-se os debates. Carlos Lacerda assumiria sua cadeira, e a imprensa previa que, comandando um grupo de inconformistas, iria usar o melhor do seu talento para dificultar a mudança. Ao lado de Lacerda, e dispostos a apoiá-lo em qualquer aventura obstructionista, formavam-se os tradicionais inimigos do governo. Contra a opinião desses negativistas, erguia-se, porém, a maioria esmagadora do Congresso, consubstanciada no grupo dos 230 parlamentares mudancionistas.

Esta era a brigada de choque, a vanguarda progressista que, havendo compreendido a significação da transferência, cerrara fileiras em torno do governo para que a inauguração de Brasília se desse no dia marcado. Assim, as posições estavam definidas, e os contendores ocupavam suas respectivas áreas de ação. Um jornalista indagou-me, nessa

oca são, se eu acreditava ou não na inauguração de Brasília no dia 21 de abril. Respondi, com bom-humor: “Se acreditou ou não, é outra história. O certo é que, no dia 21 de abril, colocarei minha bagagem num automóvel e quem quiser que me acompanhe.”

Em meados de março, quando se abriu o Congresso, o Deputado José Bonifácio, impenitente adversário do Governo, chegou a declarar: “Com o Congresso em Brasília, a Democracia não funcionará.” Já o Deputado Tarcísio Maia, tendo ido a Brasília para inspecionar as condições de habitabilidade da nova capital, fez, ao voltar, violentas declarações à imprensa, irritado porque “sujava, no barro, seu precioso *mocassin* de fabricação italiana”. Eu lia todas essas notícias, e não deixava de sorrir. Puerilidade de uns, insinceridade de outros – e, assim, ia-se compondo o enredo da História.

O povo nem sempre tinha conhecimento das batalhas silenciosas, nas quais eu, por vezes, me envolvia. Eram lutas surdas e cruéis, porque o desfecho delas estava vinculado a um prazo fixo. E, já que a oposição a Brasília era grande, o que aconteceria se a UDN tivesse conhecimento de algumas dificuldades, quase intransponíveis, em que o governo se via enredado? Um desses problemas – e que, sem dúvida, pareceu-me durante algum tempo insolúvel – foi o dalição radiotelefônica de Brasília com o resto do país e do mundo. O impasse criou-se não por falta de previsão do governo, mas pela adoção de uma política protelatória por parte da Companhia Telefônica Brasileira, ou melhor, da Light.

Em 1957, discuti com o diretor-comercial da empresa, Renault Castanheira, a necessidade de se fazer a ligação imediata do Rio com Belo Horizonte, numa primeira escalada para atingir Brasília numa segunda etapa. A CTB uniu-se com as autoridades governamentais para debater o assunto, do ponto de vista técnico. Depois de sucessivas reuniões, que se prolongaram por enorme período de tempo, os diretores da empresa me procuraram para aprovação de um plano, que, além de lesivo aos interesses nacionais, constituía um insulto à capacidade realizadora do Governo. Desejava a CTB duas providências da minha parte para a realização da tarefa: 500 mil contos em moeda nacional e 5 milhões de dólares em créditos no exterior, a título de ajuda, e o prazo para execução de projeto seria de três anos... Isto significava simplesmente que o Governo custeava a obra e, feita a ligação, ela pertenceria à Light, que pas-

ria a explorar, em benefício próprio, o serviço. Rejeitei imediatamente a proposta. Entre tanto, os entendimentos com a CTB haviam consumido dois anos inteiros – tempo precioso em excesso para ser desperdiçado, quando a data da inauguração de Brasília já estava fixada.

Em princípios de 1958, o Coronel Bittencourt, diretor do DCT, manifestou o desejo de que o seu Departamento fosse incumbido de realizar aquela ligação. Tratava-se, porém, de uma repartição do Ministério da Viação e, como tal, sujeita à morosidade característica da burocracia oficial. A solução seria entregar a tarefa à Novacap, já provada em sucessivos recortes de cons trução, e que, por ser um órgão pa ra estatal, dispunha de indispensável autonomia de ação para engajar numa empresa de tal tipo. Contudo, e após complexas discussões, optou-se por uma concorrência internacional.

Em julho de 1959, foi aberta, então, a concorrência, e inscreveram-se, pleiteando a execução do serviço, as maiores firmas do mundo, especializadas na técnica. A RCA ganhou a concorrência para o fornecimento e instalação do equipamento de rádio, em microondas, e a Ericsson, para providenciar a instalação do equipamento Multiplex. Tirando-se a média dos prazos exigidos por todas essas firmas, chegava-se à conclusão de que a ligação Rio–Brasília, através de microondas, não poderia ser efetuada em menos de dois anos. Na época, estava em setembro de 1959, o que queria dizer que dispúnhamos apenas de seis meses para implementar o equipamento, providenciar sua instalação e proceder ao indispensável ajustamento, o que, segundo a opinião dos técnicos, requeria no mínimo dois anos.

Estabeleceu-se pois um impasse. O prazo exigido pelos concorrentes para execução global dos serviços era de tal ordem que, se atendido, levaria à inauguração de Brasília sem dispor, durante muitos meses, de um sistema de microondas. Uma solução deveria ser encontrada, e encontrada com a maior urgência possível.

Solicitei a Israel Pinheiro que providenciasse a criação de um grupo de trabalho na Novacap, com incumbência de estudar o problema e sugerir o que de veria ser feito. Surgiu, então, o DTUI – Departamento de Telecomunicações Urbanas e Interurbanas –, chefiado pelo Engenheiro José Paulo Viana. Esse técnico, de grande competência e dotado de admirável espírito público, entregou-se, de corpo e alma, à tarefa, de forma a não permitir que o governo fosse derrotado na luta contra o tempo.

Já que as empresas se haviam confessado incapazes de enfrentar o desafio, o DTUI faria frente, sozinho, ao problema. Seus integrantes realizaram diversas reuniões, estabelecendo normas de ação, e, quando tudo estava combinado, o Engenheiro José Paulo Viana me procurou para trocar idéias. Lembro-me bem dessa entrevista, que se realizou no Gabinete. Como é meu hábito, fui logo dizendo que de seja o serviço em função na mente um dia antes da inauguração de Brasília. Era outra data que fixava, embora não ignorasse que estava exigindo o quase impossível. Surpreendi-me ao verificar que os engenheiros não se perturbaram. Ouviram-me com atenção e responderam, com firmeza: “O serviço será inaugurado antes de 21 de abril, presidente. Desejamos apenas que o senhor prestigie nossa ação, concedendo-nos todas as prioridades necessárias.”

Diversas e importantes providências foram combinadas nesse encontro. A Sumocrecebeu instruções para facilitar, tanto quanto possível, a tramitação dos papéis necessários para a importação do equipamento. Designei auxiliares do meu Gabinete para cuidar desse setor, de forma que o material não sofresse o menor atraso. Examinamos, em seguida, o aspecto mais grave e mais complexo da questão: a prospecção da rota, isto é, a elaboração do traçado do perfil topográfico, de modo a se estabelecer, em bases seguras, os locais onde seriam erguidas as torres. Para resolver tal problema, com a urgência exigida, resolveu-se fazer tal estudo com aviões equipados com radar, especialmente contratados nos Estados Unidos.

O Engenheiro José Paulo Viana sugeriu-me também que pusesse à disposição do DTUI um dos helicópteros da Presidência já que a rota a ser coberta atravessaria regiões que não dispunham de estradas e, em alguns pontos, eram de acesso impraticável, a não ser pelo ar.

Os dados estavam lançados. Os técnicos nacionais logo se puseram em atividade. Os engenheiros se distribuíram, cada um se responsabilizando por um setor da quebra enorme frente de trabalho. O tempo era exíguo em excessos: apenas seis meses. E a rota a ser coberta, via Uberaba – desvio este imposto por motivos técnicos –, era de 1.500 quilômetros de extensão. O desafio era, de fato, assustador. Em vez de intimidar-me, dava-me novas forças.

Apesar do sigilo com que o assunto vinha sendo tratado, a imprensa oposicionista não tardou a denunciar que Brasília seria inaugu-

rada sem dispor de comunicações com o resto do país. As autoridades da Novacap fizeram divulgar desmentidos. Estes, porém, só serviriam para aguçar, ainda mais, a curiosidade dos jornalistas. Falava-se na imprevidência do governo, atribuindo-se-lhe a culpa por tudo, quando a única razão por trás do que estava acontecendo havia sido a Light.

O Jornalista Gustavo Corção, professor de Eletrônica da Escola Politécnica e intransigente adversário de Brasília, sentiu-se como se nadasse num mar de rosas. Até então com base na nova cartilha, mas baseado em argumentos pueris. Em face do que estava ocorrendo, poderia doutrinar com conhecimento de causa, porque o que estava em discussão era matéria na qual se considerava especialista. Para complicar ainda mais a situação, surgira em campo um diretor da Marconi, da Inglaterra, o qual taxativamente declarara: “Em seis meses, não será possível montar-se um serviço dessa natureza.”

O governo estava sendo colocado contra a parede. A Marconi falara, e ninguém poderia pôr em dúvida a autoridade da firma inglesa em assuntos da natureza. Os jornais que me combatiam divulgaram com o maior destaque a opinião do ilustre visitante. Confesso que, por uns dois dias, me senti aturdido. Até então, estabelecera datas e as cumprira, mas as obras realizadas, embora de proporções gigantescas, eram de um gênero que não deixava de ser familiar aos engenheiros nacionais. No que dizia respeito ao sistema de microondas, eu pisava num terreno estranho. Tratava-se de uma novidade do país e, muito embora tivesse a maior confiança na capacidade dos técnicos da Novacap, temia que estivessem subestimando as dificuldades. O único fator positivo, com que realmente contava, era a minha determinação. Decidira que aquele serviço ficaria pronto antes da inauguração de Brasília, e iria agir nesse sentido.

Poucos dias mais tarde, tive a oportunidade de conversar com o diretor da Marconi, cuja opinião sobre o que vinha realizando a Novacap havia sido tão impatrioticamente explorada pela Oposição. Trocamos idéias sobre vários assuntos e, como era natural, abordamos o problema da instalação do sistema de microondas de Brasília. Ele ratificou o que havia dito aos jornalistas. Um serviço da natureza não poderia ser instalado em meses. Se eu conseguisse tê-lo em funcionamento em dois anos, poderia considerar-me muito feliz. Sorrindo, fiz-lhe, então, um desafio: “Já que não acredita no que estou dizendo, convindo-o, desde já,

a vir as sis tir à ina u gu ra ção do ser vi ço no dia 20 de abril, um dia an tes da transferência de sede do governo.” O diretor da Marconi achou muita gra ça no que lhe dis se e, in terp retan do o con vi te como uma brin ca de i ra, pro me teu vir. “Estarei aqui, Pre si den te. Faço ques tão de ser tes te mu nha des se gran de fei to.”

Enquanto prosseguiam as obras de Brasília, os engenheiros do DTUI em pe nha vam-se na he ró i ca ba ta lha da ins ta la ção, em seis me ses, do ser vi ço de mi cro on das. Aviões, uti li zan do o ra dar, es ta be le ci am a localizaçãodas tor res. Vi nham, de po is, as tur mas de mon ta gem, abrin do pi ca das no mato, gal gan do cu mes de mon ta nhas, va de an do rios.

O trabalho era penoso e ingrato, mas avançava, louvado seja Deus, no “ritmo de Brasília”. Todos os meios de transporte eram uti li zados – do carro de bois ao avião. Abria-se, primeiro, um trilho e, por ele, se gui am os tra to res, cuja fun ção era im pro vi sar pis tas nos al tos dos mor ros para a ater ris sa gem dos te co-tecos. O ma te ri al leve era trans por tado a bordo des ses mi nús cu los e uti lís si mos apa re lhos, e as pe ças pe sa das eram le va das por ca mi nhões ou car ros de bois.

As tor res ti nham até 80 me tros de al tu ra e 400 me tros qua dra dos de base, e eram todas de aço. Su bi am os mor ros des mon ta das e, de po is, deveriam ser armadas nos picos previamente de terminados, assenta das em sapatas de concreto. Os engenheiros trabalhavam sem alarde. Estavam cõnsrios da responsabilidade que lhes pesava nos ombros. No entanto, apesar do entusiasmo velado por todos eles – ignorando can sei ras, trabalhando sob o sol e a chuva, muitas vezes passando privações –, nunca deixei de fiscalizar, amiúde, o que vinha sendo realizado. Chegava sempre de improviso. Os trabalhado res pres sent i am que eu me en con tra va a caminho, quando ou vi am o ron co do he li cóp te ro. “O ho mem tá che gan do!” – di zi am, e se es for ça vam por apre sen tar mai or quo ta de ser vi ço.

Embicava o aparelho no rumo da fren te de tra ba lho e pou sa va-o mesmo no meio dos operários. Percebia que minha presença fa zia-lhes bem. Sentiam-se confortados, recebendo a visita do Presidente da República. E esses encontros eram os mais informais possí veis. Sen ta va-me numa pe dra e to ma va café ou al mo ça va com eles, cha man do-os qua se sem pre pelo nome.

Assim, a escalada ia sendo vencida. O trecho de Minas foi o mais difícil por causa do terreno acidentado. Depois de Uberaba, a to-

pografia apresentava-se mais uniforme e os trabalhos adquiriam maior velocidade. Quando atingimos a faixa do Planalto Central, a atividade das equipes de campo passou a bater verda-deiros recordes. 26 tor res foram er gu i das en tre o Rio e Bra sí lia e cer ca de 80 qui lô me tros de es tra das foram cons tru í dos. Muita co i sa, po rém, ain da te ria de ser fe i ta.

Em ja ne i ro de 1960, um fato novo obri gou a DTUI a um es for ço ex tra. O Presidente Eisenhower havia comunicado sua próxima viagem ao Brasil, com es ca las em Bra sí lia, São Pa u lo e Rio. A Em ba i xada nor te-ame ri ca na, em en ten di men tos com o Ita ma ra ti, para acer to dos de ta lhes da re cep ção, so lic i ta ra que fos sem pos tos à dis po si ção do pre si den te vi san te e de sua co mi ti va cer ca de 20 te le ti pos, com a ca pa ci da de de trans mis são de 120 mil pa la vras por dia. O Ita ma ra ti trans mi tiu-me a so lic i ta ção e me en ten di, a res pe i to, com o di re tor do DTUI. O En ge nhe i ro José Pa u lo Vi a na não se as sus tou. Se a ta re fa te ria de ser fe i ta, ele ali es ta va para fa zê-la. De se ja va ape nas que eu au to ri zas se à Em ba i xada do Brasil na Ale man ha a ap res sar a re mes sa do equ i pa men to, en com en da do à Siemens. Men sa gens foram tro ca das en tre o Rio e Bonn, e tudo se ar ran jou. Pou cos dias mais tar de, Ei se nhow er de sem bar ca va em Bra sí lia e, quan do isso acon te ceu, os 20 te le ti pos, so lic i ta dos pela Em ba i xada nor te-ame ri ca na, es ta vam em pleno fun ci o na men to e, pela pri me i ra vez na his tó ria do pa ís, ra di o fo to s foram en vi a das da nova Ca pi tal e do Rio para os Esta dos Uni dos, aon de che ga ram com ab so lu ta ni ti dez.

O pri me i ro *round* havia sido gan ho. A ba ta lha, po rém, es ta va em pros se qui men to. Ninguém dormia no DTUI. Des do bra vam-se os en ge nhe i ros, com in te gral apo io do Pre si den te da Re pú bli ca.

No dia 2 de abril, o equ i pa men to mul ti plex che ga va, fi nal men te, ao Bra sil. Res pi rei ali vi a do. As tor res es ta vam er gu i das e o equ i pa men to já se en con tra va na Alfân de ga. Tra ta vam-se de ter mi na is mul ti plex, de di fí cil aju sta men to. Quan do o fato foi no ti ci a do, Gus ta vo Cor ção saiu a cam po para aleg ar que es ta va se con fir man do o que, desde mu i to, vin ha an un ci a do: Bra sí lia se ria in au gu ra da sem dis por de um sis te ma de co mu ni ca ções com o res to do pa ís. Só o mul ti plex re que ri a seis me ses para ser aju sta do, e fal ta vam ape nas de ze no ve dias para a in au gu ra ção da nova ca pi tal. A fim de em pre star maior au to ri da de à sua as ser ção,

recordava, para os que ignorassem, sua qualidade de professor de Eletrônica da Escola Politécnica.

Os engenheiros do DTUI leram o artigo de Corção e não deixaram de achar graça. “Impossível” – escreveu o jornalista. “Faremos a ligação” – responderam-me os técnicos da Novacap. O que faltava foi sendo instalado com incrível rapidez, e no dia 17 de abril – quatro dias antes da inauguração de Brasília e dois antes da data por mim fixada – foi estabelecida a ligação telefônica entre a antiga e a nova capital.

Falei com Israel Pinheiro, presidente da Novacap, e o fiz com a mais viva emoção. No decurso da conversa, comuniquei-lhe que se encontrava ao meu lado, naquele momento, o diretor da Marconi, o qual, atendendo a convite meu, viera especialmente para assistir à inauguração do serviço. Israel sabia da minha troca de impressões com aquele técnico, realizada alguns meses antes, e não deixou de perguntar: “E que tal a cara dele?”

A batalha estava ganha. Brasília, antes mesmo de inaugurada, já dispunha de um perfeito e moderníssimo serviço de microondas que lhe permitia comunicar-se, durante 24 horas do dia, não só com o Rio, mas com as mais importantes cidades do mundo.

Em face do êxito, comprazí-me em requintes compreensíveis em se tratando de uma capital, que seria a vitrina do país: providenciei gravações, com informações sob a programação dos cinemas e teatros de Brasília. Isso foi feito em poucos dias. Assim, quando o usuário descobria certo número, vinha a informação desejada: “Tempo instável, com alguma nebulosidade, sujeito a chuva e trovoadas. Se você sair à noite, será prudente levar guarda-chuva.” Tudo dito num tom suave, e harmônico, que fazia o usuário descobrir ou traçar o número, só para ouvir a informação. A voz era da artista Tônia Carreiro.

Essa capacidade realizadora, demonstrada pelo DTUI, teve efeitos benéficos e imediatos sob difentes setores do governo. Despertou entusiasmo e gerou emulações. O DCT, por exemplo, logo criou um serviço de telex entre Brasília e o Rio, o que constituiu, na época, uma iniciativa pioneira.

Imitando a atitude do DCT, o Estado-Maior das Forças Armadas também passou a se interessar pela nova técnica, a qual, como se sabe, é de vital importância para efetivação de qualquer plano de segurança nacional.

nal. Grupos de trabalho foram organizados pelo EMFA e, pouco depois, surgiram os primeiros e relevantes resultados dessa atividade em conjunto. Quase tudo que o Brasil possui hoje, em matéria de telecomunicações, foi praticamente elaborado durante aquele período do meu governo.

Redigiu-se projeto do Código Nacional de Telecomunicações, que criava a Embratel, concessionária exclusiva dos grandes troncos interurbanos.

Todavia, os anteprojetos respectivos, embora conclusos e aprovados por mim, não foram submetidos à apreciação do Congresso, já que se pensava, na época, que seria tempo perdido, pois o governo estava no fim e os legisladores não teriam o menor interesse em examiná-los.

Esses anteprojetos, contudo, não se perderam. Mais tarde, foram desentranhados dos arquivos e remetidos ao Congresso, onde, após longos debates e a inserção das inevitáveis emendas, acabaram sendo aprovados e convertidos em leis.

Até no Gabinete Militar da Presidência da República a saga dos engenheiros do DTUI repercutiu favoravelmente. O General Orlando Ramagem, subchefe da quele Gabinete, organizou um grupo de trabalho, com incumbência de estudar, em bases racionais e exequíveis, a fabricação, no país, de centrais elétricas automáticas, o que foi feito com indiscutível êxito.

RECRUDESCE A CAMPANHA CONTRA BRASÍLIA

Uma batalha estava ganha. Infelizmente, não era a única. Existia outra a ser travada no cenário político. Tratava-se, como já disse, da votação, pelo Congresso, da organização administrativa e judiciária da nova capital. A UDN tudo iria fazer para obstruir essa votação, numa tentativa final para impedir a inauguração de Brasília na data prefixada.

Aliás, desde o início de 1960, recrudescera o movimento de resistência à mudança para Brasília. Os udenistas “trabalhavam” o funcionamento do Congresso, no sentido de que se opusesse à transferência. Elementos adversários do governo agiam nas repartições públicas, explorando os casos pessoais dos servidores, de forma a predisporlos a uma resistência à ordem de mudança. Problemas de educação dos filhos, a

cessação da resistência em apartamento próprio, a perda de emprego extra em qualquer setor privado – tudo isso era lamentável, de forma a irritar os servidores e preparar-lhes o ânimo para uma ação.

Essa resistência era possível – e o governo não ignorava o que se passava. As listas, que circulavam nas repartições, eram de caráter apenas informativo. Perguntava-se ao funcionário se desejava ou não trabalhar em Brasília e, de acordo com as respostas, os atos de transferência eram providenciados.

Àquela altura, Brasília já era muito popular no seio do povo e, por mais que a UDN gritasse e que a imprensa clamasse contra as “precárias condições de habitabilidade” da nova capital, sempre havia muito mais gente querendo ir para o Planalto do que desejando permanecer no Rio.

Foi nesse período que as empresas de transportes – aéreo e rodoviário – passaram a organizar excursões turísticas à nova capital. Ônibus e aviões faziam a viagem superlotados. Depois, tornou-se elegante um fim de semana no Planalto. Assim, a cidade ia-se erguendo – amaldiçoada por uns, abençoada por muitos, mas sempre presente no espírito de todos. O pioneirismo tornou-se moda, e legiões de homens audezes e ambiciosos passaram a se insinuar pelo interior do Brasil.

Quem ia a Brasília duas vezes, revelava, com espanto, a diferença constatada entre as duas viagens. A “cidade do ali vai ser” passara a ser a “Cidade da Esperança” – segundo a feliz expressão de André Malraux.

No entanto, sucediam-se, no Congresso, as vozes que se erguiam para condenar a idéia. O Senador João Vilas Boas, da UDN, assim se manifestava: “Não se justifica de forma alguma que se localize uma cidade no Planalto a 1.150 metros de altitude, para onde seríamos atraídos, a fim de gozar a beleza, a beleza ambiente, o panorama circundante da nova capital e, sobretudo, o ar natural, o calor do sol, enfim, a vida quase ao ar livre – e que se confinem os parlamentares em ambientes sem janelas, fechados às comunicações externas, servidos por luz artificial. Ali onde o sol esplen de e a temperatura amena deve ser um estímulo para a vida, ficamos circuncritos numa catatumba...”

Em agosto de 1959, o Senador Jefferson Aguiar, do PSD, apresentou um projeto de emenda constitucional, referente à mudança da capital, e justificou sua proposição, com as seguintes palavras: “Os

constituíntes de 1891 de liberaram inscrever na nova Carta Magna o dispositivo sob a transferência da capital da República para o Planalto Central, para situá-los em local de fácil defesa contra um ataque estrangeiro. Com os progressos dos elementos utilizados na guerra, esse motivo deixou de ser de importância, em face do surgimento de outra: a internação da capital para o desenvolvimento do *hinterland* brasileiro. Essa razão perdurou e cada dia se acentuou de forma a impregnar o pensamento dos constituintes de 1946. Contudo, o governo atual preocupou-se com a construção material da nova capital da República, descurando justamente da organização político-administrativa e judiciária que deveria comportar a futura capital brasileira. O território do futuro município federal está fixado em 5.800 quilômetros quadrados. Proponho que seja, apenas, de 1.500 quilômetros quadrados por parecer-me aconselhável não alargar muito a sede da capital do país, a fim de não se tornar necessário criarem outras entidades, problema que naturalmente surgiria...”

Já o Senador Othon Mader, da UDN, propôs, em outubro de 1958, que fosse prorrogada a data fixada para a inauguração de Brasília, e esclarecia: “Apresentei à comissão de redação do Senado o projeto de lei, que tomou o número 24, de 1958, e que visa a adiar, por 10 anos, a instalação da capital da República, procedendo-se à sua transferência em 21 de abril de 1970.”

Num segundo pronunciamento e em outros, o Senador João Vilasboas apresentou, em nome da UDN, o Projeto de Retardamento da Construção de Brasília, declarando: “Brasília era um boneca com que Vossa Excelência (referia-se a mim) se distraía. Isto é um fato real, positivado em lei que fixa a data da transferência da capital, para a realização da qual a Nação está fazendo grandes sacrifícios. Segundo: não é só construir, mas é preciso traçar normas legais, não só para a organização político-administrativa e judiciária da nova capital, como também do Estado da Guanabara que surgirá na data daquela transferência. É preciso corrigir o erro em que incorremos, ao fixarmos a data da transferência para dia 21 de abril de 1960, não raciocinando na ocasião oportuna, sem lembrarmos que, no ano em diante, estamos a braços com uma eleição para a Presidência e Vice-Presidência da República. Por isso sou de opinião que a transferência deva ocorrer em 31 de dezembro do

mesmo ano, pois, nesta data, o momento será mais propício para se realizar esta mudança semabalos sociais e políticos.”

E, por fim, vinha a palavra do líder da Oposição, o Deputado Otávio Mangabeira: “Só um colapso geral da vontade” – declarou – “explicaria o que vai pelo Brasil. Ninguém – mas ninguém mesmo – acredita que Brasília, uma cidade em construção, possa oferecer condições de vida aos funcionários e de funcionamento aos órgãos que para lá estão sendo arrastados. Nós todos, com exceções individuais apenas, simulamos acreditar no milagre. O historiador de amanhã achará nos jornais, nos Anais do Congresso e até em livros, de pontos que dão Brasília acabada, perfeita, em 1960, e o Senhor Juscelino Kubitschek como homem que transformou a Nação num coro feliz para louvar-lhe a grandeza, a sabedoria e o poder. É contra essa vergonha que estou clamando. Vejo Brasília, no momento, apenas como um símbolo do regime de subversão – se é que isto é regime – em que vivemos. Todos fingem acreditar que vão viver e funcionar em Brasília. Eu que rovi para ver o Congresso mudar-se a 21 de abril de 1960 e funcionar no devido lugar – é só vendo que acredito.”

Assim falava a Oposição, e as críticas que se faziam ou vir no Congresso não diferiam das que eram vinculadas por muitos órgãos da imprensa. O tempo, entretanto, encarregou-se de dissipar, aos poucos, essa atoarda. A obra, que não existia, ou que só existia na minha imaginação, já era uma esplêndida realidade. E a mudança, que nunca se faria e que levava o Deputado Otávio Mangabeira a confessar que desejava viver, para ver, estava às vésperas de ser realizada.

A ÚLTIMA BATALHA CONTRA A MUDANÇA

Vencida a batalha da instalação do serviço de microondas, que ligou Brasília ao resto do país e ao mundo, chegara a hora de se promover a indispensável organização administrativa e judiciária da nova capital para capacitá-la a funcionar como sede do governo do Brasil.

O problema apresentava duas faces perfeitamente distintas e autônomas. Não se poderia organizar administrativamente Brasília sem resolver, em bases reais e duradouras, a situação do Rio, o qual, com

a transfeência da sede do governo, passaria a constituir um novo Estado da Federação – o Estado da Guanabara. Assim, a votação, pelo Congresso, do estatuto da nova unidade federativa, dadas suas implicações políticas, converteu-se, desde o início dos entendimentos, numa batalha – a última – das mais renhidas, que tive de travar antes da inauguração da nova capital.

No início, era quase nula a perspectiva de decretar-se o estatuto. Todavia, a obstrução, promovida pela UDN, acabara por dar ao governo o que mais ele desejava: a liberdade para agir politicamente no ex-Distrito Federal, enquanto se fazia a mudança da administração para o Planalto Central.

Queixavam-se os cariocas – e com razão – da falta de autonomia política. A administração, submetida a um regime especial, com o prefeito nomeado e a Câmara dos Vereadores eleta, tinha de resultar no que, de fato, sucedeu: o caos administrativo. Quase todo o orçamento do Rio era para o pagamento do funcionalismo e, estouradas as verbas, os problemas da cidade se agravavam continuamente, fazendo prever, para breve, o colapso dos serviços urbanos.

Essa situação deveria ser sanada, e a oportunidade para a correção surgiria com a mudança da sede do governo. A hora requeria ponderação e bom senso. Os partidos deveriam agir com isenção, a fim de que se conseguisse organizar, de maneira prática e racional, a estrutura do novo Estado. Ao invés disso, o que ocorria era uma desenfreada disputa pelo controle político da Guanabara. A UDN, de um lado, e o PTB, do outro, por se rem os partidos mais fortes, entraram em choque, cada um julgando-se credenciado a impor as condições que lhe pareciam mais favoráveis. O PSD, por sua vez, embora eleitoralmente fraco na área, esperava contar com o meu apoio – já que eu era pessedista – para obter o governo do novo Estado.

Estabeleceu-se a confusão no seio do Congresso. O desentendimento geral não deixava de me preocupar. Sem a aprovação das aquelas leis, não seria possível a inauguração da nova capital no dia 21 de abril de 1960.

Sucediam-se as obstruções, levadas a efeito pela UDN, cuja bancada se retirava do recinto quando ia ocorrer qualquer votação. Em face da atitude dos udelistas, o governo só dispunha do PSD, do PTB e

de outros partidos menores, para obter o *quorum* necessário para a tramitação das leis. Além dos naturais choques entre as lideranças partidárias, tive de fazer frente aos desentendimentos relacionados com a pretensão de cada agremiação em querer assegurar, para si, através das leis pretendidas, a hegemonia política no novo Estado.

Con tu do, até ali tínha mos de lu tar para im pe dir a obs tru ção da UDN, nossa tradi cional ad ver sá ria. Quan do a lei or gâ ni ca e ad mi ni stra ti va do fu tu ro Es ta do da Guanabara chegou ao plenário, fomos surpreendidos pela estranha atitude do PTB, nosso aliado, que ameaçava sair do recinto jun ta men te com a UDN, o que acar re ta ria fa tal men te a não apro va ção do estatuto. O líder da maioria, Abelardo Jurema, e o Deputado Carlos Murilo, do PSD mineiro, procuraram os petebistas, recalcitrantes, a fim de saber o que se estava passando. A dis cór dia ti nha ori gem ape nas numa palavra. A lei referia-se a um “interventor”, nomeado pelo Presidente da República, que dirigiria o novo Estado até a posse do governador eleito pelo povo. Os pe te bis tas não con cor da vam com essa de sig na ção, e isso porque alguns jornais haviam veiculado a notícia de que esse “interventor” se ria o De pu ta do Ar man do Fal cão, do Ce a rá, e que, nes se mo men to, exercia o cargo de mi nis tro da Jus ti ça. O PTB não con cor da va com essa in di ca ção; daí a de ci são de obs tru ir a vo ta ção da lei.

A situação era grave. O Congresso havia sido aberto a 15 de março e a inauguração de Brasília seria a 21 de abril, ou seja, dentro de um pe rí o do de um mês e seis dias. À que la al tu ra, me ta de do pra zo já estava esgotado, e, se não chegasse a um acordo, a votação da legislação seria prejudicada.

Quando Abelardo Jurema e Carlos Murilo tomaram conhecimento da exigência do PTB eram, precisamente, 14h30min. O tempo era exí guo, já que a lei en tra ria em vo ta ção na tar de do mes mo dia. Cor - reram, en tão, para o te le fo ne, a fim de fa lar co mi go. Car los Mu ri lo li gou para o Catete e para o Laranjeiras e não me encontrou. Eu havia saído para inaugurar uma das muitas obras que concluíra, antes de fazer a transferênci do go verno.

Pressionado pelos petebistas, Carlos Murilo faz uma segunda ligação, dez minutos mais tarde, e falou com o Coronel Jofre Lelis, do Gabinete Mi li tar da Pre si dên cia. In for ma do de que eu não ha via vo ta do ainda, Carlos Murilo, premido pelas circunstâncias, fingiu que falava

comigo. Explicou o motivo do telefonema e a exigência dos petebistas e, enquanto representava, constrangido, aquela farsa, percebeu que Abelardo Jurema e os deputados do PTB se acercavam da cabine telefônica, como se desejassem, igualmente, dizer-me alguma coisa. Temendo que isso acontecesse, Carlos Murilo desligou o telefone, comunicando-lhes que eu havia concordado com a troca da palavra, mas pe dia que o líder Abelardo Jurema conversasse com o Deputado San Tiago Dantas, relator da matéria, e com os demais integrantes da Comissão de Justiça na Câmara dos Deputados.

Os petebistas mostravam-se satisfeitos e agradeceram a Carlos Murilo a sua intervenção. Quando eles já se haviam afastado, este relatou a Abelardo Jurema o artifício a que fora obrigado a lançar mão, para contornar a crise. Abelardo Jurema tomou as providências necessárias junto ao Deputado San Tiago Dantas, e Carlos Murilo, deixando a Câmara dos Deputados, rumou para o palácio, a fim de me pôr a par do que havia ocorrido. Telefonei imediatamente para Abelardo Jurema e para San Tiago Dantas, dando as instruções necessárias. Ficou estabelecido que seria apresentada uma emenda em plenário e, como o ante projeto estava em regime de “urgência urgentíssima”, o relator San Tiago Dantas daria seu parecer oralmente.

No início, como disse, era quase nula a perspectiva de votar-se, a tempo, o estatuto da Guanabara. Entretanto, a obstrução, promovida pela UDN e pelo PTB, acabara por dar ao governo o que ele mais desejava: liberdade para agir politicamente no ex-Distrito Federal, enquanto se fazia a mudança para Brasília.

Percebendo a tempo o erro em que haviam incorrido, os udenistas apressaram-se em favorecer a aprovação do projeto de lei do estatuto, e o Deputado Rondon Pacheco, numa manobra hábil, transferiu a aprovação para o Presidente da Câmara, Ranieri Mazzili. Em consequência, a necessidade de designar um governador provisório, ao invés de um interventor, teve como resultado a desarticulação de vários esquemas políticos, laboriosamente armados, tendo como objetivo o controle do governo na nova união da Federação.

Duas horas depois, tudo estava solucionado. Isso ocorreu no dia 13 de abril de 1960 – oito dias antes, portanto, da transferência da sede do governo. Em face da nova situação, movimentaram-se, outra

vez, os par ti dos — des ta fe i ta ape nas os que in te gra vam o si tu a ci o nis mo —, cada um pre ten den do in di car o go ver na dor. Ao lado des sa dis pu ta, ve ri fi cou-se uma cor ri da dos en tão ve re a do res, os qua is ten ta ram fa zer pre va le cer o ponto de vista de que, com a autonomia que passara a gozar a Guanabara, eles estariam praticamente promovidos a deputados. Seriam os constituintes do novo Estado. A Constituição Federal apresentava óbices a essa pre ten são. Car los La cer da era um dos que se ba ti am, com maior veemência, por essa tese, e isso lhe valeu pro fun das in com pa ti bi li da des dentro da UDN, que o acusava de ter interesses dentro da Câ mara dos Vereadores.

Diante das múltiplas reivindicações, quer do PSD, quer do PTB e, mes mo, do PR — as or ga ni za ções que me apo i a vam —, de ci di to mar a atitude que mais convinha aos cariocas: escolher um governador apolítico, inteiramente desvinculado dos in teres ses em jogo, e pes soa da minha mais absoluta confiança. O escolhido foi o então Embaixador José Set te Câ ma ra, che fe da Casa Ci vil da Pre si dên cia.

A es co lha não po de ria ser mais acer ta da e, por isso mes mo, teve a virtude de agradar a todas as facções políticas. Sette Câmara, embora di plomata de carreira, mostrou ser um administrador seguro e esclarecido, concluindo, em pouco tempo, as obras que eu havia prometido aos cari o cas e que, por motivos políticos, vinham tendo seu anda mento prejudicado. Além do mais, o novo go ver na dor, não sen do po lí ti co, man te ve-se a fas ta do das dissensões e querelas lo ca is, o que mu i to con tri bu iu para dis si par o tra di cio nal am bie nte de ten são do cen á rio par ti dário es ta dual.

Resolvido o problema da estruturação do Estado, solicitei ao Congresso um crédito de até 3 bilhões de cruzeiros para a complemen tação das obras a cargo da Sursan e, no dia 8 de abril, assinei um decreto, con ver ten do o Pa lá cio do Ca te te em Mu seu da Repú bli ca, vin culado ao Ministério da Educação e Cultura. No dia 16 de abril, assinei outro decreto, determinando a incorporação à Bandeira Nacional de uma nova es trela, a qual represen ta ria o Esta do da Gu a na ba ra.

Assim, todas as providências haviam sido tomadas para a transferência da sede do go ver no. No dia 14 de abril, ha vi am par ti do do Rio, de ôni bus, os pri me i ros sen ta fun ci o ná ri os fe de ra is que iri am fi xar resi dên cia em Bra sí lia. Tra ta va-se da van guar da da le gião de mu dan cistas. No Catete e no Laranjeiras os corredores estavam atulhados de

caixotes, contendo os arquivos da Presidência que, também, estavam prestes a ser transferidos. Tudo fora previsto pelo DASP, sob o comando do dedicado e competente diretor, Dr. João Guilherme Aragão. O pessoal e os volumes de processos seguiriam por terra ou via aérea, conforme a necessidade de serviço, até que se completasse a transferência do Executivo.

No dia 19, recolhi-me mais cedo, pois, no dia seguinte, eu e minha família seguiríamos, já de mudança, para Brasília. Convoquei todos os funcionários do palácio – Casa Civil e Militar e Secretaria da Presidência – para uma reunião que teria lugar às 9 horas da manhã seguinte, no meu gabinete.

Aquela seria a minha última noite no Laranjeiras, com o Rio funcionando ainda como sede do governo da República.

.....

Despedindo-me do Rio

Eram 9 horas da manhã, do dia 20, quando cheguei ao Catete. Viajavam comigo, no carro, Sarah, Márcia, Maria Estela e minha mãe, que viera de Minas para se guir conosco, a fim de assistir à inauguração de Brasília. Estávamos todos silenciosos, tocados antecipadamente pela emoção da próxima partida.

Naqueles últimos dias, Sarah e eu havíamos sido alvos de comovedores homenagens. Um grupo de estudantes uruguaios oferecera a Sarah, no Laranjeiras, um busto do poeta Juan Zorrilla de San Martín, patrono do liceu de que eram alunos. No dia seguinte, a Câmara do Rio prestara significativa homenagem a mim e a Sarah, concedendo-nos os títulos de Grandes Beneméritos da Cidade.

A distinção deferida a mim, de acordo com a proposição do Vereador Celso Lisboa, fundamentara-se nos serviços que eu havia prestado à capital da República, presტიgando o Plano de Obras que estava sendo executado, através da Sursan; e a homenagem a Sarah fora motivada pela atenção constante que ela tinha dado aos problemas da população menos favorecida, proporcionando-lhe, através das Pioneiras Sociais, educação para as crianças em idade escolar e facilitada às pessoas enfermas para conseguirem tratamento médico, principalmente no combate ao câncer, por intermédio da Fundação Luísa Gomes de Lemos e dos hospitais volantes.

No discurso que proferi, agradecendo as homenagens, aproveitei a oportunidade para me despedir, com “profundo sentimento de gratidão, da mui nobre e leal cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro”. Agradei, em nome do país, a hospedagem que a terra carioca dispensara ao governo, durante quase dois séculos. E declarei: “Toda cidade tem sua alma. Muito mais do que as ruas, os monumentos, os edifícios, as paisagens, o que distingue uma cidade é o seu modo de viver, de exprimir-se, de manifestar, em fim, a presença de uma ação coletiva. O Rio, no tável pelos encantos naturais, ainda mais o é pela sua alma. Nada mais é preciso invocar, em comprovação do que afirmo, que a maneira compreensiva com que os cariocas se portaram diante da campanha, hoje vitória e salomônica, da mudança da capital. Não houve exploração política que vingasse, semente da intriga que germinasse neste povo tão consciente de si mesmo e tão politizado. Entre os elementos positivos que sustentaram na batalha mudancista avultaram, decisivos, o apoio, a compreensão, o desprendimento e o espírito autênticamente nacional da população do Distrito Federal.” E concluí: “É com extraordinária emoção, senhores membros da Câmara do Distrito Federal, que em nome do Brasil inicio as minhas despedidas. Sinto que o Brasil cresceu, que o Brasil não é mais o mesmo. Esta despedida é, na realidade, menos uma despedida que um encontro. É o encontro do Brasil de sempre com o Brasil novo, representado por Brasília.”

Retribuindo, ainda, as atenções dos cariocas, no dia 19 de abril dirigi uma mensagem de despedida ao povo do Rio, pela *Voz do Brasil*. Estava, de fato, pesaroso de deixar uma cidade que me recebera tão bem e tantas provas de carinho já me dera. Fa lei, pois, com emoção, ao dizer o meu adeus à Cidade Maravilhosa.

Quando chegamos ao Catete, já havia uma pecha na multidão esta cionada junto às grades do palácio. Os jornais haviam noticiado que, às nove horas, eu iria me despedir dos funcionários da Presidência. Embora se tratasse de uma cerimônia de caráter quase privado e realizada no interior do meu gabinete, numerosos populares acorreram para assistir à minha chegada.

Ao chegar ao primeiro andar do Catete, todos os funcionários da Presidência já ali se encontravam. Reuni-os no Salão Nobre e disse-lhes que aquela era a última vez em que estaria com eles juntos sob aquele teto.

O palácio fora convertido em Museu da República e poderíamos voltar ali individualmente, numa espécie de peregrinação de saudade, apenas para recordar as horas alegres e de tensão que, nele, havíamos vivido. Agradei a todos a colaboração que tinham prestado e os convidei – frisando que era um convite e não uma ordem – a prosseguirem em suas funções, mas dali em diante em Brasília, de forma que a equipe, formada em 1956, não se fragmentasse quando já estava próximo o fim do meu governo. Falou, em seguida, o Jornalista Valdemar Bandeira, decano da Sala de Imprensa, agradeceu das atenções com que eu sempre tratara os representantes dos jornais cariocas, procurando facilitar-lhes o trabalho e nunca me irritando, mesmo quando o governo era atacado.

O ambiente estava pesado, pois a cerimônia, embora íntima, acabara apresentando um caráter solene. É que todos estavam cientes de que vivíamos, naquela sala, um momento histórico. As fisio-nomias mostravam-se graves. Um silêncio significativo prevalecia no ambiente. Eu próprio, de natural expansivo e comunicativo, sentia-me tolhido. Em seguida, despedi-me dos presentes, apertando a mão de cada um, e o mesmo fizeram Sarah e as meninas. Terminada a reunião, desci a escadaria, ladeado pela família e acompanhado de todos os presentes. Ao chegar ao saguão, percebi que enorme multidão já se encontrava à frente do palácio. Os curiosos, que eu havia visto ao chegar, em bordejamentos, forçados por novas adesões, tinham-se convertido numa concentração popular.

Quando cheguei à calçada, fui alvo de carinhosa homenagem por parte dos alunos da Escola Rodrigues Alves, os quais, agitando os lenços brancos, despediam-se de mim. Nessa ocasião, Sarah, visivelmente emocionada, não conseguiu esconder as lágrimas, o mesmo acontecendo com minhas duas filhas, Márcia e Maria Estela. Só minha mãe se manteve serena, resistindo ao impacto da onda emocional.

Deixando-as à porta do palácio, encaminhei-me ao encontro dos estudantes para abraçá-los, e fui imediatamente cercado pelo povo. Todos faziam quesitos de me cumprimentar, e os que não o conseguiam, aplaudiam-me. Assim, aquela partida, que eu esperava fosse simples e cor-de-al – apenas uma despedida de amigos –, converteu-se em manifestação popular.

Com muito esforço, consegui voltar até a calçada, onde se encontravam Sarah e as meninas. Havia um ato que ainda desejava prati-

car, antes de tomar o carro que nos levaria ao aeroporto. Era assinalar, com um gesto, o fim de uma era do Brasil. Dirigindo-me para a porta do palácio, peguei os dois portões de ferro da entrada e os puxei lentamente, e com solenidade, até que se fechassem. Naquele momento, o Catete deixaria de ser a sede do governo. Esta va fe cha do sim bo lí ca men te. Dali em di an te, a resi dên cia ofi cial do Pre si den te da Repú bli ca se ria o Pa lá cio da Alvo ra da, em Bra sí lia.

Ao fe char aque les pe sa dos por tões, eu o fiz com in ten sa emo ção. O que fazia não era efetivamente cerrar a entrada de um palácio, mas vi rar uma pá gi na da his tó ria do Bra sil. Du ran te dois sé cu los, o Rio fora a cabeça da República, seu órgão pensante – cérebro e coração de um grande país. A civilização, construída na faixa litorânea, realizara seus ob je ti vos, con ser van do ín te gro um ter ri tó rio com a ex ten são de um con ti nen te. Mas aque le pe rí o do de ci si vo da nos sa evo lu ção, após a reali za ção dos ob je ti vos so ci ai se po lí ti cos que lhe co me ti am, ha via che ga do ao fim. Naquele momento, outro se iniciava: a era de interiorização, da posse integral do território, do verdadeiro desenvolvimento nacional.

Côncio do papel que representava no momento, sentia-me profundamente comovido. Entrei no automóvel e mandei que seguisse para o aeroporto. Quando o carro se pôs em movimento, a multidão avançou como uma massa compacta, densa, tornada consistente pelo pensamento comum que a inspirava, e prestou-me uma das maiores manifes ta ções pú bli cas de que já fui alvo na vida. As acla ma ções eram ru i dosas. Sucedi am-se os vivas. Len ços brancos, agitavam-se dos dois lados do carro.

Havendo construído Bra sí lia, eu im pu se ra ao Rio a per da dos privilégios e das honras de sede do governo da República. Os serviços federais, as autarquias, a representação diplomática que tanto bri lho da vam às no i tes ca ri o cas – tudo isso iria ces sar. Se ria na tu ral que a po pu la ção lo cal se ir ri tas se, e que eu – o au tor de toda aque la trans for ma ção – fosse vai a do, apu pa do, quan do apa re ces se em pú bli co.

Às 10 horas, segui para Brasília. Naquele mes mo dia, à tar de, teria lugar uma cerimônia na Praça dos Três Poderes, na nova capital, quando Israel Pinheiro, como presidente da Novacap, me entregaria as chaves da cidade. O dia seria, pois, uma sucessão de emoções pro fun das. Assim, ao de sem bar car em Bra sí lia, re fu gi ei-me no Ca te ti nho. Fora

ali que comandara a grande batalha da construção da nova Capital e ali buscava refúgio, no seu último dia. Tudo era quieto na modesta casa de madeira, erguida antes que existisse até mesmo o traçado da cidade. Uma brisa, soprando do norte, sacudia as cortinas de algodão, confeccionadas não com qualquer preocupação decorativa, mas como um recurso contra a violenta claridade do Planalto.

Sentei-me em um desvão da varanda. Em torno, estendia-se a cidade de que, em um esforço quase sobrehumano, conseguira construir em três anos e meio. O céu era o mesmo da minha primeira visita ao local, no dia 2 de outubro de 1956 – céu imenso, desdobrado de nuvens coloridas, como se refletisse o esplendor da metrópole que se abria no chão.

Lúcio Costa e Oscar Niemeyer haviam feito o desenho da cidade. Centenas de empreiteiros porfiaram, na tarefa de transformar em realidade o que estava nas pranchetas. Depois da obra concluída – um avião ou um pássaro de cimento armado, de asas abertas – a Natureza, invejosa do espírito criador do Homem, empenhara-se em se transformar, também, em arquitetura, constituindo outra Brasília no céu.

Daí a sequência de palácios, de catedrais e de zimbórios, que surgiam e se desfaziam a cada hora no côncavo do amplo firmamento. No momento, por exemplo, via uma imensa coluna de luz, que se abria no seu topo como uma flor desabrochada. O sol dourava-a, emprestando-lhe fosforescências que nenhum artista seria capaz de fixar. Lembrei-me da profecia de Dom Bosco.

Ali estava Brasília, já construída, justamente entre os paralelos 15 e 20°, tal como Dom Bosco previra, isto é, próximo às lagoas Feia, Formosa e Mestre d'Armas, às cabeceiras do rio Preto. A nova capital, além de haver sido o sonho de um sábio – José Bonifácio –, foi, também, a visão de um santo.

Olhando através da porta que dava para a varanda, vi minha mãe – se rena, ali, estava, ausente como sempre foi – conversando com minhas filhas. De vez em quando, ela erguia o olhar e contemplava a cidade que se abria à sua frente. Diamantina, a terra que era dela e fora o meu berço, dormitava, àquela hora, acalenta da pela brisa que soprava do Itambé.

Comentava-se, ali, a inauguração de Brasília. Surpreendiam-se de que o destino, entre tantos homens ilustres de Minas e do Brasil,

houvesse escolhido justamente a mim, um antigo e modesto telegrafista de Belo Horizonte, para fazer nascer do chão a esplanada da metrópole.

Contemplando minha mãe, julguei compreender as razões, quase inexplicáveis, daquele capricho do destino. Deus, que vira o seu sofrimento, que fora testemunha de sua vida vez em plena mocidade e na pobreza, dera-lhe, como compensação, fortaleza de ânimo, que ela soubera transmitir.

AS FESTAS DA INAUGURAÇÃO DE BRASÍLIA

Um pouco antes das cinco horas da tarde, deixei o Catetinho, seguindo para a Praça dos Três Poderes, Brasília já não era mais um imenso cantiço de obras – era uma metrópole. Sucederam-se os edifícios, que compunham as superquadras residenciais. Largas avenidas, inteiramente asfaltadas, convidavam o visitante para longas excursões. Aqui e ali, viam-se os famosos trevos, que davam dinamismo novo ao tráfego, com a circulação dos veículos sem sinais luminosos nem cruzamentos.

O Eixo Monumental era uma espécie de sistema nervoso da cidade. A Praça dos Três Poderes, com a sequência lateral dos edifícios ministeriais e, ao fundo, com as duas conchas – uma côncava e outra convexa – que compunham o Palácio do Congresso, proporcionariam uma visão surpreendente. À esquerda da praça, erguia-se o Palácio do Planalto – todo transparente, refletindo o sol nas suas paredes de vidro; e à direita, via-se o edifício do Supremo Tribunal Federal, uma obra-prima em concepção arquitetônica, solto no ar, como se não tocasse a terra.

Enquanto o automóvel avançava, eu observava o esplendor do que me cercava. Apesar de haver acompanhado o andamento das obras, dos alertas até o assentamento da cuneta, tudo me parecia novo. Estava habituado a ver Brasília na sua roupa de trabalho – homens de botas e macacão, com enormes chapéus, protegendo-os contra o violento sol do Planalto. O que se manifestava agora era um espetáculo diferente. A metrópole deixara sua indumentária de serviço, para acolher centenas de milhares de visitantes. Na quele dia, 50 mil viaturas rodavam

pe las ruas, exi bin do pla cas de to dos os Esta dos da Fe de ra ção e de mu i tos paí ses da Amé ri ca La ti na.

Nos úl ti mos dias, an tes da ina u gu ra ção, nin guém dor mi ra em Brasília. Empreiteiros, operários, autoridades da Novacap empenhavam-se na conclusão das obras que lhes competiam, trabalhando vinte horas por dia. E faziam-no, não porque alguém os obrigasse, mas por es pí ri to de co o pe ra ção. Era a “mís ti ca de Bra sí lia”, que atu a va no es pí ri to da que les mil ha res de pi o ne i ros.

Mu i tas ci da des, pla ne ja das, já fo ram cons tru í das no mun do. A sé rie mon ta ao pe rí o do do Anti go Impé rio egíp cio. Vi e ram de po is: Alexandria, São Petersburgo, Washington, Otta wa, Pre tó ria, Anca ra e Canberra, na Austrália. Akhenaton foi erguida com o suor e o sangue de toda a população egípcia; e quase o mesmo aconteceu com São Petersburgo, quando Pedro, o Grande, voluntarioso, despó tico, mas realmente estadista, empenhou-se, de corpo e alma, na “abertura de uma janela para a Europa”. Todas as cidades, porém, tiveram sua construção desdobrada através dos anos, cobrindo diversas gerações. Entretanto, Brasília ha via sido a ú ni ca que fora edi fi ca da em pou co mais de três anos. E sua conclusão não se li mi ta ra a um cur so de ce no gra fia, mon ta do com a pre o cu pa ção ex clu si va de ser con tem pla da por fo ras te i ros. No dia 21 de abril de 1960, a cidade estava pronta, definitivamente construída, com to dos os seus edi fi ci os, seus pa lá ci os, suas ave ni das, seus con jun tos resi den ci a is e seus ser vi ços pú bli cos ur ba nos em ple no fun ci o na men to.

Ao ser ina u gu ra da, Bra sí lia já ti nha uma po pu la ção fixa de quase 100 mil habitantes. Eram autoridades, funcionários federais e au tár quicos, comerciantes, representantes das profissões liberais, intelectuais e artistas. Que diferença da mudança da sede do governo norte-americano para Washington, quando todo o funcionanlismo público então transferido não ex ce deu à mo des ta ci fra de 126 pes so as! A ba ga gem des sa *mul tidão* vi a ja ra de Fi la dél fia por ter ra e os ar qui vos e os bens da Na ção se guiram por via marítima. Para acolher os pioneiros, só se encontravam prontos o edifício do Congresso, o palácio presidencial e o edifício do Tesouro, o que demonstra aguda psicologia. Quanto aos Departamentos de Esta do, da Gu er ra, da Ma ri nha e dos Cor re i os, fo ram tem po ra ri a mente abri gados em resi dên cias particu la res.

O secretário da Guerra, Walcott, assim descreveu a primeira impressão que lhe deixara Washington: “Há poucas casas em qualquer lugar, e a maior parte, barracões pequenos e miseráveis, cria um contraste horrendo com os edifícios públicos. A gente é pobre e, tanto quanto posso imaginar, os habitantes vivem como peixes, comendo-se uns aos outros... Olhando em qualquer direção, não posso descobrir, em uma área tão vasta quanto a cidade de Nova Iorque, nem cercas, nem tabiques, nem coisa alguma a não ser fornos de tijolos e cabanas temporárias de operários.”

A senhora do Presidente queixava-se de ter sido obrigada a transformar em secadouro para a roupa lavada o grande Salão de Audiências do palácio, ainda inacabado.

Assim era Washington, quando foi feita a mudança da sede do governo dos Estados Unidos. O que consegui oferecer ao país era, evidentemente, bem diferente e bem mais complexo. Existiam 3.800 apartamentos modernos, inteiramente construídos, e cerca de 1.700 em construção. A Fundação da Casa Popular povoara um setor inteiro da cidade, com residências destinadas aos trabalhadores e aos servidores de categorias mais modestas. As Autarquias, o Banco do Brasil e todos os Ministérios ocuparam edifícios, onde seriam alojados seus funcionários.

No que dizia respeito aos serviços públicos, já relatei o que foi a saga da instalação de um sistema de microondas, e da iniciativa pioneira que fora o telex. Quanto ao serviço de telefones urbanos, funcionava um centro com 60 quilômetros de rede, colocado no tempo recorde de 90 dias; 25 terminais para o circuito de rádio para o Rio, inaugurado quatro meses antes da transferência do governo; uma central telefônica de 5.000 linhas e 8 subestações completamente automatizadas; mesa interurbana de 20 posições; rede urbana de cabos telefônicos para 10.000 linhas; 23 mesas PBX para os principais edifícios públicos, com 4.120 ramais; 576 terminais para o sistema de microondas entre o Rio, Juiz de Fora, Belo Horizonte, Araxá, Uberaba, Uberlândia e Brasília, tornando possível converter todo o sistema, no futuro, para o de Discagem Direta à Distância; e 48 terminais para circuitos telegráficos entre o Rio e a nova capital, através, também, do sistema da microondas.

Sessenta mil candangos – as *abelhas* do planalto – haviam tornado possível aquele milagre. Engenheiros e arquitetos, sanitaristas e geólogos, urbanistas e pilotos, desenhistas e técnicos em todas as especializações, esquadras do conforto, haviam trabalhado, noite e dia, sob o

sol e a chuva, morando em barracas de lona ou em galpões de madeira, para que a inauguração se fizesse na data marcada.

No trajeto para a Praça dos Três Poderes, eu não podia deixar de recordar o que havia sido aquela luta. Nos 26 quilômetros, de eixo a eixo da cidade, cerca de mil engenheiros – de 25 a 30 anos de idade – responsabilizavam-se pelo cumprimento das ordens que emanavam da chefia do governo. Recrutava, de preferência, jovens. E isto por duas razões: Brasília era um campo de experimentação de técnicas até então desconhecidas no Brasil, o que sem pressões juvenis; e por que os moços são geralmente mais dotados de maior capacidade de ideologia. Na nova capital, tudo era moderno e a produtividade no trabalho não era impulsivada por qualquer vantagem de natureza financeira. Mas pelo sentimento de competência.

Só os Institutos de Previdência, em 11 meses, haviam construído perto de 3 mil apartamentos de luxo, sem falar nos menores, em fase de acabamento. Ao lado da atividade oficial, desenvolvida através da Novacap e que batia recordes diários em velocidade de construção, formara-se a iniciativa privada, toda, igualmente, no mesmo *élan* pioneirista. A TV Brasília fez-se em 90 dias: instalação de 400 operadores, construção dos estúdios e montagem de torres transmissoras, no eixo Brasília–Belo Horizonte–Rio–São Paulo. Mais de 4 toneladas de material técnico, inclusive vídeo-tapes, foram remetidos por via aérea dos Estados Unidos e, em menos de uma semana, encontravam-se em Brasília.

A nova capital estava pronta, apesar da grita da Oposição. Compondo a paisagem urbana e emprestando-lhe um aspecto romântico, que suavizava a dureza do cenário do Planalto, rasgava-se um lago artificial com 117 quilômetros de linhas divisórias e 40 quilômetros quadrados de superfície.

À medida que o carro avançava, eu ia tomando conhecimento do que me aguardava no centro de Brasília. As ruas apinhadas. A concentração populativa iniciada dois dias antes. O ar que se respirava era um misto de cansaço e euforia. Cansaço dos cansaços, ainda repassados em andaimas, para os últimos retoques, e euforia de milhares de visitantes, uns 300 mil, segundo estimativa da Novacap.

Ao contrário do que assoalhavam os derrotistas, Brasília, no dia da inauguração, apresentava-se em perfeito funcionamento. É claro que existiam deficiências. Mas seria desejar o impossível exigir-se de

uma metrópole de três anos e meio de existência a perfeição dos serviços de Nova Iorque.

Brasília, no dia de sua inauguração, já possuía um ginásio para 1.200 alunos e escolas primárias além de suas necessidades; colégios de irmãs dominicanas; clubes de bridge; duas lavanderias; trinta farmácias; trinta e cinco agências de banco; cinco agências de automóveis; quinze restaurantes; cinquenta sapatarias; dois supermercados; dez piscinas; cinco hotéis; seis boates; dezessete times de futebol.

Há um fato curioso, que merece registro. Brasília era a terra dos recordes, de um permanente espírito de competição. Ali trabalhavam-se 24 horas por dia, e o esforço que se fazia alcançava um ritmo inédito em comparação com qualquer outra cidade do mundo. No entanto, a nova capital, apesar da sua tradição de operosidade, havia perdido um recorde: o de acidentes no trabalho. Somente 944 casos simples, com um fatal, para a maior concentração obreira do mundo em 1960.

Nos últimos três dias, antes da inauguração, a cidade passara por uma revista, preparando-se para a sua grande hora. Três mil operários empenharam-se em uma maratona de vassouras, que se converteu em um festival de poeira. Mas tudo foi concluído a tempo, para receber os seus 300 mil visitantes.

Enquanto o automóvel corria, eu podia vê-los, em grupos, em massa compacta, em legiões, atulhando os logradouros públicos. A atitude que manifestavam era uma só: de espanto.

Os adversários, que haviam gritado aos quatro ventos que Brasília não existia, mostravam-se acabrunhados em face da realidade que lhes agredia a vista. As obras, concluídas, somavam 359.819 metros quadrados de construções; e as quase concluídas elevavam-se a 106.451 metros quadrados. Existiam ainda os 36.937 metros quadrados de construções em andamento. Ao todo eram 503.207 metros quadrados de área construída no curto período de fevereiro de 1957 a 21 de abril de 1960. Isso, só no setor de responsabilidade da Novacap. Existiam também as edificações levadas a efeito pelos Institutos de Previdência, pela Caixa Econômica Federal, pelo Banco do Brasil, pela Fundação da Casa Popular e por outras autarquias.

Três anos e dois meses para se erguer de um solo, onde nada existia – a não ser siriemas, cascavéis e arbustos retorcidos –, a mais

revolu ci o ná ria ca pi tal do mun do. Sete che fes de Esta do ali ha vi am es ta do – os pres i den tes de Por tu gal, Pa ra guai, It á lia, Cu ba, In don é sia, Mé xico e Es ta dos Uni dos – e to dos se mos tra ram em pol ga dos, não dis far çan do o es pa n to de que se vi am pos su í dos.

A hora era de emo ção, de evo ca ção de um pas sa do tão pró xi mo, mas que já pa re cia tão dis tan te. Des de que de i xa ra o Ca te ti nho, vi a jei por entre ruidosas aclama ções. O povo, quando identi ficava o meu carro, avan çava, tentando fazê-lo pa rar, para pre star-me uma ho men a gem. Sarah es ta va ao meu lado e no carro en con tra vam-se, igual mente, Márcia e Maria Es te la. Era vi sí vel a pre ocu pa ção das três, temendo que as emo ções do dia me afetassem o es ta do de saú de. De fa to, eu es ta va ten so, com os ner vos dis ten di dos ao má xi mo de sua re sis tên cia. Mas era na tu ral que isso acon te ces se. Vi via, na que le dia, a hora mais al ta de mi nha car re i ra de ho mem pú bli co.

Eram 5 horas e 30 minutos quando che guei jun to ao bal cão, arma do na Pra ça dos Três Po de res, onde me a guardavam o Vi ce-Pres i den te João Goulart e Isra el Pi nhe i ro. Em fren te, um mar de ca be ças. Bra ços se agita vam, saudando-me en tu sias tic a men te. Na que le mo men to, iria re ce ber do pres i den te da Novacap a cha ve da ci da de, con fec cionada em ou ro.

Israel Pinheiro falou, iniciando a cerimônia. No meio do dis curso, ao fazer a en tre ga da cha ve, tamanha foi sua emo ção que mal pô de tirá-la do es to jo, no que foi auxi liado por Márcia, que, per ce ben do seu em ba ra ço, sal vou a si tu a ção. Em se gui da, um po pu lar pe diu a pa lavra, do meio da mul tidão. Era o bar be i ro Ge ral do Fe du lo Que i ro z, que falava em nome do povo. Fê-lo com elo quên cia e desem ba ra ço. Che gara, en tão, a mi nha vez de a gra de cer a ho men a gem. Ao dis cursar, diri gi-me de pre ferên cia aos candangos, a massa heróica e anô nima à qual devia, acima de tudo, a cons tru ção de Brasília.

“Brasília só pode estar aí, como a vemos, e já deixando en tender o que será a man hã, por que a fé em Deus e no Bra sil nos sus tentou a todos nós, a esta família aqui reunida, a vós todos, candangos, a que me orgu lho de per tencer.” – Declarei, e prossegui: “Viestes, alguns de Minas Gerais, outros de Estados limítrofes, a maioria do Nordeste. Caminhastes de qual quer ma ne i ra até aqui, por es tra das lar gas e ás pe ras,

porque ouvistes, de longe, a mensagem de Brasília; porque vos contaram que uma estrela nova iria acrescentar-se às outras vinte e uma da Bandeira da Pátria. Reconheço e proclamo, neste momento, que sois a expressão da força propulsora do Brasil. Tíndes fome e sede de trabalho em um país em que quase tudo estava e está ainda por fazer. Os que duvidaram desta vitória; os que procuraram impedir a nossa ação; os que se desmandaram em palavras contra esta Cidade da Esperança desconheciam que o impulso, o ânimo, a fé que nos sustentavam eram mais fortes do que os desejos de obstrução que os instigavam, de que a visão estreita que não lhes permitia alcançar além das ruas provincianas em que transitavam. Mas deixemos entregues ao esquecimento e ao juízo da História os que não compreenderam e não amaram esta obra.”

Por estar já muito escuro e não poder ler o resto do discurso, terminei-o de improviso. “Ninguém vos subtrairá a glória de terdes lutado nesta tremenda batalha” – prossegui, vivamente emocionado. “Não vos esqueceria jamais, trabalhadores brasileiros de todas as categorias, a quem me sinto indissolivelmente ligado. Eis o produto de nossas angústias, de nossos riscos e do suor de nossas lidas, eis a cidade que o extraordinário Lúcio Costa disse já nascer adulta. Com a maior humildade, voltado para a Cruz do Descobrimento e da Primeira Missa, que Portugal nos confiou para este dia solene, agradeço a Deus o que foi feito. Sem a Sua vontade esta cidade não seria construída. Com o pensamento na Cruz em que foi celebrado o Santo Sacrifício, peço ao Criador que mantenha cada vez mais coesa a unidade nacional, que nos dê sempre esta atmosfera de paz, indispensável ao trabalho fecundo, e conserve em vós, obreiros de Brasília, o mesmo espírito forte com que erguestes a grandecidade.”

Finda a cerimônia, Israel Pinheiro entregou-me o *Livro de Ouro de Brasília*, em que estavam consignados os nomes de todos quantos haviam participado dos trabalhos de construção da cidade. Em seguida, dirigi-me para o aeroporto, em companhia das mais altas autoridades da República, a fim de receber o Cardeal Cerejeira, Legado Pontifício, que viera de Portugal para assistir à inauguração da nova capital.

VENCIDO PELA EMOÇÃO

Brasília preparava-se para o seu grande dia. Tudo fora meticulosamente planejado. Mas o entusiasmo popular impediu que, em grande parte, o programa oficial fosse cumprido. Eu próprio contribuí, diversas vezes, para romper o protocolo.

Os hotéis apresentavam-se repletos, desde a véspera. Nos apartamentos foram colocadas camas extras, para acomodar amigos dos inquilinos. O trânsito era intensíssimo, principalmente na Praça dos Três Poderes e nas imediações do Eixo Monumental. Por toda parte drapavam bandeiras. A atmosfera era de euforia, com todos abraçando nas ruas, em um espetáculo de confraternização coletiva que causava admiração. Nos rádios, nas vitrolas, postos a funcionar no interior dos carros, ouvia-se, com frequência, o *Peixe-Vivo*. E a natureza, colaborando com a comissão encarregada dos festejos, brindara Brasília com um dia esplêndido.

Às 19 horas e 10 minutos, chegou ao aeroporto de Brasília o avião que conduzia o Legado Pontifício.

À tarde, Sarah inaugurou as instalações do *Correio Braziliense*, órgão dos Diários Associados, e cujo nome era o mesmo do jornal que Hipólito José da Costa – um dos defensores da idéia da mudança da capital – fundara em junho de 1808, em Londres. Sarah foi acompanhada pelas netas filhas. Saudou-a o Deputado José Maria Alkmin, diretor do jornal – o primeiro impresso em Brasília.

À noite, realizou-se um jantar íntimo no Palácio da Alvorada e, à sobremesa, discursou Augusto Frederico Schmidt, a quem respondi com brevidade e carinho.

Em frente ao Palácio da Justiça, na Praça dos Três Poderes, havia sido armado um altar para a celebração da missa campal, nos primeiros minutos do dia 21 de abril. Encimava-o a cruz diante da qual se celebrara, há mais de quatro séculos, a Primeira Missa no Brasil, e que fora trazida da Diocese de Braga, em Portugal, onde é venerada como relíquia.

Às onze horas e trinta minutos, acompanhado de minha família, entrei na praça, sob aplausos de imensidão, e ocupei a poltrona que me fora reservada, em frente a um genuflexório. Olhando em

torno, pude observar milhares e milhares de pessoas, de todas as condições sociais, aglomeradas em frente da cruz. O ambiente era de contrição e respeito, em busca de se ouvir, vindo da parte mais afastada da praça, o burburinho de novas levadas de fiéis que vinham chegando.

A cerimônia religiosa não tardou a começar. Ajoelhados no barro vermelho, homens e mulheres ouviram o discurso que o Legado trouxera já escrito de Lisboa; escutaram quando Dom Hélder Câmara se referiu a Brasília como o “sonho concretizado” e aludiu ao Planalto da Fé; e assistiram quando o Cardeal Legado abençoou a nova capital com textos especiais, que a Congregação dos Ritos preparara para a cerimônia.

O ponto alto da solenidade foi aquele em que, seguindo-se à consagração da hóstia pelo Legado do Papa, fez-se ouvir o sino que tangeu pela morte de Tiradentes. O velho bronze ressoou na noite tranqüila do Planalto, anunciando a inauguração da nova capital, sonho dos Inconfidentes. Os ponteiros marcavam a meia-noite. Iniciava-se o dia 21 de abril de 1960.

A enorme multidão compungia-se, de joelhos no chão, assistindo, com lágrimas nos olhos, ao término de uma jornada heróica que significava o virar de uma página da História do Brasil.

Saudando e abençoando Brasília e os brasileiros, assim falou o Papa João XXIII, diretamente do Vaticano, em português:

“Da Bahia de Todos os Santos a Piratininga e ao Rio de Janeiro, sob o impulso do exemplo sempre vivo da nobreza de Anchieta, e encorajado pelas proezas heróicas das ‘Bandeiras do Sul’ e das ‘Jornadas do Norte’, pelo arrojo do seu presidente, o Brasil assenta os alicerces de sua nova capital, em um planalto central de seu imenso e rico território, qual um guardião sob os destinos da Nação. Brasília há de constituir um marco milionário na História já gloriosa das terras de Santa Cruz, abrindo novos horizontes de amor, de esperança e de progresso entre suas gentes que, unidas na mesma fé, tornar-se-ão aptas aos maiores cometimentos.”

Ao terminar a saudação papal, o coro entoou a *Missa da Coroação*, de Mozart, e, em seguida, a banda do Corpo de Fuzileiros Navais tocou o Hino Nacional. Acenderam-se os holofotes. Iluminaram-se os arranha-céus de vidro. Jatos de luz colorida começaram a varrer o céu de Brasília. O espetáculo era deslumbrante e comovente.

Durante os últimos três anos, minhas reservas físicas haviam sido pos tas à pro va até o ex tre mo de sua ca pa ci da de de re sis tên cia. Dois médicos, Drs. Aluísio Salles e Carlos Teixeira, não arredavam pé de mim. Esta vam ali, para o que des se e vi es se, já que, dois me ses an tes, eu havia sido vítima de um distúrbio circulatório. Sarah tomara essa provi dência, por sa ber o que a ina u gu ra ção de Bra sí lia ia sig ni fi car para mim. De fato, sentia-me tenso desde que chegara ao Planalto. Tudo me co mo via: a ci da de; a re cor da ção das lu tas tra va das; a vi bra ção do povo; en fim, a con tem pla ção da obra, que ali es ta va, em todo o es plen dor de sua belezaplástica.

Vivendo aquele tumulto de emoções, não conseguia desfazer um aper to que sen tia na gar gan ta, e que se re fle tia até na en to na ção da minha voz. Quando os ponteiros marcaram 20 minutos do dia 21 de abril, e vi o espetáculo de som e cores que armara no céu e, olhan do em torno, vi a multidão contrita e com lágrimas nos olhos, não consegui me con ter.

Co bri o ros to com as mãos, e, quan do dei fé de mim, as lá gri mas cor ri am dos meus olhos.

.....

Primeira reunião ministerial

Amis sa cam pal ter mi na ra de po is de 1 hora da ma nhã. O dia fora de suces si vas e in ten sas emo ções. Quan do che guei ao Pal á cio da Alvo ra da, cer to de que iria direto para a cama – pois era pe sa dís si mo o pro gra ma de so le ni da des do dia 21 –, en con tre i o Sa lã o Nobre reple to de ami gos. Além dos vi si tan tes, exis ti am os hós pe des. Alguns dias an tes da inauguração, recebi numerosos pedidos, no sentido de interceder junto às autoridades da Novacap, para a obtenção de acomodações no Brasília Palace Hotel. Atendi a algumas solicitações, porque não havia, de fato, um só quarto vago, quer nos ho téis, quer nos 3.900 apar ta men tos de Bra sí lia.

A solução seria alojar os amigos mais íntimos no próprio pa lácio.

Voltando da Praça dos Três Poderes, tive de participar de uma festa improvisada por minhas filhas. Enquanto atendia aos hós pe des, era chamado a cada minuto para uma providência que se fazia ur gente. Tele gramas che ga vam, com men sa gens de es ta dis tas es tran ge i ros. Havia, também, a agenda da primeira reunião ministerial a ser realizada na nova ca pi tal. Exis ti am, ain da, os nu me ro sos e ex aus ti vos de tal hes do pro to co lo, so bo qua is pre ci sa ri a ser in for ma do.

Assim, en quan to cres cia o bu lí cio à mi nha vol ta, eu agia, cor rendo de um lado para ou tro, aten to a que tudo obe de ces se aos itens do

programa organizado. Osvaldo Penido, encarregado das festividades da inauguração, estava radiante, em uma torre de controle na Praça dos Três Poderes, de onde, de *walkie-talkie* em punho, comandava o batalhão de subordinados.

No Alvorada, a azáfama havia tomado conta de tudo. Nessa agitação, as horas foram passando e, quando dei fé de mim, o dia estava amanhecendo. Deitei um pouco, apenas para relaxar os músculos, e, pouco depois, já estava preparado para as novas solenidades.

Estas começaram às 8 horas da manhã, quando fui saudado com o toque de alvorada pela Banda do Batalhão de Guardas, seguida do hasteamento da Bandeira Nacional. Discurssei, então: “Esta bandeira, de todas quantas se has-tei am, não importa em que sítio do nosso imenso território, ostenta uma estrela a mais. Porque o país cresceu, animou-se de um espírito criador, e este espírito criador produziu mais uma unidade da Federação. Aí está a estrela do Estado da Guanabara, que vem se juntar às outras em torno de Brasília, centro das futuras decisões políticas. Cidade da Esperança, torre de comando na batalha pelo aproveitamento do deserto interior. Diante da nova bandeira, com suas 22 estrelas, saúdo os pioneiros, os que lutaram para que chegássemos ao que somos, e saúdo, principalmente, os filhos dos nossos filhos, para os quais, sem medir esforços e sacrifícios, erguemos as bases da nossa grandeza futura.”

Em derredor, milhares de pessoas aplaudiam, insones como eu. Quiseram estar presentes àquela alvorada. Talvez em homenagem à cidade que surgia para a História, o sol, naquela manhã, apresentara-se em todo seu esplendor.

A tropa em continência foi passada em revista, por mim, na Praça dos Três Poderes, e, em seguida, a Banda dos Fuzileiros Navais tocou o Hino Nacional. Terminada a cerimônia, encaminhei-me para o Palácio do Planalto, onde receberia os 55 embaixadores que já me aguardavam no Salão Nobre. Encontrava-me cercado de todas as autoridades da República, e o desfile dos representantes diplomáticos foi realizado com imponente pompa. O embaixador do Uruguai aproveitou a oportunidade para apresentar suas credenciais, transformando-se, assim, no primeiro chefe de Missão Diplomática a fazê-lo na nova capital. O embaixador dos Estados Unidos, após cumprimentar-me, entregou-me a seguinte carta do Presidente Eisenhower: “Vossa Excelência certamente se

lembra rá de quão impressionado fi quei du ran te o nos so en con tro em Brasília, em fevereiro úl ti mo, com o extra or di ná rio em preen di men to do go ver no e do povo brasileiros, construindo essa inspiradora nova capital. Nesta fes ti va o ca si ão da ina u gu ra ção de sua gran de ci da de do fu tu ro, de se jo re no var minhas congratulações a Vossa Excelência pela sua visão e esforço e pelo esplêndido espírito de povo livre do Brasil, com meus calorosos cumprimentos.”

Recebi, nesse momento, cumprimentos de todos os oficiais-generais, de terra, mar e ar. Solenes nas suas fardas, apertavam-me a mão com efusão e um deles me disse: “Agradeço-lhe, Presidente, a emoção que nos está proporcionando e que eu não esperava fosse possível nem mesmo ao meu neto as sis tir.”

Se gui u-se a so le ni da de de ins ta la ção do Arce bis pa do de Bra sí lia, a cargo de D. José Newton de Almeida Batista, ex-arcebispo da minha querida e distante Diamantina. Coube ao Núncio Apostólico executar a decisão do Papa e entregar o pálio arqui episcopal, de acordo com os dizeres da bula, lida pelo Mon se nhor Pio Gas pari. A ce ri m ô n i a foi longa, porque tinha de cumprir todo o seu ritual, e só terminou quando assinei, juntamente com o Vice-presidente João Goulart e os três car de a is, a ata da ins ta la ção da nova Arqui di o ce se.

Realizou-se, em seguida, a primeira reunião ministerial em Brasília, com a qual foi instalado, oficialmente, na nova capital, o Poder Executivo. Dirigindo a palavra aos meus ministros, disse-lhes que não recordaria, naquele momento, o mundo de obstáculos que haviam parecido insuperáveis para que se concretizasse o sonho da mudança da capital. Recusava-me a voltar ao passado, mas concordei em lembrar que, quan do ali ti nha che ga do, ha via, na gran de ex ten são de ser ta, ape nas o si l ê n cio e o mis té rio da na tu re za in vi o la da. Acres cen tei que só me abalançara a construir a cidade quando me convencera de sua exequi bil i da de por um povo ama du reci do para ocu par e va lo ri zar ple na men te o ter ri tó rio que a Divina Providência lhe reservara. “Deste Planalto Central, Brasília estende hoje aos quatro ven to as es tra das da de fi ni ti va in te gr a ção nacional: Belém, Fortaleza, Porto Alegre e, dentro em breve, o Acre. E, por onde passam as rodovias, vão nascendo os povoados, vão ressuscitando as cidades mortas, vai circulando, vigorosa, a seiva do crescimentonacional.”

Solicitei, em seguida, que cada brasileiro explicasse a seus filhos o que estava sendo feito naquele momento, pois era, sobretudo, para eles que se erguia “aque-la ci da de – sín te se, pre nú n cio de uma re vo lu ção fecunda em prosperidade”. Eles, sim, e não os que se encontravam presentes, é que haveriam de me julgar no futuro. E concluí: “Neste dia – 21 de abril – consagrado ao Alferes Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, ao centésimo trigésimo oitavo da Independência e septuagésimo primeiro da República, declaro, sob a proteção de Deus, ina u gu ra da a ci da de de Bra sí lia, ca pi tal dos Esta dos Uni dos do Bra sil.”

O mo men to foi de in ten sa e in des cri tí vel emo ção. A ma i o ria dos presentes tinha os olhos úmidos. Jornalistas de trinta nacionalidades, vindo dos mais distantes pontos da terra, alies ta vam do cu men tan do a so le ni da de histórica. Houve um deles, acostumado aos grandes acontecimentos mun di a is, que sen tiu ba que ar to do o seu sis te ma ner vo so: a má qui na t remeu-lhe na mão e ele disse que iria guardar a foto tremida como prova da maior emo ção sen ti da em to da a sua vi da de repór ter in ter na ci o nal.

Comandada por meu querido amigo Adolpho Bloch, uma equipe de oito fotógrafos da revista *Manchete* registrava cada minuto da inauguração da nova ca pi tal. Para que se te nha uma idéia de como o as sun to Bra sí lia em pol ga va to do o país, a sub se qui en te edi ção es pe ci al des sa revista, dedicada àquele acontecimento, teve 700 mil exemplares es go ta dos em 48 ho ras.

CRIAÇÃO DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

Meu discurso estava sendo irradiado para o todo o Brasil. O instante histórico que vivíamos no Palácio do Planalto chegava ao co n he ci men to de mil hões de brasileiros e provocava idênticas ações de emotividade. Através daquele singelo, mas impressionante ritual cívico, cum pri am-se, ao mes mo tem po, as pro mes sas que eu fi ze ra ao po vo e o so nho que o Bra sil aca len ta ra des de a Inde pen dên cia.

Instalado o governo na nova capital assinei na tribu na co lo ca da em frente ao Palácio do Planalto o primeiro ato oficial: uma men sa gem, dirigida ao Congresso Nacional, propondo a criação da Uni ver si da de de Bra sí lia.

Quando a execução do Plano Piloto já ia em meio, passara a me preocupar em dotar a cidade de tudo quanto pudesse colocá-la na vanguarda das principais capitais do mundo, no que dizia respeito à educação superior. Chamei Ciro dos Anjos, hoje ministro do Tribunal de Contas do Distrito Federal, então subchefe do Gabinete Civil da Presidência, e disse-lhe o que tinha em mente. Desejava criar uma universidade que fugisse aos padrões clássicos dos centros universitários existentes. Deveria ser um estabelecimento modelar, objetivando não só à satisfação imediata da fome de saber da juventude de Brasília, mas, principalmente, à solução, em termos racionais, do ensino superior, levando-se em conta as exigências da era tecnológica em que havíamos ingressado.

Administrativamente, seria uma Fundação instituída pelo poder público, mas com as virtudes da administração privada. Pedagogicamente, seria um todo com unidade orgânica e funcional, concebido em dois estágios: o primeiro, de Institutos Gerais, de pesquisa e ensino, dedicados às ciências fundamentais, às letras e às artes; e o segundo, de Faculdades Profissionais.

A articulação entre as diversas universidades, que deveria ser permanente, far-se-ia dos Institutos para as Faculdades, nas atividades de ensino. Assim, não haveria mais Faculdades estanques, se não um sistema solidário, em que todas as peças trabalhariam para um objetivo comum: a criação de um polimorfo e dinâmico centro cultural.

Assimada a mensagem, no Salão de Despachos, por sei ao lado dos ministros para os fotógrafos. Depois, os jornalistas me cercaram, desejando entrevistas. Que poderia dizer naquela hora? O momento não era de palavras, mas de contemplação de acontecimentos históricos. Estes estavam ocorrendo a cada instante, vinculados ao desdobramento do programa de inauguração. Bastava que se olhasse através dos vidros do palácio para se verificar que grandes novidades estavam ocorrendo lá fora.

.....

Instalação do Legislativo e do Judiciário

O

povo, nas avenidas, via Brasília como um espetáculo de ci mento ar ma do. Já não ha via mais ter ras e es pe ran ças per di das en tre a ci da de e a sel va. Fi ze ra-se a uni da de na ci o nal, e Bra sí lia fo ra o vín cu lo que to rnara efe ti va essa ag lu ti na ção. A mul ti dão eu fó ri ca vi si ta va os edi fí cios. Tro ca va im pres sões. Sen tia que o pa ís nas ce ra, mas que aque le nas ci men to ti nha sua ori gem no in te ri or.

Era a primeira vez que o governo e o povo do Brasil da-
vam-se as mãos em praça pública. O senti mento de orgulho era co le ti vo
– es tuava sob a ca sa ca das gran des per so na li da de se pal pi ta va sob a ca-
mi sa su ja do can dan go. É cla ro que exis ti am as ex ce ções, que se si tua-
vam de pre fe rên cia en tre de pu ta dos e se na do res. Tra ta va-se de um gru-
po re du zi do – an ti go, te i mo so e in tran si gen te. Mes mo as sim, a no va ca-
pi tal ali es ta va pa ra a col hê-los, e os a col hia com o espí ri to in te i ra men te
des ar ma do. Não dis tin gui a en tre a mi gos e ad ver sá ri os, pa ra in dis cri mi-
na da men te ho me na ge ar os que a bus ca vam.

Mesmo junto do Palácio do Planalto, estava o edifício do
Con gres so. Na que le mo men to – on ze e trin ta da ma nhã – des ci a ram pa
do Planalto e me diri gi pa ra a se de do Legi sla ti vo. Os que me ol ha vam
não oc ul ta vam a pre ocu pa ção pelo can sa ço que ve la va na fi si o no mi a.
Um can dan go, ao pé da ram pa, os ten ta va um rús ti co car taz: “Qu e re mos
Jus ce li no.” Ba ti-lhe no om bro, agra de cen do a ho me na gem, e ru mei pa ra

o Congresso. Ao entrar no Plenário, que lembrava em miniatura o recinto da Assembléia-Geral das Nações Unidas, repetiram-se as ovações, principalmente vindas das galerias, onde se achavam os convidados e o povo. Acompanhava-me o Professor Trueta, da Universidade de Oxford, médico de minha filha Márcia, e que viera ao Brasil a convite especial meu. Percebi o espanto que o empolgou diante da comovente manifestação que os congressistas me tributaram. No recinto, enquanto as bancadas que apoiavam o governo aplaudiam, alguns setores da Oposição mantiveram-se em silêncio, em uma deliberada decisão de externar, ainda uma vez, sua contrariedade pela mudança.

Era a primeira vez que eu comparecia a uma reunião conjunta da Câmara e do Senado. O inesperado da minha presença talvez tivesse contribuído para que a reunião conjunta se transformasse em uma das mais impressionantes dos últimos tempos. Coube ao Vice-Presidente João Goulart fazer a declaração solene da instalação do Congresso na nova capital. Além do Senador Filinto Müller, falou o Deputado Raniery Mazzili: “Mais ainda do que um milagre da vontade humana, Brasília é um milagre de fé, uma vitória sob o impossível, um triunfo sob a tendência brasileira para o adiamento e o amanhã. O sonho de muitos homens, o remoto ideal que deveria lentamente passar à ação, obstado sempre por algum empecilho momentâneo, já que dificilmente haveria época bastante propícia ou bastante adequada para nos impelir até aqui sem o dínamo da fé, encontrou o seu interpete e o seu foco de irradiação no Presidente Juscelino Kubitschek.”

O Congresso, que ali estava, de ra-me, de fato, tudo, para que eu pudesse realizar, na data marcada, a transferência da sede do governo. Não regateara os recursos financeiros que eu havia solicitado, nem fizera obstrução às leis de que eu necessitava para a cobertura jurídica da transferência. Mesmo em face do inconformismo de alguns setores da Oposição, velara a indispensável habilidade para contornar intransigências e para dissipar resistências pessoais, de forma a abrir a passagem legal de que eu tinha necessidade para tornar realidade o sonho dos Inconfidentes.

A lista das solenidades do dia era enorme, e elas se sucediam quase sem intervalo. Deixando o edifício do Congresso, compareci, minutos depois, ao Palácio da Justiça, a fim de instalar o Judiciário, completando assim, na praça do mesmo nome, a inauguração dos Três Po-

deres. Repetiram-se ali as manifestações de carinho e entusiasmo, embora externadas com o espírito de reserva que é característica da nossa mais alta corte de Justiça. Falaram, na ocasião, o presidente do Tribunal, Ministro Barros Barreto, o procurador-geral da República, Carlos Medeiros Silva, e, também, o Ministro Nelson Hungria.

A uma hora da tarde, encerrei o programa das solenidades daquela histórica manhã, inaugurando o marco que assinalava o nascimento de Brasília como capital da República. Tratava-se de um bloco de concreto, vestido de mármore, tendo em seu interior um modelo da cidade, assim como um repositório de opiniões, emitidas pelas mais diversas personalidades, sobre Brasília. Ao monumento se incorporou, por iniciativa da generosidade de meus amigos, uma escultura, em granito, da minha cabeça e, ao lado, foi gravada uma inscrição. Discursou na ocasião o poeta Guilherme de Almeida. Fê-lo, porém, em versos, lendo a sua *Prece Natalícia a Brasília*, composta especialmente para o ato.

Enquanto o poeta lia o seu poema, o povo, rompendo os cordões de isolamento, tumultuava a festa. O entusiasmo popular era, de fato, incontrolável. No automóvel, de volta ao Alvorada, eu ainda tinha no espírito o eco da evocação do poeta:

“O Centro da Cruz Tem po-Espaço,
plantado no teu Quadrilátero,
com suas quatro has tes que são quatro sé cu los

Toque de alvorada.

Meta das me tas:
– Vive por nós.”

O vasto programa parecia não ter fim. No meio das solenidades, porém, o que me encantava e comovia, fazendo com que fizesse parar o carro para as observar melhor, eram as manifestações de rua. Muitas gerações haviam-se sucedido no Brasil, e a nova capital nunca tinha deixado de ser um sonho ou uma vaga promessa. De repente, o velho e insatisfeito anseio nacional fora convertido em realidade. Todos quiseram ver, pois, o milagre. E ali estavam, atulhando as ruas, invadindo os edifícios, deslumbrados com a nova metrópole.

O tempo, porém,urgia. Teria de voltar ao Alvorada, para almoçar e preparar-me para a programação da tarde, que se ria, igualmente, compacta e exaustiva. Enquanto o povo cantava e dançava na Praça dos Três Poderes, retornei ao convívio da família, certo de que, no contato com os meus, obterei o relaxamento dos nervos de que tanto estava necessitado.

EMOÇÕES... EMOÇÕES... EMOÇÕES...

O descanso, porém, foi rápido. Mal almocei, e teria de sair de novo. Às duas e meia da tarde, já me encontrava no Eixo Rodoviário, a assistir à parada militar e ao desfile dos candangos. Uma revoada de pombos marcou o início da parada sob o comando do General Luís Guedes. Surgiu a Bandeira Nacional, e o povo a ovacionou. Aviões da Força Aérea – a Esquadrilha da Fumaça – realizaram um *show* no céu, praticando evoluções audaciosas e vôos rasantes.

O espetáculo era, realmente, deslumbrante. Ruídos, cores, multidão em delírio. Mil sons e mil vozes se misturavam, dando impressionante realce à solenidade. E, sobre aquele formigueiro humano que se agitava – aplaudindo e desfraldando lenços brancos –, uma tarde luminosa, como só pode ser vista em Brasília.

Uma semana antes do dia 21 de abril, um grupo de cem fuzileiros navais e vinte marinheiros decidira antecipar as festas da inauguração, realizando um rei de pedestre do Rio a Brasília. A marcha se prolongara por diversos dias, durante a qual eles dormiam na estrada, comiam sanduíches que levavam nas mochilas e venciam enormes distâncias, tocando violão e cantando. A prova fora dura, levando-se em conta, principalmente, que os integrantes do grupo eram homens do mar e, portanto, não afeitos, como seus colegas do Exército, às longas marchas forçadas.

Poderiam ter ido em um avião-transporte, em caminhões ou de trem. Mas, se o fizessem, não dariam tanto realce à participação da Marinha na inauguração de Brasília. Esse rei de pé teve uma expressão de integração do homem com a terra e viveu, de certo modo, as façanhas dos bandeirantes que desbravaram o longínquo e misterioso Oeste.

Quando me encontrava no Eixo Rodoviário, pude ver, de perto, aqueles intrépidos marinheiros. Integravam o contingente das Forças Armadas, que desfilava diante do palanque. A parada militar prolonga-se por mais de uma hora e fora levada a efeito por cerca de cinco mil homens, representando o Exército, a Marinha e a Aeronáutica.

Enquanto os soldados desfilavam em frente ao Eixo Rodoviário, a Esquadrilha da Fumaça, com suas acrobacias aéreas, emocionava a enorme assistência. Um dos seus aviões fez sustar a respiração dos espectadores. Surgindo das nuvens, desceu verticalmente, em audacioso piquê, de sapato por trás do Palácio do Supremo. A multidão, angustiada, já o supunha espatifado no solo, quando de novo se elevou, na vertical, provocando suspiros de alívio e exclamações de entusiasmo.

A tarde, a cada momento, tornava-se mais majestosa. Nuvens coloridas deslizavam no céu, impestadas por uma suave brisa que soprava dos sem-fins do Planalto. Pouco depois, um arco-íris, de vivas cores, surgiu, cortando a abóbada de ponta a ponta. Pedi ao locutor de uma estação de rádio, que se encontrava ao meu lado, que chamasse a atenção do povo para o Arco da Aliança, como que a simbolizar a associação dos elementos naturais ao magnífico espetáculo, no augúrio de um futuro feliz para Brasília.

Em seguida, a esquadrilha aérea desenhou, com fumaça, o Plano Piloto da cidade no céu. Sentia-se a vibração do ambiente. Respirava-se entusiasmo e esperança. De vez em quando, interrompia-se o desfile para um ato junto ao palanque oficial. A coluna de fuzileiros navais, que fizera a pé o reide Rio-Brasília, entregou-me um diploma de homenagem da Marinha. O mesmo fizeram, pouco depois, os representantes do Exército e da Aeronáutica, os componentes da unidade de pára-quedistas apresentando-se em uniformes coloridos, adequados às exigências de camuflagem.

O *show*, comemorativo da inauguração, ainda não terminara. Findo o desfile militar, iniciaria-se um espetáculo inédito e edificante: a Parada dos Candangos. Mais de cinco quilômetros de caminhões, escavadeiras, guindastes, tratores, jipes e até bicicletas, ao longo do Eixo Monumental. Eram os heróis anônimos da construção de Brasília que ali se encontravam, esperando sua vez de homenagear o Presidente da República.

A um sinal meu, teve início a parada. No primeiro carro, encontravam-se os dirigentes da Novacap, com Israel Pinheiro à frente, ladoado por Oscar Niemeyer e Lúcio Costa, os dois gênios criadores da cidade; a seguir, os estudantes uniformizados; depois, centenas de caminhões, carregados de candangos, que empunhavam suas ferramentas de trabalho como autênticas armas. Por fim, desfilava toda a maquinaria empregada em terraplenagem, escavação, moção e construção.

Foi este um dos momentos de maior vibração da tarde gloriosa. O povo, em delírio, aclamava os pioneiros, aqueles bandeirantes do século XX que, ignorando o conforto, deixando seus lares e inspirados por uma mística de grandeza, haviam construído, em três anos e meio, aquela esplêndida cidade. Ali estavam eles diante de mim sorridentes, na sua indumentária de trabalho, orgulhosos de usá-la.

Terminado o desfile, o povo correu ao palanque, cercandome, e eu mal pude retirar-me. Dali, em carro aberto, em pé, ao lado de amigos mais íntimos, percorri as principais ruas da cidade e tomei o caminho do Palácio da Alvorada. Às dez e meia horas, cheguei ao Eixo Rodoviário o atleta Márcio Ferreira Cavalcanti, empunhando o facho do Fogo Simbólico da União Nacional. O facho acendeu-se ao encontro do petróleo de Lobato com a lâmpada votiva da igreja da Graça, o mais antigo templo brasileiro, situado na praia da Barra. Era uma tocante homenagem da cidade de Salvador, a primeira capital do Brasil, à sua irmã caçula, nascida no Planalto.

Assim que a noite desceu, começou uma queima de fogos de artifício na plataforma do Eixo Rodoviário. Hora e meia de espetáculo ininterrupto que, segundo os técnicos que o dirigiam, foi o mais soberbo *show* pirotécnico já apresentado no Brasil. A beleza do céu iluminado, a variedade dos fogos e a surpresa das alegorias de chamas, que se desfaziam em lágrimas incandescentes, contagiaram o povo, e teve início, ali mesmo, uma grande festa popular.

Sobre o Eixo Monumental improvisou-se um baile, e a multidão, comandada pelos acordes da Banda do Corpo de Fuzileiros Navais, passou a cantar e a dançar, enquanto eu e Sarah, do outro lado da cidade, abríamos os salões do Palácio do Planalto para uma recepção de gala, oferecida a mais de três mil convidados.

Vivi, naquele 21 de abril de 1960, as maiores emoções de minha vida. O caminho, longo e cheio de trabalho a serviço do meu país, atingira uma eminência que me permitia ter uma visão de conjunto do que até então conseguira realizar. Parei para respirar, pois a jornada fora áspera e incruenta. Afinal, naqueles últimos três anos, eu vivera, sonhara, comera e dormira em função de uma data: 21 de abril de 1960.

A construção de Brasília teria sido suficiente para exaurir qualquer administrador. No entanto, o que aconteceu comigo foi justamente o contrário. Deu-me ânimo para prosseguir na jornada. No dia da instalação do Poder Legislativo, quando saía do edifício do Congresso, um locutor de rádio perguntou-me o que pretendia fazer daquele dia em diante. A resposta que dei foi franca e imediata: “Prosseguir tudo ao mesmo ritmo.” Isto queria dizer que a obra, realizada no Planoalto, não estava encerrada. Já outra data fixara-se-me na mente: 12 de setembro de 1960. Nesta data, estariam concluídas as obras suplementares de Brasília.

Durante as solenidades da inauguração de Brasília, todos se surpreenderam com o fato de que eu estava em toda a parte. E nunca cheguei atrasado a qualquer compromisso oficial. No desdobramento do programa de festividades, resisti aos muitos motivos e ocasiões para me descontrolar emocionalmente. Contudo, as lágrimas só me venceram mesmo durante a missa campal na Praça dos Três Poderes.

Em diversas oportunidades, senti a garganta seca e os olhos úmidos, mas se um amigo mais íntimo me fazia uma observação, desculpava-me: “É a poeira.” Naquele dia, vivi, realmente, quase em êxtase. Eram tantas as demonstrações de carinho que só por bondade de Deus para comigo pude fazer face ao impacto de tanta magnitude. Devo recordar, aqui, uma frase – uma frase de ternura maternal – que, só ela, seria suficiente para derrubar um gigante. O fato foi-me revelado por Sarah.

Em um intervalo das festividades, Sarah foi encontrar minha mãe, debruçada em uma das janelas do Alvorada, com o plano de Brasília em silêncio. Olhava o perfil majestoso da cidade – a linha dos arranha-céus, o faiscar das paredes de vidro, as imensas avenidas, os engenhosos trevos rodoviários, o lago que se abria como uma esmeralda lí-

quida. E, por fim, virando-se para Sarah, que se encontrava ao seu lado, comentou: “Só o Nonô mesmo se ria da paz de fazer tudo isto.”

A ALEGORIA DAS TRÊS CAPITAIS

A recepção no Palácio do Planalto encerrou as festividades do dia. Foram horas de expansão e alegria, vividas por todos, mas a festa, apesar do ambiente de euforia, não fugiu ao padrão clássico das recepções oficiais. Três mil pessoas ali se encontravam, vindas de todo o Brasil e de vários países do mundo. Em meio ao baile, o governador da Bahia, Juaci Magalhães, fez-me a entrega de uma gravata, pagamento da aposta que perdera de que a capital do Brasil não se mudaria na data marcada.

Enquanto casacas e vestidos de baile eram vistos nos salões do Planalto, prosseguia, animada, a festa do povo no Eixo Rodoviário. Às 2 horas da manhã, quando retornei ao Alvorada, pude ver a enorme multidão que, apesar do frio, dançava e cantava na gigantesca plataforma de concreto armado. No trajeto contemplei o espetáculo, único na nossa história: o povo se divertindo em praça pública, festejando uma iniciativa do governo.

Ao deixar o Palácio do Planalto, não pude deixar de olhar, com um misto de satisfação e patriotismo, a Praça dos Três Poderes. A iluminação recortava o vulto dos edifícios no fundo do céu de cobalto. Ali estava o Palácio do Congresso. No dia seguinte, o plenário estaria em funcionamento outra vez, e os antimudancistas radicais deveriam compacer-se e são forçosamente decepcionados.

Em um lado da praça, erguia-se o edifício, que é o Museu de Brasília. Suas paredes, cobertas de mármore branco, cintilavam, refletindo as luzes que inundavam a cidade. Nas suas duas faces, estavam gravadas frases minhas e, à entrada, a minha cabeça, esculpida em granito. O museu destinava-se a guardar todos os documentos referentes à epopéia de Brasília. Tudo quanto se escreveu a favor ou contra a nova capital já ali estava depositado, aguardando o julgamento frio da História.

Naquele momento, as paixões ainda estavam em efervescência. No entanto, eu tinha a consciência de que havia cumprido o meu

dever, e isso me bastava. Minha atitude só poderia ser esta: aguardar, com tranqüilidade, o que me reservasse o futuro. No dia em que os espíritos se desarmassem, em que se depositasse a cinza das inúteis rivalidades, em que a cordura retornasse ao coração dos homens, a justiça, que me era negada em tão por al guns, ser-me-ia feita, e de maneira definitiva. Bastaria que respeitassem Brasília para que eu me considesse conhecido aos meus contemporâneos, acima de paixões e dissensões, de litígios e incompreensões. Como Pedro II, eu aguardaria também a “justiça de Deus na voz da História”.

As comemorações da mudança da sede do governo prolongaram-se por mais dois dias ainda, com a realização de numerosas e variadas festividades. No dia 22, teve lugar a Festa da Criança; instalaram-se o Tribunal Superior Eleitoral e o Tribunal Federal de Recursos; inaugurou-se o Centro de Recuperação Joseph Trueta, construído por Sarah, um dos mais modernos do mundo; o Cinema Brasília deu o seu primeiro espetáculo; e fez-se ouvir um concerto sinfônico coral, sob a regência do maestro Eleazar de Carvalho.

No dia seguinte, 23, disputou-se o Grande Prêmio Juscelino Kubitschek, no primeiro circuito automobilístico de Brasília e, à noite, teve lugar o Festival de Brasília, organizado pelo acadêmico e romanista Josué Montello, com a supervisão de Chianca de Garcia e músicos de Villa-Lobos e Heckel Tavares.

Oito holofotes em cores iluminavam o Palácio do Congresso. Ali iria realizar-se o espetacular *show*, com que seriam encerradas as comemorações da inauguração. Impossível encontrar, para espetáculo de tal forma gigantesco, palco mais vasto e mais adequado que a imensa plataforma do Palácio do Congresso e sua vasta escaleta, dando para a Praça dos Três Poderes. No alto da plataforma, tinham sido colocadas armações de madeira, com degraus, tendo ao centro uma portamonumental, que dava passagem aos elementos do *show*. Jatos de luz colorida – verde, azul, vermelha, amarela – eram lançados sobre o conjunto.

Ao pé da escada, eu me encontrava, cercado pela família, pelos meus ministros e pelos convidados especiais do governo. Toda a rampa, em uma extensão de centenas de metros, estava literalmente cheia de gente, assim como as avenidas laterais, cujo tráfego fora interrompido durante o espetáculo. De 150 a 200 mil pessoas aplaudiam

lorosamente o mais numeroso elenco artístico já reunido no Brasil; ao todo 1.500 figurantes, incluídos entre estes os Dragões da Independência e elementos de outras unidades.

A alegoria das três Capitais, se guindo o roteiro de Josué Montello, começou com a evocação da fundação da cidade de Salvador, onde se instalou a primeira sede do governo-geral do Brasil. Depois, foi apresentada o episódio da transferência da capital para o Rio de Janeiro. E apareceu, em seguida, o primeiro mártir da Independência, Tiradentes, executado pela justiça real por ter se unido com um Brasil livre.

Este foi um dos momentos de maior vibração emotiva do show. O intérprete escolhido para o papel do herói colonial ferido era uma figura impressionante, de dois metros de altura, que se agigantava no palco, quer pela própria estatura, quer pela dignidade do personagem. Veio, por fim, a fundação de Brasília. Cada um desses episódios era contrastado pela oposição de um velho que simbolizava a rotina, em rasgos de pessimismo e maledicência. Era o “vilão” da peça, cortado sob o modelo daquele velho do Rastelo que, no poema de Camões, se opõe à partida de Vasco da Gama, e semelhante em tudo a muitos deputados e senadores contrários que tive de lutar, para fazer a transferência da capital.

Mas, quando, por fim, ele manifestava sua aversão à idéia da fundação de Brasília, apareceu no céu um helicóptero, que logo pousou em pleno palco. De seu bojo desceu um homem animado de um novo espírito, em uma evidente alusão aos acontecimentos políticos da época, e, enquanto a multidão aplaudia freneticamente, o velho pessimista foi metido no helicóptero, que o levou para bem longe daquele cenário apoteótico.

Outro grande momento, pelo achado cênico de Chianca de Garcia, foi a passagem de um personagem, que se representava entre duas filas de moças que agitavam enormes lenços verdes. Enquanto ele ia subindo a escada, aqueles lenços se abatiam, um a um. A assistência logo exclamou: “É a Belém-Brasília!” “É a marcha atrás das flores tal!”

O Hino Nacional foi ouvido em tão, e uma cascata de fogos de artifício encerrou, de maneira emocionante, o mais belo espetáculo ao ar livre que já se realizou no Brasil.

As festividades terminaram. A cidade, surgida do nada, ali estava em todo esplendor da sua beleza contudente.

Na noite de 21 de abril, à porta do Palácio da Alvorada, um governador – Juraci Magalhães – e um poeta – Augusto Frederico Schmidt – contemplavam, absortos e em silêncio, o perfil da cidade esplendorosa de luzes que se desenhava ao longe, compondo um horizonte artificial para a planura que se confundia com o céu. De súbito, o governador falou: “Sozinho! Ele fez tudo sozinho!”

Os dois sentiram-se sozinhos, e nada mais disseram.

Assim era Brasília, por ocasião da sua inauguração. Um áspero caminho fora percorrido desde aquele distante 2 de outubro de 1956 – data em que pisei o Planalto Central pela primeira vez. Três anos e cinco meses entre a primeira visita ao local e a inauguração da cidade! Para uns, o período é exíguo em excesso. Mas em termos do “ritmo de Brasília”, esse espaço de tempo pareceu-me uma eternidade.

Relembro, hoje, com redobrada emoção, os dizeres da frase que escrevi em um *Li vro de Ouro*, improvisado, por ocasião da minha primeira visita ao local, onde seria Brasília: “Deste Planalto Central, desta solidão que, em breve, se transformará no cérebro das alturas das cidades nacionais, lanço os olhos, mais uma vez, sobre o amanhã do meu país e ante vejo esta alvorada com fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino.”

...E a verdade é que o verbo se fez realidade!

A REBELIÃO DOS 19 SENADORES

Brasília estava inaugurada. Abria-se uma nova fase na vida do Brasil. Em meados de 1960, todas as metas, anunciadas antes de minha posse, estavam concluídas ou em vias de conclusão. E, simultaneamente, consolidara-se o nosso regime democrático.

Em face da nova realidade nacional, compreenderam os udenistas que se fazia necessária uma reformulação da sua atitude política. Não adiantaria negar o óbvio. Tornara-se contraproducente alegar que não existia o que todos, com entusiasmo, proclamavam.

Contudo, se Brasília, por um lado, muito me fortalecera perante a opinião pública, dera origem, por outro, a uma desconfiança, nos círculos oposicionistas, de que pretendesse me aproveitar da cir-

cunstância para golpear a Constituição. Temiam que pudesse alimentar segretos propósitos de eleição e que me valeria da euforia, provocada pela mudança da sede do governo, para forçar a aprovação de uma reforma constitucional, tendo em vista objetivos continuístas.

A inauguração de uma cidade – aliada simultaneamente à transferência da sede do governo – oferece campo para que nem tudo corra como fora programado. Em Brasília, tinham de ocorrer, inevitavelmente, desentrosamentos de providências administrativas, principalmente no que dizia respeito a acomodações para as autoridades e os parlamentares. Para se ter uma idéia da complexidade dos problemas pessoais que tiveram de ser resolvidos, basta citar o caso da mudança do Congresso, com seus arqui-vos, seus numerosos funcionários e a instalação condigna dos parlamentares nos apartamentos recém-construídos. A comissão, que superintendeu a mudança, realizou um trabalho considerado impossível por muitos: em um só dia, alojou 240 deputados, atendendo às reclamações de numerosos deles que, esquecidos do atropelo da hora, faziam exigências difíceis. Um desejava morar no mesmo edifício em que residia o líder da sua bancada; outro inquietava-se porque, havendo sido instalado na Quadra 115, ficara longe dos seus colegas de bancada, que estavam residindo na Quadra 116. Existiam, também, as reclamações das senhoras dos congressistas: proximidade dos supermercados; vista para o Eixo Monumental; um quarto a mais para os hóspedes ocasionais.

A comissão desdobrava-se, esforçando-se por atender a todos. Entretanto, em face da grandiosidade das festas oficiais e da natural balbúrdia de uma situação de emergência, muitos casos não puderam ser resolvidos a contento. A Oposição aproveitou-se da situação, então, para proclamar que Brasília não oferecia “condições mínimas de habitabilidade”. Esqueciam-se de que o próprio Palácio da Alvorada estava superlotado e que dormitórios, à feição de internatos de colégios, haviam sido improvisados no Salão da Guarda e em uma das dependências do segundo andar. Contudo, muitos deputados, conquanto descontentes com a Comissão de Transferência, não deixaram de reconhecer que todos se encontravam em face de uma situação de emergência e que tudo seria normalizado assim que terminassem as festividades. Nessas condições, não iriam transformar um caso de desconforto pessoal momentâneo em uma questão política.

E não somente nos círculos da Câmara dos Deputados a manobra de desmoralização de Brasília foi tentada. No Senado ocorreu, igualmente, um movimento de arregimentação de descontentes, que não deixou de ser curioso. Esse movimento foi denominado a Revolta dos 19.

Entre os atropelos da mudança, dezenove senadores, que haviam seguido para Brasília, acharam tudo péssimo ali e decidiram voltar para o Rio. Até aí, não há nada de mais. O importante, segundo velaram alguns jornais, era que aqueles senadores estavam dispostos a “abrir simbolicamente o Senado no Rio, até que Brasília ganhasse o funcionamento real do Congresso”. Daquela “rebelião dos senadores” – pontificava a imprensa oposicionista – surgia a ameaça de uma “dualidade do Poder Legislativo”.

Entretanto, a ação dos oposicionistas não se limitaria a ameaçar o regime e a mobilizar os descontentes para a constituição de uma CPI contra a Novacap. Após longas confabulações, conformaram-se em instalar a UDN na nova capital, em uma atitude de advertência ao governo de que a guerra, travada no Palácio Tiradentes, no Rio, iria repetir-se no Planalto.

Entretanto, ficara evidente, desde logo, que os radicais já não dispunham do antigo prestígio de que haviam gozado no início do governo. A reunião do diretório nacional da UDN resultara, sensacionalmente, em uma categórica manifestação de apoio à mudança da capital. “Onde está o Governo, aí deve estar a Oposição” – declarou Magalhães Pinto, presidente da agremiação. O Governador Juraci Magalhães criticara, em tom severo, a atitude dos dezenove senadores oposicionistas que insistiam em hostilizar a nova capital. E, por fim, o líder mudancista, Emival Caiado, recebeu um voto de louvor.

A posição da UDN era, na realidade, difícil. Os realistas, como Magalhães Pinto, Juraci Magalhães, Antônio Carlos Magalhães, Euvaldo Diniz e outros, aceitaram a realidade, e a ela se ajustaram. Os radicais, porém, ainda insistiram em manter acesa a chama, que já não resplandecia, mas apenas bruxuleava.

Carlos Lacerda, apesar de sua grande vivência política, não captara o significado da nova capital como fator de aglutinação do sentimento de orgulho das populações que, por ela, seriam beneficiadas. Conserveu-se alheio ao que ocorria no Planalto. Permaneceu no Rio.

.....

A meta da legalidade

A mudança de cenário prejudicara, de fato, a UDN. Quando Adauto Lúcio Cardoso discursou na Câmara, exigindo o cumprimento da promessa, feita pela maioria, de que daria número para a constituição da CPI – logo após a inauguração de Brasília – contra a No va cap, sen tiu que sua elo qüên cia se per de ra no va zio. Onde o tu mul to das memoráveissessões no Palácio Ti ra den tes? Onde as “cri ses na cionais”, provocadas pela Oposição, quando a imprensa, contrária ao go ver no, fa zia coro com a *Banda de Música* ude nis ta? A tran qüi li da de da at mos fe ra do Pla nal to não era prop ícia aos ar rou bos tri bu ní ci os. Opo sição e situacionismo viviam em estreita convivência, morando nos mesmos edifícios e se visitando com frequência. Os assuntos políticos nem sempre eram resolvidos no plenário, através de embates de ora tória, mas em “con ver sas ao pé do ou vi do”, no in te ri or dos apar ta men tos.

Mas havia um fato que não deixava de pre ocupar os ude nis tas: o am bi en te fa vor ável ao go ver no que pre va le cia na ca pi tal. Minha po pu laridade constituía um espinho encravado na garganta de muitos deles. Surgiu, então, a questão do continuísmo. Todos sabiam que se tratava de uma imputação falsa. Contudo, os radicais a ela se aferraram como náufragos numa tábua encontrada sobre a água. Como o General Lott não havia comparecido às festas da inauguração, de nunciaram sua ausência como um sintoma de que eu já alijara o candidato do situacionismo, a

fim de obrigá-lo a tirar sua candidatura. Veicularam, pouco depois, que Lott não comparecera porque estava agastado comigo, por não haver recebido um convite especial, como o que fora enviado a Jânio Quadros. Tratava-se de outra balela, mas qui na da com o deliberação do propósito de suscetibilizar certas áreas militares.

Nenhum convite especial fora expedido para as festividades da inauguração. Houve convites, sim, para a recepção, que teria lugar nos salões do Palácio do Planalto, e estes foram enviados, indistintamente, a todos os integrantes do mundo político, pois a reunião não era privada, mas uma cerimônia oficial. Lott, de fato, não esteve em Brasília, mas teve a gentileza de se desculpar pela ausência, através de carinho e mensagens pessoais a mim endereçada.

Desfeita a crise da candidatura Lott, voltaram-se os radicais para a Constituição, exigindo sua vigência integral. Se havia quem não dispusesse de qualquer autoridade moral para exigir respeito à Carta Magna, estes seriam justamente os eternos *golpistas*, que nunca se conformaram com as soluções legais que lhes fossem desfavoráveis e que, para reprimi-los, o país teria de passar pela deposição de dois presidentes da República.

Pouco antes da transferência do governo para Brasília, eu desestimulava, como era do conhecimento de todos, diversas tentativas de continuísmo, promovidas por congressistas que me apoiavam, quer elas se apresentassem sob a fórmula de um mandato-tampão, quer da prorrogação pura e simples do mandato e, mesmo, quer sob a instituição de um regime especial, tendo como finalidade a conclusão de todas as obras de que, naquele momento, o Brasil necessitava.

Em face de todas as sugestões, meu comportamento fora invariável: absoluta fidelidade ao regime democrático, com plenas garantias para todos. O sistema político que compreendia, e que se afeiçoava à minha formação, era aquele preconizado por Lincoln, na sua famosa definição: “um governo eleito pelo povo, funcionando como delegado do povo e em benefício do mesmo povo”. Entretanto, a despeito da minha, nunca discutida, formação democrática, os radicais, sentindo o terno lhes fugir sob os pés, insistiam, cada vez com maior veemência, na tecla do continuísmo. A transferência do governo, segundo eles, não passara de uma armadilha, cuja finalidade era o amortecimento da opinião pública,

de for ma a fa ci li tar um gol pe con ti nu ís ta. Em face da in sis tên cia, fiz di-vulgar, por intermédio do ministro da Justiça, Armando Falcão, uma nota ofi ci al que ati rou a úl ti ma pá de cal nos ar re pi os le ga lis tas dos tra di-cionais conspiradores.

“Qu a se to dos os que atu al men te acu sam o Pre si den te da Re-pú bli ca de gol pis ta” – di zia a nota – “em 1955 pre ga ram o *es ta do de emer-gência*, a Revolução e o *golpe*, an tes e após as ele i ções. Pre ten de ram, à que la época, não somente subtrair ao en tão go ver na dor de Mi nas Gerais o direito de candidatar-se, como também, depois de eleito, conspiravam contra o regime e tentaram impedir-lhe a posse. Em duas palavras: a maior parte dos *legalistas* de hoje é constituída pelos *golpistas* de on tem, que mu dam de atitude segundo suas conveniências em cada momento. O que não mu-dou, e nem mudará, é a posição do Sr. Juscelino Kubitschek, que agora, como no pas sa do, de fen de a pu re za dos ide a is de mo crá ti cos.”

E desmascarando os falsos legalistas, vinha a profissão de fé democrática: “A grande verdade vem a ser que o Presidente é radical-mente con trá rio a qual quer al te ra ção da Cons ti tu i ção ob je ti van do sub-stituir por outras as atuais nor mas da dis pu ta nas ur nas. Nin guém tem o consentimento e muito menos a autoridade do presidente para, en vol-vendo o nome de Sua Excelência, sugerir, articular, ou combinar me di-das que vi sem a mo di fi car os dis po si ti vos cons ti tu ci o nais e le ga is que re-gem o processo eleitoral. Na sua campanha de candidato, quando eram evidentes, ostensivas e ditas as ameaças aos princípios democráticos, o pre si den te já pre ga va, des de esse tem po e sem ne nhu ma he si ta ção, o ri-goroso respeito à Constituição e à Lei. No governo, cumpriu todas as metas prometidas. Por que faltaria à meta democrática, a qual sempre considerou e considera fundamental? O Presidente da República não ace i ta e não ace i ta rá ou tra so lu ção que não seja sim ples men te esta: no dia 31 de janeiro de 1961, transmitirá o cargo ao seu sucessor, livre-mente es co lhi do pelo voto da mai o ria do povo.”

A questão fora posta em seus devidos termos. Contudo, en-quan to a O po si ção de bla te ra va, ten tan do a cen der a me cha da sub ver são que, des de 1955, fora a ca rac te rís ti ca de seu com por ta men to po lí ti co, eu me vol ta va, ou tra vez, para os gran des pro ble mas na ci o nais, pro cu ran do resol vê-los com a ra pi dez exi gi da pela exi gũ da de do tem po de go ver no que me res ta va.

Conforme havia dito na minha nota de 29 de abril, víamos, na época, um período de transição. Brasília fora o marco que assinalara a fronteira que se parava dois países distintos. Em face dessa nova fronteira, que impunha diferentes métodos de ação, teria de me desdobrar, já que, além da complementação das trinta e uma metas administrativas, um novo e importante setor se abria, exigindo minha permanente atenção: os problemas relacionados com a consolidação de Brasília, como Capital do país.

O Legislativo estava em pleno funcionamento e o mesmo acontecia em relação ao Judiciário. Entretanto, os representantes de ambos esses Poderes ainda estavam sujeitos a certos desconfortos, dada a escassez de residências. Através de entendimentos que realizei com o presidente do Supremo Tribunal e com as mesadas diretores das duas Casas do Congresso, resolveu-se que os que não dispunham de casas ficariam hospedados no Brasília Palace Hotel, enquanto seus apartamentos não estivessem prontos.

O Executivo era vítima, igualmente, de restrições. Nem todos os funcionários da Presidência dispunham de apartamentos condignos. Compreendiam, porém, a situação e aceitavam, com bom humor, aquela espécie de vida de cigano – hoje aqui, amanhã ali – tangidos pelos imprevistos da cidade que se transformava.

Se a crise habitacional já era séria para os autoridades e para o funcionário, ela se tornara ainda mais grave nos meses que se seguiram à inauguração, suscitado pela crescente e incontrolável afluência de forasteiros. Diariamente, chegavam novas levadas de candidatos a cidadãos de Brasília. A Cidade Livre já não era um acampamento, um local de concentração de trabalhadores, mas uma verdadeira cidade. O comércio era intenso, oferecendo todas as facilidades de qualquer moderna metrópole. Lojas, supermercados, boates, bilhares, restaurantes, hotéis e pensões, cabeleireiros para senhores, manicuras, barbeiros, casas de banho, armarinhos, garagens, oficinas mecânicas, pequenas indústrias, sapatarias, alfaiates – enfim, a infra-estrutura de qualquer aglomeração humana fixa – ali funcionavam, a maioria sem nunca cerrar as portas, e instalados em casas de madeira.

Estava nos meus planos mandar demolir aquela excrescência urbana assim que Brasília fosse inaugurada. No dia 21 de abril, porém, verifiquei a impossibilidade de levar a efeito esse intento. A Cidade Li-

vre já era uma força autônoma. Vivia por si, como um subproduto da nova Capital. Além do mais, eu tinha uma dívida de gratidão para com aquela população. Fora ela que, em primeiro lugar, atendera ao meu apelo de se promover, sem taranço, o povoamento do planalto de sereto. Chegara, sem exigir condições. Erguera suas casas de madeira e abrira seus negócios. E, durante os três anos de construção de Brasília, contribuíra de maneira decisiva para que nada faltasse aos candangos.

E não era só a Cidade Livre que crescia e se expandia. Do outro lado de Brasília, existia Taguatinga – uma cidade-satélite –, cujo desenvolvimento era impressionante. Ruas eram abertas. Construíam-se dezenas de casas ao mesmo tempo, não de madeira, mas de alvenaria. Instalavam-se agências de bancos. Inauguravam-se escolas e grupos escolares. Montavam-se ambulatórios. O comércio era intensíssimo e uma incipiente indústria se alastrava. Na época da inauguração de Brasília, Taguatinga já tinha uma população de cerca de 15 mil almas. Havia, também, Sobradinho – ou traçadeira-satélite –, cujo desenvolvimento era espantoso até para mim que, com frequência, a visitava.

Todos esses núcleos populacionais queriam permanente atenção. Representávamos primeiros frutos da política de integração nacional que eu vinha realizando, tendo Brasília como base, ou foco de irradiação. E que dizer-se, então, das centenas de localidades que iam surgindo à margem das grandes rodovias recém-construídas? À medida que o asfalto avançava, as povoações surgiam do solo como cogumelos. E o fenômeno se repetia, mesmo onde não existiam falhas. A Belém-Brasília, ainda em construção, já era um viveiro de núcleos bandeirantes. Ao longo da Brasília-Belo Horizonte, as cidades mortas, como Paracatu, acordavam do sono secular e abriam os braços ao progresso. Existiam, ainda, os povoados que surgiam em função exclusiva da estrada e que repontavam por toda parte, atraindo forasteiros, dando braços à lavoura desde muito abandonada e criando novas riquezas.

Isto, para referir-me apenas ao que ocorria na periferia na nova cidade ou ao longo de suas vias interestaduais de comunicação. Mas existiam, também, os problemas internos de Brasília. A cidade fora construída em tempo recorde e seria natural, pois, que se verificassem falhas, de sajustamento, quer técnicos, quer de construção. Nenhuma obra, por muito simples que o seja, sai da mão do seu criador num jato, e em perfeitas

condições. Que se diz, em tão, de uma cidade que já se inaugurou com uma população de quase 100 mil habitantes, com todos seus serviços em funcionamento, com mais de quatro mil apartamentos de luxo, milhares de casas populares, rede escolar, sistema ultramoderno de comunicações, água, esgotos, eletricidade, hotéis, clubes sociais, piscinas públicas, palácios e ministérios, sistema de transportes, estações de rádio e televisão, cinemas, praças de esportes, avenidas e ruasfaltadas, superquadras ajardinadas, hospitais e ambulatórios, telefones urbanos e interurbanos, enfim, toda a complicada e polimorfa estrutura de uma perfeição?

As falhas existiam, e depois do dia 21 de abril dediquei-me não só a corrigi-las, mas igualmente a realizar as obras complementares. Daí a razão por que não se interrompeu, ou foi interrompido, o ritmo de trabalho em Brasília. Terminadas as festividades da inauguração e cessado o afluxo de turistas, dobraram-se as atividades em todos os setores da Novacap. Concluía-se apartamentos da noite para o dia. Aperfeiçoavam-se as instalações de luz, gás e esgotos. Distribuíam-se novos telefones. Pavimentavam-se ruas e avenidas, cuja terraplenagem havia sido concluída. Inauguravam-se escolas. Promovia-se a abertura de restaurantes e de novos hotéis.

Modificava-se, aos poucos, a vida da nova capital. O antigo canoteiro de obras, embora continuasse existindo, já permitia certa convivência humana. As famílias buscavam umas às outras, formando pequenas comunidades em cada superquadra. Recorria-se à vida associativa, para enfrentar a solidão do Planalto. Os sócios do Rotary Club se uniam semanalmente. O Iate Clube começava a construção de sua sede. E o Jockey Clube, polarizando a preferência da população, tivera suas ações esgotadas no mercado num incrível período de tempo. E até nos círculos políticos o ambiente já era de compreensão e boa vontade. Dissipara-se a inicial irritação de alguns deputados e senadores, os quais passaram a trabalhar – cada um no seu setor de atividade – e, à noite, reuniam-se para saírem tranquilos que se prolongavam até que chegasse o sono.

Certa vez, depois do jantar, dei o Alvorada com o Coronel Dilermando Silva e Manoel França Campos e saímos para fiscalizar as obras. A noite era fria e chovia a cântaros. Estivemos no Eixo Rodoviário. Assistimos ao trabalho de assentamento dos alicerces de uma das

pontes que ligariam a Asa Norte. Visitamos as turmas de asfaltamento que trabalhavam em diferentes pontos da cidade. Quando chegamos ao alto do Cruzeiro, deixei o carro e encaminei-me para um alojamento de operários, ali existente. Havia uma fogueira acesa sob um toldo e, em torno dela, viam-se dois operários. Estavam curvados sob o peso de grossas lonas, que lhes serviam de abrigo. Ao aproximar-me, puxei conversa, como fazia em todos os alojamentos: “Nada como um foguinho, para esta friagem do cerrado...”

Os candangos voltaram-se e, quando me reconheceram, fizeram menção de levantar. Obriguei-os a permanecer como estavam. Tomei um caixote e sentei-me, também, perto do fogo. Conversamos durante algum tempo sobre Brasília, já que ambos eram veteranos do desbravamento do local. Um deles – muito falante – lembrou fatos e incidentes da penosa jornada: o início das obras, as dificuldades vencidas, os primeiros edifícios, a abertura das ruas e avenidas e, por fim, o esplendor das festas da inauguração.

Houve um momento de silêncio. Instintivamente, voltamos os olhos e contemplamos Brasília, que se estendia em torno de nós, fascinante de luzes. O espetáculo era deslumbrante. A noite escura, a chuva caindo, e a cidade faiscando nas trevas como um monumen tal brinque do de vidro, iluminado por dentro. Pilheriei com o candango: “Ei, meu velho. Levei três anos preparando esta noiva que, no fim, vai se casar com outro.” O candango olhou-me fixamente e respondeu, com bom humor: “O senhor me desculpe, mas não penso do mesmo jeito. Não foi à toa que o senhor perdeu tanto tempo com ela.” E, depois de sacudir a cabeça, acrescentou: “Quem vai casar com ela é o senhor mesmo, presidente.” E dobrou numa gargalhada.

A APROXIMAÇÃO DA FRONTEIRA OCIDENTAL

Naquele momento, não era apenas Brasília que me preocupava. Habituar-me a contemplar o Brasil, sem prenuma visão de conjunto. É verdade que, em cada período, havia uma obra prioritária. Uma obra-alvo-urgente, que polarizava todos os meus esforços. Isso não queria dizer, entretanto, que deixasse num segundo plano as grandes rodovias,

as centrais elétricas, a assistência à população do Nordeste, a indústria automobilística, a exploração e o refino do petróleo, a complementação da recém-fundada indústria de construção naval, os problemas de Saúde Pública e as metas educacionais. Ao contrário, nada era esquecido ou negligenciado. A administração fazia-se, na realidade, através de um processo integrado.

Assim é que, enquanto se processava a consolidação de Brasília, lançava as vistas para outra obra, cujos objetivos eram da maior relevância e se vinculavam à posse, pelos brasileiros, do seu imenso território. Tratava-se do que denominei de *Aproximação da Fronteira Ocidental*, isto é, realizar em pleno século XX, mas em outras condições e sob a inspiração de ideais verdadeiramente nacionais, o que os bandeirantes haviam levado a efeito no meados do século XVII.

A rota, a seguir, seria a mesma, mas os objetivos eram diferentes. Os desbravadores do Brasil-menino haviam andado à cata do ouro e, nessa busca, recuaram a linha de Tordeasilhas e traçaram, com a ponta de suas botas, novas fronteiras para o país. Os mapas foram modificados. Alterou-se a extensão territorial brasileira. Entretanto, os trilhos, abertos pelos bandeirantes, de sapatearam quando a floresta se fechou.

Brasília fora criada justamente para servir de base a um largo programa de aglutinação nacional. Ela só, porém, não realizaria, isoladamente, essa idéia. Daí o plano do cruzeroiro do viário. Três braços desse cruzeiro estavam concluídos, mas faltava um — justamente o que ligaria a nova capital à fronteira ocidental.

No dia 5 de março, falando pela televisão, eu tinha anunciado que, antes de terminar o meu governo, construiria a BR-29. Esta sigla constava do Plano Nacional de Viação, significando a Brasília—Acre, mas dessa rodo via só um trecho havia sido construído. Três dias depois — 8 de março de 1960 — os assistentes do engenheiro Pires de Sá, diretor da Divisão de Construções do DNER, já realizavam os primeiros estudos para a construção da rodovia. No dia 10 — menos de uma semana após o meu discurso — o Coronel Lino Teixeira, subchefe da minha Casa Militar, e o próprio Pires de Sá chegaram a Porto Velho, a fim de estabelecer ali o quartel-general dos serviços de engenharia, relacionados com a abertura da estrada.

E teve início, logo em seguida, a heróica empresa – irmã gêmea da epopeia que havia sido a construção da Belém-Brasília. No dia 4 de julho de 1960 – cinco meses após o início das obras – iria dar-se o encontro das duas turmas de trabalhos, a que havia partido de Curitiba e a que viera de Porto Velho, na localidade denominada Vilhena, onde uma gigantesca sapopema fora deixada de pé, no leito da estrada, para que eu, utilizando um traço, a derubasse.

Esse ato iria assinalar a abertura definitiva da passagem para o longínquo Oeste. Seria a conclusão do braço que faltava à enorme cruz rodoviária. E constituiria, por fim, a concretização, em termos de audácia realizadora, da aproximação da fronteira ocidental.

A Brasília-Acre constituía uma empresa de difícil explicação econômica. A maioria julgava-a mais uma aventura minha.

Na verdade, eu atendia aos problemas imediatos, como era minha obrigação, já que era o chefe do governo, mas nunca deixei de, simultaneamente, sonhar com as estrelas. Todas as nações – como as criaturas humanas – têm um destino traçado. Mas a grandeza não constitui uma dádiva da Providência; é uma combinação de visionarismo e audácia. Não é um bem que se herda, mas uma situação que, a duras penas, se conquista.

Em 1850, os Estados Unidos haviam varado as imensas pastagens do Oeste, em busca de uma ligação do Atlântico com o Pacífico. Ao abrir a Brasília-Acre, eu realizava idêntica aventura, e o fazia apenas com um século de atraso. O objetivo imediato da rodovia era a integração da região sudoeste da Amazônia.

Daí a dificuldade de explicar aos que não viam além da projeção do próprio nariz a significação da abertura para o Oeste. Brasília sofrera e vinha sofrendo as mais acerbos críticas. Ainda hoje, economistas retrógrados discutem a “rentabilidade”, ou não, de Brasília, como se, ao invés de se tratar da construção de uma capital, o que estivesse em pauta fosse a abertura de um armazém de secos e molhados.

Em relação à Brasília-Acre, então os juízos eram ainda mais severos. Que interesse haveria em se construir uma rodovia de 3.335 quilômetros, dos quais cerca de 1.090 cobertos, em sua quase totalidade, por florestas virgens? Ninguém atentava para a circunstância – só sentida pelos que por ela eram afetados – de que as comunicações entre o Acre

e Rondônia, dois riquíssimos e futuros territórios nacionais, e o centro industrial do país eram realizados por via marítima, contornando a costa, num percurso que envolvia a utilização de navios, caminhões, barcas e até lombo de burro, e cuja cobertura se prolongava por cerca de oito meses. Além do mais, ali existiam mais de um milhão e 200 mil quilômetros quadrados de solo brasileiro só habitados pelos indígenas e por animais ferozes. Rondônia, por exemplo, um dos territórios que seriam beneficiados pela rodovia, era tão grande, tão fértil como o Paraná. No entanto, enquanto o Estado sulino disputava com São Paulo a liderança da cultura cafeeira, o território vegetava à sombra da floresta virgem, e os únicos visitantes, que conhecia, eram os desbravadores que viviam em busca de aventura.

Descontados esses aspectos, relacionados com o Plano de Integração Nacional, que eu vinha executando, e que tinha Brasília como seu centro de irradiação, havia a consideração de que aquela estrada constituiria uma ponta de lança para a ligação – a ser realizada numa segunda etapa do sistema rodoviário brasileiro – à Rodovia Pan-Americana, o que a transformaria num instrumento de aproximação com as demais nações do continente.

Construída a Brasília–Acre, e feito o prolongamento de 600 quilômetros até a Pan-Americana, os dois grandes oceanos estaríamos vinculados e as correntes de comércio, procedentes da Europa e do continente africano, fluiriam através do *hinterland* brasileiro, semeando riqueza e civilização.

Tudo na construção da Brasília–Acre fora ajustado às exigências de um ritmo de tempo recorde. Entre a decisão de realizar-se a obra e sua inauguração, constatou-se uma espantosa sucessão de quebras de tabus. O que até então era dado como impossível, transformou-se em rotina, na abertura da grande rodovia. A Belém–Brasília havia constituído uma prova, um campo de experiência, do que era capaz o espírito empreendedor do brasileiro. E os resultados, ali colhidos, foram aplicados, com absoluto rigor, na construção de sua irmã gêmea, rasgada em sentido latitudinal.

Em janeiro, fora decidida a construção. Em março, chegaram a Vilhena os técnicos do DNER. E já no dia 4 de julho, eu iria pregar à inauguração do encontro das duas turmas, que haviam avançado em sentido contrário, fazendo a junção das frentes de trabalho. Os 4 mil

operários, trabalhando em 16 frentes de serviço, instalados em 1.700 quilômetros de selva, realizaram verdadeiro recorde, já que as atividades de desmatamento e destocamento, iniciadas no dia 4 de março, foram concluídas no dia 29 de junho, ou seja, no período mínimo de três meses e duas semanas. Para que esse êxito fosse possível, um enorme esforço teve de ser realizado. Os 4 mil candangos, convocados para a empresa, haviam sido levados de avião, de navio e por diversos tipos de transporte terrestre, quer de Brasília, quer do Nordeste, para a floresta, que se estendia da nova capital ao Acre. Ali, distribuídos em turmas, deram início à gigantesca empresa, trabalhando através de pântanos, de impenetráveis concentrações florestais, de rios caudalosos, e enfrentando perigos de toda natureza.

Enquanto era processado o transporte dos trabalhadores, providenciava-se a remessa do indispensável equipamento rodoviário – tratores, *motoscrapers*, niveladores, carregadeiras Leaders, escavadeiras e caminhões –, o que foi levado a efeito através de obstáculos quase insuperáveis. Os 4 mil candangos iniciais tinham o seu número acrescido à medida que iam sendo abertas as picadas. E, enquanto a vanguarda avançava, postos de saúde eram instalados, com turmas volantes encarregadas de zelar pelo bem-estar daqueles heróicos anônimos. Ao sobrevoar o traçado – o que fazia com a maior freqüência, a fim de acelerar os serviços – eu podia ver, quase sufocadas pela floresta, as cruzes vermelhas pintadas nas barracas, assinalando os locais de funcionamento dos numerosos postos de saúde.

A abertura da estrada obedecia às normas de trabalho que haviam dado excelente resultado na construção da Belém–Brasília. Enquanto nesta última os denominados “cossacos” constituíam vanguarda, arrastando-se pelo chão com serrotes aos dentes, na Brasília–Acre havia uma turma de bateladores que liderava a penetração, levando grandes tochas acesas, a fim de espantar as feras, e soltando fogos de artifício, para amedrontar os indígenas.

Influenciados por velhas histórias locais, os trabalhadores tinham medo dos nhambiquaras e dos pacaás-novos, cuja ferocidade era apregoada por toda a região. Entretanto, não eram ferozes, mas, ao contrário, mostraram-se sempre cordiais no seu intercâmbio com os bravos. Muitos deles, vencidos pela fome, concordaram em integrar as turmas de serviço – trabalhando em troca de comida.

Os nhambiquaras viviam numa região compreendida entre o rio Guaporé, a oeste; o Tapajós, a leste; o Jipará, ao norte; e o Papagaio, ao sul, e que formavam um triângulo de centenas de quilômetros quadrados. Durante uma das visitas que fiz às frentes de trabalho, tive a oportunidade de conhecê-los e de trocar algumas palavras com o cacique, que conhecia rudimentos do português. Em outra ocasião, entrei em contato com os integrantes de outra tribo, que se encontrava em avançado estágio de subnutrição, quase próxima ao extermínio. Esses índios, que viviam nas cabeceiras de 16 rios e sem qualquer contato com o mundo exterior, nunca haviam experimentado qualquer comida cozida e se alimentavam tão-somente de raízes. Quando se deu o encontro, os trabalhadores, impressionados com o aspecto selvagem que apresentavam, mantiveram-se cautelosos, temendo qualquer agressão. Mandei que lhes dessem comida, e eles se mostraram desconfiados, ignorando o que se encontrava nos pratos de folha. Quando provaram o alimento sorriram, demonstrando grande contentamento. Gostaram muito do feijão e da carne-seca, que repeteram com visível satisfação.

Era um prazer ver-se aquela febre de trabalho em plena floresça. Eram vinte e quatro horas de atividade diária, nas piores condições possíveis. Além dos índios que não eram ferozes, mas causavam medo, existiam os flagelos que atormentavam os trabalhadores. Em face das dificuldades locais, diversas batalhas eram travadas simultaneamente: contra a febre amarela, de um tipo silvestre, perigosíssimo; e contra certos animais próprios da região. Entre os animais locais que exigiam uma permanente vigilância, encontravam-se os mosquitos, que surgiam em nuvens; as cobras – sucuru (bicó-de-jaca) e a salamandra – e o macaquinho gogó-de-sola, que avançava sobre o pescoço dos operários e cravava mortalmente seus dentes afiados.

Todos esses empecilhos, naturais nas floresças virgens, requeriam providências e medidas preventivas. Nesse sentido, 10 campos de pouso haviam sido abertos ao longo do traçado da rodovia e 30 aviões tinham sido mobilizados para os serviços de socorro. As turmas volantes percorriam as frentes de serviço, distribuindo remédios e assistindo aos doentes. A vacinação em massa era uma exigência a que ninguém poderia escapar. Até os índios mansos – que freqüentavam os acampamentos – eram vacinados, tomavam drogas preventivas.

Aqueles três meses e meio foram de luta árdua, perigosa e traiçoeira. Mas os heróicos candangos nunca revelaram qualquer desânimo. Ao contrário, o que se constava era entusiasmo. Espírito de competição. O caboclo da bacia Amazônica sentia que, ao fazer aquele enorme sacrifício, estava preparando dias melhores para os filhos. Seria a civilização que iria penetrar na floresta, para saneá-la, levando consigo o progresso, criando fontes de riqueza, proporcionando oportunidades de trabalho para todos.

A MORTE DA SAPOPEMA

No dia marcado para o encontro das duas turmas – 4 de julho de 1960 – se gui, por via aérea, para Vilhena. De sem barquei ali ao cair da tarde, juntamente com Sarah, minhas filhas Márcia e Maria Estela e diversos convidados, entre outros, o Governador Ponce de Arruda, do Mato Grosso; o Dr. Israel Pinheiro, o Senador Filinto Müller, os Coronéis Dilermando Silva e Jofre; o Engenheiro Régis Bittencourt, diretor do DNER; o General Nelson de Melo, chefe do Gabinete Militar da Presidência; o Governador Paulo Nunes Leal, do Acre; o Deputado Carlos Murilo; o Coronel Lino Teixeira, presidente da Fundação Brasil Central; e o topógrafo Benjamim Rondon, filho do Marechal Cândido Rondon, João Luís Sales, Cel. Afonso, Cel. Nélio, Dr. Moacir.

Vilhena ainda não era uma cidade, nem mesmo uma simples vila. Tratava-se apenas do nome de uma estação telegráfica, construída nos ermos do Oeste brasileiro pelo Marechal Rondon. Estava situada bem na fronteira de Mato Grosso com o Território de Rondônia, à montante das cabeceiras do rio das Comemorações. O traçado da estrada passava pela localidade, e isso fez com que ela se transfigurasse. Antes que tal acontecesse, Vilhena era constituída de uma simples casa, a da estação telegráfica, construída em 1913 por Rondon. Em um raio de várias dezenas de quilômetros, as matas eram habitadas por numerosas tribos de índios, pertencentes a dois troncos: o dos tupis e o dos nhambiquaras, ambos subdivididos em vários outros grupos.

A nova rodovia havia revolucionado a pacata estação de Vilhena. Três meses antes, ali tinham chegado os técnicos do DNER e, logo em seguida, os trabalhadores das empresas empreiteiras. Construí-

ram-se acampamentos. Surgiram construções improvisadas. Bares, restaurantes e armarinhos foram sendo abertos. Vieram os mascates, com suas bugigangas, e um intensocomércio se alastrou pela localidade. Em pouco tempo, a velha estação telegráfica de Rondon já não estava sozinha e perdida no coração da floresta. Transformara-se numa cidade, do tipo Núcleo Bandeirante, surgida na infância de Brasília.

A primeira providência que tomei, relacionada com os trabalhos da rodovia, foi a construção de um grande campo de aviação, de 1.400 metros, aberto em tempo recorde e também encascalhado e coberto de asfalto em poucas semanas. Essa iniciativa fazia-se necessária, para que eu pudesse estar à frente dos serviços, com o objetivo de fiscalizá-los, além de estimular, com a minha presença, aqueles milhares de trabalhadores. Dessa forma, uma das regiões mais distantes, e até em tão quase inacessível, do país, ficara em condições de servi-la da qual quer hora e sob qualquer tempo, por aviões de grande porte, inclusive pelo Viscount presidencial.

A Brasília-Acre foi aberta, rasgando-se 1.050 quilômetros de floresta virgem, em apenas três meses e meio. O que ali ocorreu foi um triunfo da técnica moderna. Os maiores empreiteiros do país ali se encontravam, e as máquinas de que dispunham eram o que de mais eficiente existia no campo da engenharia rodoviária. Trações gigantescas rasgavam o quase intransponível tecido conjuntivo da floresta, levando de vencida o que impedia a marcha. As *motoscrapers* prendiam-se a árvores de 50 a 70 metros de altura e as arrancavam do solo, com raízes e tudo. Atrás, vinham as *leaders* que carregavam o entulho e os depositavam nos caminhões. E, por fim, surgiam as niveladoras que preparavam o leito da estrada.

O trabalho era ininterrupto, varando dia e noite, e sucediam-se as turmas que manobravam os monstros de ferro e aço. Assim, os 1.050 quilômetros de selva puderam ser vencidos em três meses e meio – o recorde absoluto de velocidade, nunca registrado, até aquela época, em qual quer país do mundo.

No dia 4 de julho, quando desci em Vilhena, o espetáculo que presenciava era emocionante. Milhares de operários, vindo das 16 frentes de trabalho, ali se encontravam, aclamando-me. Não apenas operários, mas igualmente centenas de silvícolas. Os índios presentes habitavam as margens dos rios Pimenta Bueno e Comemorações, formadores do Jipara-

ná, tributário do Madeira, do rio da Dúvida ou Roosevelt (em homenagem a Theodoro Roosevelt, o presidente norte-americano e explorador que andara por aquelas bandas), igualmente afluyente do Madeira, e do Cabichi, que desaguava no Guaporé. Muitos deles, ajustados à civilização, estavam trabalhando nas obras da estrada. Naquele dia, em homenagem a mim, fizeram questão de usar trajes característicos, exibindo cocares coloridos e arcos enfeitados de penas, como se comparecessem a uma de suas festas guerreiras.

Atravessando a multidão que me aclamava, encaminhei-me para a borda da mata, onde hasteei o pavilhão nacional e inaugurei uma placa com os seguintes dizeres:

Encontraram-se neste local, em 4 de julho de 1960, estando presente o Presidente Juscelino Kubitschek, as duas turmas de trabalhadores que rasgaram a selva amazônica, efetivando a ligação Acre-Brasília.

Em seguida, tive a oportunidade de receber a guarda da última árvore, e coube a mim a honra de praticar esse ato. Nesse sentido, uma imensa população, de 70 metros de altura, fora deixada no local da estrada, ainda de pé, com sua majestosa galharia aberta ao sol.

Quem observa a floresta amazônica – o que, aliás, pode ser constatado em qualquer mata virgem – verifica que, sob a aparente tranquilidade em que vive a comunidade das frondes, trava-se uma silenciosa, mas desesperada luta pela sobrevivência. São numerosas as árvores que aspiram a viver, e o espaço, que lhes é proporcionado para a germinação e para o desenvolvimento, é limitado, comportando apenas algumas espécies. Impõe-se, assim, uma renhida competição – uma em purrando as outras, e todas julgando-se com direito à vida. Nessa disputa, torna-se evidente que os vegetais, assim como os seres humanos e os animais, possuem um rudimentar sistema de raciocínio, um instinto, ou talvez um condicionamento nervoso, tendo como finalidade a sobrevivência.

A luta, na qual se empenham os vegetais no interior da floresta amazônica, é heróica, por que não admiti-los como tais. Ou ele é vil e forte e, nestas condições, vence os obstáculos e sobrevive; ou mostra-se fraco, e acaba assim fixado, converte-se em adubo para os que lhe crescem em torno. Entre tanto, como acontece em qualquer competição, sempre existem os astuciosos, os vilões, que tentam burlar as regras do jogo. É o caso dos cipós. Não dispõem de um canal consistente que os

classifique para uma competição justa e limpa. Recorrem, pois, à sinuosidade própria de sua natureza rastejante. Abraçam-se aos troncos mais fortes, enroscam-se neles, e, através dessa associação parasitária, tentam chegar à altura, onde é possível a sobrevivência.

Além dos cipós, há inúmeros outros exemplos de desajustados florestais. O comportamento do mata-pau é típico. Envolve e paralisa o vizinho e, quando o tem subjogado, suga-lhe a seiva, assegurando sua sobrevivência através do sacrifício alheio. Extinta a fonte de seiva, ele próprio morre, se não encontrar por perto ou traçar o requilíbrio de vítima.

A sapopema, porém, é uma árvore de linhagem ilustre. Integra a aristocracia dos seres superiores da floresta. Suas raízes intumescem; rompem a crosta de húmus, revigoram a base do tronco, formando em volta dele divisões achatadas. O tronco, por sua vez, lembra o de uma palmeira. Sobe, reto no ar, e desata, mas só numa altitude de mais de 50 metros, sua majestosa e inconfundível cabeleira verde.

Ao cair da tarde de 4 de julho de 1960, a sapopema, que me caberia derrubar, erguia-se, isolada, no centro do sulco aberto pelas *motoscrapers*. Olhei-a demoradamente. Repugnou-me sempre derrubar uma árvore, e quanto mais um exemplar daquela estirpe! Seu sacrifício, porém, era indispensável, para que o progresso penetrasse na floresta. Um traitor de lâmina ali estava, aguardando que eu o pusesse em movimento.

To meilugar na boléia e acionei as alavancas. O traitor invés tiu contra o tronco, que resistiu. Fiz nova arremetida e a árvore, já meio decapada junto às raízes, oscilou num suave váivém, ameaçando cair sobre a enorme assistência. Alguém gritou: “Cuidado, presidente!” Mas o grito, ao invés de servir de advertência, repercutiu como um braço de alarma. Estabeleceu-se o pânico. Houve corre-corre e ouviram-se exclamações de terror. Quando olhei para trás, não pude deixar de sorrir, vendo altas personalidades em desabalada carreira.

Mandei que cortassem o tronco um pouco mais, fendendo-o do lado contrário ao em que me encontrava. Tudo pronto, recuei o tração, e fiz investida. O enorme tronco oscilou. Ou viu-se, então, um estalar de madeira rachada e o gigante da floresta, perdendo o equilíbrio, tombou pesadamente ao longo do leito da estrada.

A gigantesca sapopema estava no chão e, com sua queda, efetivara-se, de maneira concreta, a ligação Acre-Brasília. 1.050 quilôme-

tros de estrada haviam sido abertos, através da floresta amazônica, em ape nas 3 me ses e meio!

O SIGNIFICADO DE BANANAL

Uma etapa estava vencida. Aquela, sem dúvida, fora a mais difícil. Dominara-se a selva e fizera-se a ligação das duas turmas que avançavam em sentido convergente. A estrada, numa extensão de 3.315 quilômetros, deveria ficar inteiramente aberta ao tráfego antes que eu deixasse o governo. Marquei a data para a inauguração definitiva: dezembro de 1960.

Por ocasião dessa solução, estávamos no início de julho. Isso queria dizer que os engenhheiros teriam apen as seis me ses para com pletar a gigantesca tarefa. O certo é que não per cebi uma só ma nifetação de espanto, diante da exigência de do tempo pre fixado. É que todos os homens que ali se encontravam eram pioneiros — músculos de ferro e alma de aço — e não se ria um mar co no ca len dá rio que lhes iria arrefecer o ânimo.

Tombada a sapopema, caminhei ao longo do seu tronco, da base até a ramificação da galharia. Senti-me como se estivesse numa passarela, já que eram estrondosas as aclamações de que era alvo. Em seguida, durante a realização de um churrasco, após ser saudado pelo prefeito de Porto Velho, fiz um discurso, através do qual procurei fixar a relevância da que le aconte ci men to. Ao re ferir-me à transformação por que pas sa va o Bra sil, de clarei: “Hoje, com a mentalidade de que te nho procurado semear por toda parte, vemos esta Nação levantar-se, pôr-se de pé, e os homens, mesmo aqueles que eram con si de ra dos fra cos e inferiores, se ergueram para enfrentar as mais terríveis dificuldades, os obstáculos maiores que se opõem à marcha do Bra sil. A selva amazônica, con si de ra da por mu i tos in trans po ní vel, está sen do de vas sa da em várias direções. Hoje estamos aqui, no interior de Mato Grosso e de Rondônia, para festejarmos, juntos, mais um evento admirável da grande jornada que o Bra sil está re a li zan do, em bus ca de sua au to-afirmação. O objetivo é um só, que assinalará um marco na história do país: o início da integração nacional.”

Insistindo no tema da integração nacional – a nota prioritária do governo, na que le fim do manda to – pro cu rei fi xá-lo, com a ma i or ni ti dez pos sí vel: “Bras í lia foi bem com pre en di da, por que é uma ci da de la cujo único destino é este: forçar a integração nacional. Dali, estamos partindo para romper todas estas estradas. Agora esta, a Brasília–Acre. Existem ainda a Manaus–Porto Velho, a Belém–Brasília, a Brasília–Fortaleza, que se abrem como um le que para co brir to das es sas imen sas regiões de ser tas. Estas es tra das cons ti tu i rão as se men tes po de ro sas que, ama nhã, da rão os ad mi rá ve is fru tos que a Na ção es pe ra há qua tro cen tos anos.”

Terminada a cerimônia, e com a no i te já se apro xi man do, tomei o avião, em com pa nhia da fa mí lia e da mi nha co mi ti va, e regres sei a Brasília.

Em ju lho de 1960, es ta va pra ti ca men te no fim do meu go ver no. As can di da tu ras à mi nha su ces são ha vi am sido lan ça das, e o ele i to ra do se pre pa ra va, com en tu si as mo, para o dia 3 de ou tu bro, quan do te ria de fa zer sua de ci si va e de fi ni ti va es co lha. A hora de ve ria ser, pois, de en de u sa men to do fu tu ro pre si den te e de uma na tu ral e cres cen te fri e za em rela ção ao que se pre pa ra va para de i xar a che fia da Na ção.

Entretanto, não era isso o que ocorria. O povo, apesar de men tal men te já ha ver op ta do, em sua es ma ga do ra ma i o ria, pela can di da tura Jânio Quadros, reservara uma larga parcela de seu afeto para mim. Podia senti-lo onde quer que aparecesse. Tra ta va-se de uma na tu reza es pe cial de afei ção. Era um misto de carinho e compreensão, revelando a exis tên cia de um per fe i to en ten di men to en tre o povo e o seu pre si den te, como se um fos se o re fle xo do ou tro. E essa ho mo ge ne i da de de pon tos de vista fora obtida através do simples curso de se implantar no país uma autêntica democracia.

Ao assumir as rédeas do governo, tive em mente, antes de tudo, de sa r mar os es pí ri tos, de for ma a po der as se gu rar um cli ma de in te gral liberdade para todos. Mas sempre achei que a liberdade, por si só, não seria capaz de constituir a súpula dos ideais humanos. Trata-se de uma ines ti má vel con quis ta, para o go zo da qual é in dis pen sá vel a con ju ga ção de numerosos outros valores. Roosevelt, ao estabelecer quatro ca te go rias de li ber da de, de fi niu, com pre ci são, o ca rá ter po lí mor fo e es sen cial men te de pen den te des se es ta do do ho mem lí vre. Po de-se ser lí vre e ter-se fome. É co mum ter-se li ber da de, mas ser-se ví ti ma do de ses pe ro.

No exercício da Presidência, nunca perdi de vista a extensão dessas implicações. Daí o Programa de Metas. Cada meta representava um ponto a ser atingido, em termos de crescimento econômico. Acontecia, porém, que, no desdobramento da execução de qualquer delas, problemas novos e imprevistos surgiam, querendo soluções imediatas, e isso tornava inevitável, então, a elaboração de novos esquemas administrativos. No setor da Integração Nacional, Brasília era a meta prioritária, o alvo, o eixo da irradiação da nova política de ocupação física do território. Em função desse eixo, surgiram a Belém-Brasília e a Brasília-Acre. Quando essas duas rodovias estavam quase concluídas, impôs-se uma inesperada pontade lança: Bananal.

Meu ponto de vista em relação à ilha do Bananal era simples e objetivo. Tratava-se de um impulso a mais, na direção da fronteira ocidental. Para que esse alvo fosse atingido, seria necessário transformar a ilha em parque nacional. O par que se ria a meta da marcha que eu iria iniciar, no sentido de estabelecer na região, até então deserta, núcleos agrícolas pioneiros para o pleno desenvolvimento das atividades agropecuárias. Como a ilha era um paraíso de caça e pesca, de cidi construir no seu ponto mais favorável um hotel de turismo, e, levando em conta as primitivas condições de vida na região, resolvi, simultaneamente, incorporar os índios que ali habitavam à civilização brasileira, criando, para eles, serviços locais de assistência imediata.

A bacia Amazônica já estava integrada no Brasil, através das três grandes estradas que a rasgaram de ponta a ponta. A política de integração nacional ia ser aplicada então à bacia do Araguaia. Quando anunciei o início da jornada no rumo do Bananal, a Oposição gritou, os que me apoiaram tentaram convencer-me de que se tratava de uma loucura, e a imprensa julgou o projeto irrealizável. Estávamos em maio de 1960 e, por tanto, a nove meses do término do meu mandato.

Tive a idéia da arrancada no rumo do Bananal na primeira semana de maio de 1960, e já no dia 12 do mesmo mês anunciava, em entrevista à imprensa, que iria empenhar-me imediatamente naquele novo e arrojado empreendimento.

A marcha no sentido da ilha seria feita através da Fundação Brasil-Central. Nomeei para diretor daquela fundação o Coronel Nélio Cerqueira. Tratava-se de um antigo colaborador, que já me prestara rele-

vantes serviços, e de um homem dotado da necessária energia para enfrentar, com desassombro, os inúmeros obstáculos que, certamente, surgiriam, embaraçando a execução do projeto.

Durante a entrevista à imprensa, na qual anunciei a próxima integração da ilha do Bananal, um jornalista norte-americano me interpelou: “Porque realiza Vossa Excelência essa marcha para os sertões desconhecidos?” Respondi, sem hesitação: “Estamos fazendo, agora no Brasil, o mesmo que seus antepassados realizaram, no século do *rush* para o Oeste.” De fato, o que eu pretendia, em relação a Bananal, era plantar um posto avançado da civilização em plena bacia do Araguaia, com o intuito de auxiliar o Brasil a contemplar a obra de integração, iniciada com a construção de Brasília.

Acertadas as providências iniciais, já no dia 16 de maio o Coronel Nélio Cerqueira, acompanhado de um grupo de auxiliares meus, seguia, por via aérea, para o Posto Getúlio Vargas, órgão do Serviço de Proteção aos Índios, localizado na margem oeste da ilha, banhada pelo braço norte do rio Araguaia. Esse grupo permaneceu dois dias no local, sempre em contato com o cacique Uataú, a fim de não só fazer um levantamento dos cursos locais, mas examinar igualmente os diferentes problemas para que fossem iniciadas as obras programadas. Faziam parte desse grupo, além do Coronel Nélio Cerqueira, Geraldo Carneiro, Juca Chaves e o sertanista Acari de Passos Oliveira.

Ao Engenheiro Juca Chaves, um dos pioneiros da construção de Brasília e que chefiou a equipe que construiria o chamado Catetinho, coube a tarefa da escolha do local para a construção da residência presidencial, cujo projeto seria da autoria do arquiteto Oscar Niemeyer. Tratava-se, como eu próprio havia declarado, de um Rancho Piôneiro, o qual ficaria situada do lado da distância do aldeamento dos silvícolas de Santa Isabel, em terras de uma fazenda de pastoreio pertencente ao SPI, e distante cerca de 25 quilômetros ao norte do ponto onde o rio das Mortes deságua no Araguaia.

Nas terras da fazenda que se iria erguer o Hotel de Turismo com umas dezenas de apartamentos, de quarto e banheiro. Ali seria construído, também, um cais para atracação das embarcações que demandassem a ilha. Simultaneamente, o Brigadeiro Jussaro, diretor das Rotas Aéreas, estudou a localização de um novo campo de pouso, que

seria dotado de todos os recursos modernos, inclusive radiofarol, para maior segurança dos vôos em todo o Brasil-Central.

Após essa primeira etapa da grande obra, verdadeiro conhecimento do terreno a ser trabalhado, os membros da comitiva entraram em contato com os índios carajás, tomando conhecimento de seus usos e costumes. Fizeram ainda mais: quando regressaram a Brasília, levaram em sua companhia o próprio cacique Uataú, que recebi, numa audiência especial, no Palácio do Planalto.

Uataú compareceu ostentando seus vistosos enfeites de chefe. Falava razoavelmente o português e, assim, pudemos conversar durante algum tempo. No fim da audiência, o índio tirou da cabeça seu colorido cocar e o ofereceu a mim, como demonstração de amizade. Através do que me contou o “Capitão” Uataú, pude conhecer as necessidades dos carajás, e, recorrendo aos préstimos do Coronel Nélio Cerqueira, ordenei que a Fundação Brasil-Central ficasse incumbida de atendê-los.

Assim, já estava em pleno funcionamento a Operação-Bananal. Operários foram mobilizados. Fez-se a remessa do material necessário. Niemeyer elaborou os respectivos projetos. E, por fim, as obras tiveram início.

Um mês e uma semana mais tarde, ou seja, no dia 27 de junho, segui eu mesmo, por via aérea, para a ilha do Bananal, acompanhado por Sarah e pelas minhas filhas Maria Estela e Márcia, assim como pelos ministros da Marinha, da Aeronáutica e da Saúde, a fim de inspecionar as obras que, ali, estavam sendo realizadas. O Coronel Nélio aguardava-me no campo de pouso do aldeamento de Santa Isabel, onde viviam cerca de cinqüenta índios carajás.

A recepção foi festiva. Estavam presentes os indígenas de Santa Isabel e os outros aldeamentos situados na ilha, todos exibindo seus mais vistosos enfeites de penas coloridas. Quando deixei o avião, deram início à sua dança cerimonial. Os homens formaram-se num semicírculo no campo de pouso e, ao fundo, viam-se as mulheres, com bonitos cocares, e tendo os corpos riscados de urucum e carvão. Enquanto dançavam, entoavam cantigas guerreiras e, como ali se encontravam representantes de três nações diferentes – os caiapós, os carajás e os sauiás –, verificava-se uma verdadeira confusão de dialetos.

Os ca ra já s, a mais nu me ro sa das três tri bos, eram go ver na dos por um tri un vi ra to. O ca ci que Ua taú, um dos tri ún vi ros, era o che fe de cerimônia – espécie de *public relations* da comunidade. Os outros dois eram: Cu ri a la, que se acha va cego e exer cia as fun ções de che fe es pi ri tual, sen do o pajé da na ção, e Mu nu i ra la, o ho mem for te da que le tron co ín dí ge na – o Se nhor da Gu er ra.

Olhando em torno, admirei a paisagem da ilha que, vista do alto, já me havia encantado. Touceiras de bananeiras sucediam-se na imensa planura – e daí o seu nome Korumbaré, no idioma indígena – emprestando um toque marcial ao cenário. As folhas largas e pretas, como es pa das ver des, fa zi am lem brar um exér ci to ve ge tal. Na épo ca, já existia uma incipiente pecuária em Bananal. Quarenta mil cabeças de gado viviam nas pastagens, que se desdobravam até a beira do rio. Isto que ria di zer que, gra ças ao tra ba lho do SPI, o ín dio, des de mu i to ha bi tuado a uma di e ta de pe i xe e be i ju, evo lu ía aos pou cos para o bife.

Bananal, quase um país, tem 300 quilômetros de extensão e cerca de 50 quilômetros de largura, sendo maior, portanto, do que a Holanda, a Bélgica ou a Suíça. O horizonte baixo acentua a beleza da pla nu ra, que pa re ce in fi ni ta. Ent retan to, o ver da de i ro as tro da que la pa i sa gem é o ve lho e ca u da lo so Ara gua ia, ro lan do se re na men te suas águas, com as mar gens co ber tas de a reia fa is can te.

De po is da re cep ção no cam po de pou so, ina u gu rei a es ta ção de rá dio da For ça Aé rea Bra si le i ra e apro ve i tei a o ca sião para in sis tir no tema da integração nacional: “As conquistas da técnica” – declarei – “trouxeram aos brasileiros instrumentos novos e recursos poderosos que nos per mi tem ir mu i to além do que fo ram os nos sos ma i o res. A na ção aguardava, unicamente, que de novo se em pu nhas se a ban de i ra de Fer nã o Dias e de Borba Gato ou de Bartolomeu Bueno. A construção de Brasília, o es for ço épi co, fa ça nha que sur pre en deu o mun do, deu a me di da de nos sa enérgica decisão de conquistar os milhões de quilômetros quadrados sobre os quais os mapas traziam aquela clássica legenda ‘Região Inexplorada’. Ergui da a nova ca pi tal, cum pria con ti nu ar a pe ne tra ção no in te ri or. A na ção não podia deter ali a sua arrancada para o Oeste, e, neste sentido, pode-se di zer que Bra sí lia, con quan to fe i ta para de sa fi ar os sé cu los, é ape nas uma base para uma ex pe di ção ma i or e bem mais pro fun da.”

Após a inauguração da estação da FAB, falei, pelo rádio, com o Embaixador Sette Câmara, governador do Estado da Guanabara, e com alguns jornalistas que se encontravam no seu gabinete. Durante essa conversa, ocorreu um fato curioso. Um radioamador, ou melhor, um “coruja”, se gun do a ter mi no lo gia dos que se de di cam a esse tipo de co mu ni ca ções, en trou no cir cu i to e pôs-se a ou vir o que fa lá va mos. Numa pa u sa da pa les tra, apro vei tou *achance* e solicitou-me que lhe arranjasse a concessão de uma linha de lotações em Brasília. Pedi-lhe o nome, e ele se iden ti fi cou. Dis se-lhe, en tão, que me pro cu ras se no Alvo ra da, quan do discutiríamos pessoalmente o assunto.

De i xan do a es ta ção de rá dio da FAB, e após fa zer o per cur so de lancha pelo Araguaia, inaugurei o Rancho Pioneiro, construído numa das barran cas do rio e que meus ami gos de no mi na ram Alvo ra di nha. Tra ta va-se de uma casa pitoresca e muito confortável, erguida pelo Engenheiro Juca Chaves, de acor do com um pro je to de Oscar Ni e me yer, e si tu a da cer ca de 20 quilômetros do rio das Mortes. Nela fora fixada uma placa, com os se guintes dizes: “Aqui – onde eram, sós, o abandono e a selva – sendo os vinte e sete dias do mês de ju lho de 1960, co me çou a in te gra ção des ta ilha do Bananal na comunidade pátria pela vontade do Presidente Juscelino Kubitschek, aju da do de Deus e de al guns ho mens, por amor ao Bra sil.”

Após ha ver per no i ta do no Alvo ra di nha, que já ofe recia al gum conforto, fiz uma excursão, na manhã seguinte, para conhecer a região. To mei um bote, im pul si o na do a remos, e atra ves sei o Ara gua ia, indo vi si tar, em Mato Gros so, uma ci da de zi nha pi o ne i ra, São Fé lix, lo ca li za da a pe que na dis tân cia da em bo ca du ra do rio das Mortes.

Nessa cidade – que era um lugarejo, com ape nas 500 ha bi tan tes – estive no posto da Fun da ção Brasil-Central, di ri gi do pelo ser ta ni sta Le o nar do Vil las Boas, que ali se ocu pa va na cons tru ção de uma es tra da em dire ção do Xin gu, em re gião onde os ir mãos Orlan do e Cláu dio Vil las Boas também se encontravam em ação. Os três sertanistas – uma linhagem de desbravadores au tên ti cos – ha vi am se uni do em Ba na nal, na o ca sião, a fim de parti ci pa rem da re cep ção que me se ria pres ta da pela po pu la ção lo cal.

O ca lor era in su por tá vel. Eu e os que me acom pa nha vam per correremos a cidadezinha toda e, no fim de uma rua, vi, aberto, um bo te quim de duas por tas. Entra mos. Sen tei no bal ção e pedi uma be bi da qual-

quer, com tanto que fosse gelada. O dono abanhou a cabeça, com desalento: “Cerveja, temos. Mas gelo é coisa que não existe por estas paragens.”

O velho trouxe alguns garrafalhas e meia dúzia de copos. Quando as abriu, elas espolaram como champagne, dada a fermentação da espuma. O velho explicou: “Gelo, como disse, não há por estas bandas. Mas refresco as bebidas com sal e cinza. A gente põe as garrafas dentro de um caixote e cobre depois com bastante sal e cinza de fogão. Gelar, gelar, não gela, mas sem pre refresca as bichinhas.”

Deixando São Félix, voltamos para o aldeamento de Santa Isabel, onde teria de participar de um batizado, no qual eu figuraria como padrinho. O menino era um filho do cacique Uatá, que receberia o nome de Urumaru.

O aldeamento estava em festa, com todos os selvagens presentes. Os três triúmviros dos carajás – Uatá, Curiala e Manuiala – puxavam o cortejo, já que antes da cerimônia religiosa haveria uma espécie de parada militar, com os integrantes da tribo desfilarão diante de mim. Aqueles selvagens – principalmente os guerreiros – apresentavam um aspecto imponente. Eram altos e fortes, revelando-se bem diferentes dos silvícolas que habitavam a região cortada pela rodovia Brasília–Acre.

Quando estivera em Vilhena, eu guardara uma penosa impressão daqueles índios. Lábios dilatados, orelhas furadas, narinas atravessadas por pauzinhos polidos, esqueléticos – davam a impressão de uma legião de famintos. Explicaram-me que, de fato, eles se alimentavam apenas de raízes. Os carajás da ilha do Bananal, porém, eram esplêndidos exemplares humanos, alimentados apenas, que era abundante na região, e se comportavam com perfeita discrição, imitando os sertanistas do SPI, com os quais conviviam.

Aproximando-se a hora do batizado, postei-me no centro do aldeamento, lá de a do por Sarah e por Márcia e Maria Estela. De repente, surgiu no meio do terreiro um índio suruí completamente nu. Houve um corre-corre entre os membros da minha comitiva. O selvagem não poderia desfilar em traje de Adão diante do presidente e de sua família. Levaram o índio para uma barraca e providenciaram, para ele, um calção. O suruí resistiu. Queria permanecer nu, como sempre andara. Depois, concordou em usar calção, mas não sabia como vesti-lo. Dois funcionários

rios do SPI o auxiliaram. Quando se viu vestido, negou-se a participar do desfile. Sentiu-se envergonhado.

Enquanto esperava pela realização da cerimônia, discuti com o Coronel Nélio Cerqueira a construção do aeroporto, com pista para aterrissagem de aviões de grande porte, que consistia do projeto de desenvolvimento da ilha do Bananal. A dificuldade estava em fazer-se chegar ao local os 1.200 tambores de asfalto que se faziam necessários para a pavimentação da pista. O Brigadeiro Cordeiro de Melo, Ministro da Aeronáutica, que se encontrava ao lado, interveio na conversa. “Isto não é problema, presidente. Os 1.200 tambores de asfalto poderão ser atirados de aviões, em pára-quadras” – sugeriu. A idéia foi aceita, e o brigadeiro ficou incumbido, na mesma hora, de tomar aquela providência.

Em seguida, ao ar livre, realizou-se o batizado. Fez-se um círculo de índios e de autoridades em torno do menino Uru maru, que chorava sem cessar. Quando tudo terminou, percebi que o cacique Uataú estava comovido e, procurando dissipar-lhe a emoção, estendi-lhe o braço num gesto largo, dizendo-lhe com sincera afeição: “Venha de lá um abraço, meu compadre!”

Abraçamo-nos, e Uataú, não se contendo, chorou.

.....

O último aniversário

No dia 12 de setembro, meu aniversário natalício, e por ser o último que iria festejar como Presidente da República, os habitantes de Brasília decidiram comemorar a data.

Às 9 horas, o arcebispo de Brasília, D. José Newton de Almeida, celebrou uma missa gratulatória na capela do Palácio da Alvorada. Assisti ao ato acompanhada de toda a família, dos ministros de Estado, dos integrantes da Casa Civil e Militar e do funcionalismo do palácio. Após essa cerimônia, um corpo coral do Jardim da Infância Nossa Senhora do Rosário, dirigido pelas Irmãs Dominicanas, apresentou-me uma saudação.

Se guiou-se a homem na gem de que fui alvo na Cidade Livre, promovida pelos candangos. Em frente do Ginásio Brasília havia sido erguido um palanque e, em torno dele, acotovelava-se imensa multidão. Eram os verdadeiros construtores de Brasília – os pioneiros que, arrostando sacrifícios sem conta, haviam plantado ali suas casas de madeira e emprestado seus braços para o desbravamento do Planalto.

Conhecia-os, um por um. Sabia-lhes os nomes. Inúmeras vezes, visitara-os nas suas humildes casas. Mas todos eram homens de fibra e tinham participado, desde o primeiro dia, da epopéia de Brasília. Para eles, o relógio havia se convertido num mito, pois o esforço prosseguia sem interrupção até que lhes faltassem as forças. Surpreendi-os,

muitas vezes, trabalhando noite adentro e cantando para espantar o sono.

Naquele momento, Brasília já tinha sido inaugurada e, a despeito de se haver tornado manchete em todos os grandes jornais do mundo, continuava sendo o alvo principal das aleivosias da Oposição, que se queixava a propósito de tudo e mesmo sem qualquer propósito. A poeira, por exemplo, tornara-se o *leit-motiv* das suas reclamações. Já que seus integrantes não podiam mais dizer que a transferência não se faria, agarra ram-se ao pó ver melho do Plana l to e o trans for ma ram numa das ba ses para a sua cam pa nha con tra a ci da de.

De fato, havia poeira, pois ainda existiam inúmeras construções em andamento, e os redemoinhos, característicos da vastidão daquele cenário aberto, contribuíam para torná-la ainda mais incômoda. Mas o pó, que se respirava em Brasília, era o mesmo que se levantava no Para ná, as si na lan do o pro gres so do Esta do. Não de i xa va de ser idên tico, também, ao de qualquer concentração humana, onde se realizas sem obras pioneiras. Entretanto, enquanto a Oposição esbravejava, mostrando aos amigos no Rio as lapelas sujas, vidrinhos da poeira de Brasília eram ven di dos nos ae ro por tos e dis pu ta dos pelos turis tas. Con stituíam o símbolo de uma nova era do Brasil e, até hoje, há quem os guar de, com o mai or ca ri nho, como re lí qua his tó ri ca.

Com a chegada da estação das águas, a Novacap surpreendera, porém, a po pu la ção da ca pi tal, ini ci an do o a jar di na men to das su per qua dras. Milhões de metros quadrados de gramado, que haviam sido cultivados no Hor to Flo res tal, pas sa ram a ser es ten di dos so b a fa mo sa ter ra ver mel ha do Pla na l to. Vi nham ro los, como ta pe tes ve ge ta is. E eram aber tos so bre o ter re no, antecipa damente preparado, fazendo com que, de um dia para outro, sur tis sem jar dins como por ação de um pas se de má gi ca.

Brasília, que era vermelha, tornava-se, aos poucos, verde. Os edi fí ci os já não bro ta vam da ter ra como es tra nhos co gu me los de ci men to ar ma do, em pres tan do à pa i sa gem ur ba na fe i ção á ri da e dura. O a jar di na men to tinha lugar em toda a extensão da área do Plano-Piloto e, com a gra du al ex tin ção da po e i ra, a ci da de ia-se tor nan do cada vez mais agra dá ve le acol he do ra.

Mas não foram apenas os gramados que alteraram a fisionomia de Brasília. O ar era seco, de uma secura de em pe nar por tas e ja ne

las. E essa circunstância exigiu que providências de outro tipo fossem tomadas.

Surgiram, então, as superfícies líquidas, artificialmente criadas de acordo com uma programação rigorosamente técnica. Existia o lago – uma imensa massa de água, distribuída, em contornos caprichosos, ao longo de todo o centro urbano. Assemelhava-se a um semicírculo e, segundo estudos feitos, os ventos fortes – mas raros – observados em Brasília, e que eram de 25 nós, poderiam levantar vagas de um metro de altura em alguns locais, em face da conformação do fundo do lago e da sua superfície exposta às variações climáticas, sem montanhas que a protegessem.

A Diretoria de Hidrografia e Navegação incumbiu-se de solucionar o problema. Elaborou duas cartas hidrográficas e estabeleceu o balizamento de 6 faróis luminosos, que marcariam os pontos de bifurcação. Dessa forma, facilitar-se-ia a navegação local. O lago, em si, dada as suas dimensões, seria um fator poderoso de correção do clima. Mas, ao lado dele, providenciaram-se as lâminas líquidas, criadas no interior das superquadras, de forma a se proporcionar à atmosfera a indispensável dose de umidade, que lhe corrigiria a desagradável secura. E planejaram-se, por fim, milhares de árvores.

De fato, tudo havia sido cuidadosamente planejado em Brasília – tranqüilo, sem cruzamentos; a diferenciação dos setores, para evitar a promiscuidade; a criação de granjas-modelos, como fontes de abastecimento da população em agricultura de regadio; e até mesmo o sistema de iluminação, não só da cidade, mas do interior das superquadras residenciais. Há uma carta do urbanista Lúcio Costa dirigida ao Engenheiro Afrânio Barbosa da Silva, encarregado dos serviços de iluminação da cidade, que é um exemplo de técnica urbanística aliada à preocupação de assegurar à cidade todas as gamas de conforto comunitário. Ouçamos o que escreveu Lúcio Costa: “A iluminação da cidade não deve ser de intensidade uniforme, e sim *dosada* conforme a importância e o caráter peculiar do logradouro. A intensidade igual é de mau gosto e vulgar.” Em relação à pista central do Eixo Rodoviário-residencial, recomendava: “Não será arborizado e terá iluminação contínua, alternada de ambos os lados, para que se defina como parte essencial que é do arcabouço urbano.” No referente ao eixo de acesso às entrequadas, determinava que os

“pos tes de vem ser me no res e a ilu mi na ção me nos in ten sa, uma vez que será complementada pela iluminação das vitrines das próprias lojas e respectivos letreiros luminosos”. E agora, a meticulosidade que define, de maneira admiravelmente humana, a formação intelectual do grande urbanista: “No in te ri or das su per qua dras, o cri té rio é ga ran tir at mos fe ra co lhi da e ín ti ma; a ilu mi na ção deve ser dis cre ta, com pos tes ba i xos e lu miná rias ce gas do la do dos edifí cios a fim de não ofus cá-los, e de ver á ser des i gual, com áreas de iluminação amortecida, próprias ao colóquio e a o na mo ro ca se i ro.”

Naquele 12 de setembro, não deixei de me comover com a homenagem simples, espontânea e calo ro sa dos can dan gos. Esta vam na Cidade Livre, residindo nas suas casas de ma de i ra à es pe ra de ou tra voz de co man do. Alguns já ha vi am ou vi do aque la voz, e se acha vam na Bra sí lia—Acre ras gan do a flo res ta. No en tan to, os que ain da ali se en con tra vam eram milhares, e to dos a gi ta vam flâ mu las e ban dei ro las. De ram-me os títulos de Amigo e Benfeitor da Cidade e de Candango nº 1, fa zen do-se ou vir, na o ca si ão, di ver sos ora do res.

De vol ta a Bra sí lia, e após vi si tar as obras fi na is da rep resa do Paranoá, diri gi-me à ponte em construção sobre o grande lago, e, na parte relativa à Asa Norte, percorri os 186 metros de sua plataforma. Du ran te todo o tra je to, fui alvo de calo ro sas ma ni fes ta ções po pu la res.

Em seguida, segui pela avenida Dom Bosco, já inteiramente as fal ta da, até à pla ta for ma cen tral, no Eixo Ro do vi á rio, a fim de p resi di r ao ato de sua inauguração. Sempre acompanhado de grande multidão, des ci as mo der nas es ca das ro lan tes e atin gi o pa lan que es pe ci al, onde se en con tra vam as au to ri da des e gran de mas sa po pu lar.

A Pla ta for ma Ro do vi á ria, que tem a for ma de uma gran de le tra “H”, está si tu a da no cru za men to do Eixo Ro do vi á rio com o Eixo Mo nu men tal. A este a Pre fe i tu ra deu o nome de Cen tral Pre si den te Ku bits chek.

A Plataforma é obra que figura como uma das mais importantes do mun do, prin ci pal men te en tre as reali za das em con cre to ar ma do. O pro je to do gi gan tes co em pre en di men to foi de au to ria de Lúcio Costa.

Falaram na ocasião, saudando-me, o Senador Auro de Moura Andra de, Lí der da Câ ma ra Alta, o De pu ta do Abe lar do Ju re ma, Lí der do Congresso, e o meu velho amigo Adelchi Ziller. Agra de ci, gran de men te emoci o na do, as pa la vras que me fo ram diri gi das. De po is de re me mo rar o

que havia sido a luta pela construção da nova capital e as dificuldades que tiveram de ser vencidas para se fazer a transferência da sede do novo Governo, fiz uma expressão referente às eleições, que, dentro de menos de um mês, realizar-se-iam no País: “Estamos, felizmente, a 20 dias da eleição. A Nação está em calma. Aqui lo que está vamos habitar todos a contemplar no cenário político, fruto da fermentação dos ódios e das paixões que desagravam às vésperas de qualquer pleito, para tranquilizar e perturbar o sossego do brasileiro, desapareceu para sempre. Consolidamos a democracia, respeitamos a lei, a Constituição e a vontade popular, não permitindo, sob pretexto algum, modificações na nossa Carta Magna. Esforçamo-nos para que ela se conservasse inviolada até o fim, para que a Nação pudesse conhecer, de fato, eleições tranquilas e eu pude se entregar às rédeas do poder a meu sucessor, sem que se invocasse e pedisse o uso de armas ou de golpes para conjurar a possibilidade de qualquer crise política.”

De pé, naquele palanque, eu via Brasília abrir-se ante meus olhos. Era, de fato, uma cidade diferente, e edificada num cenário que lembrava uma paisagem lunar, digno, portanto, da audácia que presidiu a sua arquitetura. Não resisti à tentação de evocar o encantamento propiciado por aquela visão: “Nas tardes do Planalto, os crepúsculos de fogo se confundem com as tintas da aurora. Tudo se transforma em alvorada nesta cidade, que se abre para o amanhã. Certamente por isso, amigos, o último setembro que convosco partilho como Presidente da República me inspira, ao invés da melancolia do adeus, o jubilo contagiante da metrópole, com seu espírito de juventude, sua alegria pioneira, sua confiança no por vir.”

À noite, alguns amigos, entre os quais César Prates, Dilermando Reis, Juca Chaves, Dilermando Silva, Osvaldo Penido, organizaram uma serenata junto aos portões do Palácio da Alvorada. Cantaram músicas do folclore mineiro, valsas que haviam tido voga nos coretos em Diamantina, e fecharam o coral, acompanhado de numerosos violões, com o *Peixe-Vivo*.

No dia seguinte, prosseguiram as inaugurações. Eram viadutos, trevos rodoviários, conjuntos residenciais, escolas-parques, casas populares, ambulatórios e postos de saúde. O lago, que deveria atingir o seu nível no dia 12, apresentou a única exceção naquela sucessão de

obras concluídas. As águas subiam de vagar e, à medida que se elevavam, ampliava-se a área inundada e, daí, a falha nas previsões. Alguns dias mais tarde, porém – ou seja, a 17 de setembro –, o lago se incluiria, igualmente, na longa lista das obras acabadas de Brasília.

AGITAÇÃO NA AMÉRICA LATINA

Aproximavam-se as eleições. No cenário interno, havia entusiasmo pelo pleito, pois todos sabiam que, pela primeira vez no país, a vontade do povo iria ser manifestada livremente, e que os eleitos, quer do situacionismo, quer da Oposição, seriam legalmente empossados.

Já não se torcer no, a situação não apresentava a mesma tranquilidade. Na época, a América Latina passava por uma fase aguda de agitação. Nos dezesseis meses que mediam entre as reuniões da Comissão dos 21, realizadas em Buenos Aires e Bogotá, o Caribe fora palco de sérios e lamentáveis acontecimentos. As duas ditaduras ali instaladas – a de Trujillo e a de Fidel Castro – começavam a atrair-se com os vizinhos, gerando uma atmosfera de apreensão que afetava o continente inteiro.

Em face da nova situação criada no continente e interpretando o sentimento da comunidade hemisférica, muito justamente alarmada com o que vinha ocorrendo em Havana, o governo do Peru solicitou à Organização dos Estados Americanos a convocação urgente de uma Conferência de Ministros das Relações Exteriores das Américas, para tratar do problema. Concomitantemente chegava à mesma entidade outra convocação de chanceleres, encaminhada pelo governo da Venezuela, a fim de que fosse examinada a participação, que considerava evidente, da ditadura de Trujillo no repulsi vo atentado contra a vida do Presidente Rômulo Betten court. Depois de demoradas e difíceis negociações, ficara resolvido que os chanceleres se uniriam, na segunda semana de agosto, em São José da Costa Rica, em duas conferências distintas: a VI e a VII, tratando, na primeira, do caso da República Dominicana, e, na segunda, do problema cubano.

A VI Reunião logo chegara a uma conclusão, decorrente das provas colhidas por uma comissão especial da OEA: condenação da velha ditadura de Trujillo e rompimento de relações diplomáticas, particularmente,

das econômicas com a República de São Domingos até que o país fosse de mo cra ti za do. O mes mo não oco rreu na VII, a qual ti ve ra de de ba ter proble ma bem mais com ple xo, já que a de te ri o ra ção das rela ções entre Cuba e os Estados Unidos e entre Cuba e algumas nações hemisféricas havia atin gi do um pon to crí ti co, do qual já não se ria pos sí vel qual quer recuo.

A política, adotada pelo Brasil, fora a de tentar uma conciliação. Naquele tempo, eu acreditava que Fidel Castro, refletindo o descontentamento, que era geral na América Latina, ainda seria recuperável para a democracia. O que ti nha em vis ta, ao ten tar uma con ci li a ção, era im pe dir que Cuba se a fas tas se da co mu ni da de ame ri ca na – mu i to em bo ra man ti ves se sua ati tu de hos til aos Esta dos Uni dos, o que era um di re i to que lhe assistia – de forma que pudesse ser preservada a unidade do blo co la ti no-ame ri ca no. Nes se sen ti do, dei ins tru ções ao Chan ce ler Ho rácio Láfer, che fe da De le ga ção do Bra sil, e este tudo fez, na fase ini ci al das conversações, para que esse objetivo fosse atingido. Infelizmente, Cuba já estava com pro me ti da em ex ces so com Mos cou, e a agres si vi da de de Fi del Cas tro su bia de tom com o correr dos dias, tor nan do im pos sí vel qual quer so lu ção de com pro mis so.

Esgotados os cursos conciliatórios, os chanceleres discutiram e apro va ram uma so lu ção, in cor po ra da aos ana is do Pan-Americanismo sob o título de *Declaração de São José*, pela qual condenaram “energicamente a inter ven ção ou ame a çã de in ter ven ção de po tências extra conti nentais nos assuntos das Repúblicas Americanas”, declarando que a aceitação de uma intervenção desse tipo poria “em perigo a solidariedade e a se gu ran ça do he mis fé rio”.

Este era o ambiente polí ti co que se res pi ra va na Amé ri ca La ti na, quando a Comissão dos 21 iniciou seus trabalhos em Bogotá, a 5 de setembro de 1960. Ambiente de tensão generalizada, de apreensão e re vol ta, e, pior do que tudo, de cres cen te e re cí pro ca des con fi an ça. Eu ti nha o maior interesse nos resultados daquela união. A idéia da Operação Pan-Americana evoluíra desde a troca de cartas com o Presidente Eisenhower, em cada uma das re u niões re ali za das, ela se for ta le cera, ad qui ri ra maior con te ú do polí ti co, es pe ran do-se que, no en con tro de Bo go tá, iria cris ta li zar-se, final mente, num di nâ mi co pro gra ma de a ção di plo má ti ca.

E as esperanças, que alimentava, transformaram-se, de fato, em re a li da de. O que se tor nou pa ten te, logo no iní cio dos tra ba lhos, foi a

acentuada evolução do pensamento oficial norte-americano em relação às teses defendidas na Operação Pan-Americana.

Essa mudança de atitude fora provocada, sem dúvida, pelos debates, que tiveram lugar um mês antes da Comissão de Relações Exteriores do Senado dos Estados Unidos, em torno de um plano inicial, então aprovado, de 500 milhões de dólares, proposto pelo Presidente Eisenhower, como contribuição para a solução dos problemas mais prementes da América Latina. Naquela oportunidade, fizeram-se ouvir, em declarações incisivas que tiveram grande repercussão na imprensa norte-americana, os Senadores Cooper, Lausche, Mansfield e Church.

A quantia votada era irrisória, não havia dúvida, e causara péssima impressão à opinião pública continental. Quinhentos milhões de dólares para atender a problemas que afetavam vinte países latino-americanos, com uma população de quase duzentos milhões de habitantes! Correspondia – e tornava-se impossível esse confronto, para evidenciar a estreiteza de vista dos nossos vizinhos do Norte – à metade do que, durante quase um decênio, os Estados Unidos tinham proporcionado, por ano, aos quarenta e poucos milhões de franceses.

Con tudo – e isto era o que importava – aquele crédito representava o primeiro passo concreto, dado pelos Estados Unidos, no sentido de se fazer alguma coisa em benefício dos latino-americanos. Aliás – será justo conhecê-lo – o Presidente Eisenhower nunca deixara de prestigiar a Operação Pan-Americana. Em todas as oportunidades que se lhe apresentavam, comunicava-se comigo, quer através do seu embaixador no Brasil, quer por cartas pessoais, sempre atenciosas e detalhadas. Antes desse crédito inicial haver sido votado pelo Congresso norte-americano, o grupo de trabalho da Comissão dos 21, conhecido como Comitê dos Nove, havia realizado uma reunião em Washington, durante a qual foram traçadas as diretrizes que serviriam de roteiro para as discussões de setembro, em Bogotá.

Encerrados os trabalhos da reunião, Eisenhower escreveu-me longa carta, comentando os resultados das discussões entabuladas em Washington e manifestando sua esperança de que poderiam ser bem mais positivos os entendimentos em Bogotá. “Estou certo” – escreveu-me o presidente dos Estados Unidos, no dia 8 de julho de 1960 – “de que podemos contar com subsequentes resultados concretos

em Bogotá, especialmente nos seguintes setores: a) financiamento do desenvolvimento econômico; b) papel da assistência técnica para a obtenção de uma crescente produtividade da indústria e agrícola; e c) ulterior consideração dos problemas de produtos de base. Entendo que os estudos econômicos, autorizados na reunião de Buenos Aires e já solicitados por 11 países, estão sendo empreendidos e vão contribuir decisivamente para o conhecimento que necessitamos para um sólido adiantamento econômico e social.”

Referiu-se o presidente, em seguida, aos progressos alcançados na estruturação do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), cujo capital já se encontrava formado, fazendo prever que, até o fim do ano, seriam concedidos os primeiros empréstimos. Recordou, igualmente, os entendimentos pessoais que havíamos tido em Brasília, em São Paulo e no Rio, declarando que, não obstante os nossos esforços anteriores, chegara à conclusão de que “todos nós necessitamos despende esforços adicionais em nosso programa conjunto para enfrentar o desafio desta nova década, no decorrer da qual nossos povos têm a firme determinação de alcançar um novo, elevado e dinâmico padrão de vida, social, econômico, político e espiritual”.

A carta, como se vê, espalhava-se em generalidades, sem fixar um rumo, um objetivo, que devesse ser alcançado, o que contrariava minha habitual atitude política, que era a de, antes de tudo, estabelecer uma meta e, depois então, estudar os meios de fazê-la exequível, num determinado espaço de tempo. Assim, afirmei, na minha resposta, os motivos que tornavam inadiável a efetivação da Operação Pan-Americana e ressaltei, mais uma vez, o caráter participacionista, que deveria ter o movimento, ao declarar: “Não se trata de um apelo à generosidade, mas à razão. A razão está ditando a necessidade de lutarmos da única maneira eficaz contra a guerra-fria que se insinua e pretende envolver o nosso continente. A luta que todos nós devemos empreender juntos pelos comuns ideais das Américas só será válida se combatermos as causas da inquietação e de descontentamento, sem procurarmos, apenas, corrigir e diminuir seus efeitos e consequências.”

Ressaltava, com veemência, o tradicional erro da política norte-americana, ao atribuir todos os nossos males ao comunismo, o qual, na América Latina, era uma consequência e não um agente autônomo.

O subdesenvolvimento, com seu séquito natural – a pobreza, a doença, o analfabetismo, a injustiça social, a falta de oportunidade, a escassez de residências e, sobretudo, a revolta por tudo isto provocada –, representava o elemento da permanente fermentação política que se observava na América Latina.

Minha carta era enérgica e realista; daí não ter constituído surpresa para mim a modificação registrada na atitude dos delegados norte-americanos, por ocasião dos debates em Bogotá. Ao invés de discursos frios, meramente protocolares, os debates, ali travados, assumiram a feição de propostas objetivas e concretas, muito embora não orientadas ainda no sentido que mais conviesse ao desenvolvimento da América Latina.

A OPA E A ATA DE BOGOTÁ

De fato, tudo foi diferente em Bogotá. Havia maior cordialidade entre os norte-americanos e os latinos-americanos. As discussões, embora acusando grande vivacidade, refletiam o desejo secreto, mas perceptível a qualquer bom observador, de que pudessem ser atendidas as reivindicações, que haviam dado origem à Operação Pan-Americana.

O que os norte-americanos levaram para aquela reunião representava, na realidade, um grande avanço sobre suas propostas anteriores. Em Bogotá, eles apresentaram um anteprojeto de solução, abrangendo 64 recomendações. Se havia algum reparo a fazer, este se circunscrevia tão-somente a uma questão de precedência dos assuntos e não à importância das soluções sugeridas.

De fato, os norte-americanos haviam invertido a ordem das prioridades: primeiro, as questões de caráter nitidamente social, e, depois, os problemas básicos, de sentido econômico-financeiro. Entretanto, mesmo essa distorção fora facilmente corrigida. Respeitaram-se os princípios apresentados pelos norte-americanos. Mas complementaram-se estes com a apresentação de outras e mais urgentes recomendações, de forma que pudessem ser atendidas as teses, tão veementemente encarecidas pela totalidade das delegações latino-americanas, e relativas ao desenvolvimento econômico propriamente dito – o que proporcionou ao documento aprovado a significação desejada por todos.

A leitura da Ata de Bogotá dispensava comentários tão claros e precisos eram os seus termos. Entretanto, será conveniente fazer-se especial menção da vitória alcançada pelos latino-americanos em um dos pontos em que a delegação norte-americana se mostrara rígida. Quero me referir à tese, adotada pelo Departamento de Estado, sob a necessidade de ser a “casa posta em ordem”, para se estabelecer, então, a base da política de colaboração econômica. Essa orientação fora substituída pela tese da “simultaneidade de esforços”, o que significa que os governos se comprometiam a adotar determinadas providências indispensáveis à solução de seus problemas econômicos na proporção em que fossem recebendo as sistematizações para tal fim. No capítulo III da Ata ficara perfeitamente claro este princípio, destinado a ter imensa repercussão no processo de desenvolvimento continental.

Ao regressar de Bogotá, Augusto Frederico Schmidt, chefe da nossa delegação, de clara raiz, em entrevista à imprensa, que “conseguimos atingir, praticamente, bem mais do que os objetivos que havíamos delineado”, afirmando todos os postulados básicos da OPA e obtendo “que a delegação norte-americana aceitasse, expressamente, os mais essenciais, incorporando-os, com o apoio de todas as delegações, à Ata de Bogotá”. Os objetivos visados eram a aceitação formal dos seguintes pontos: 1E – Quantificação das metas do desenvolvimento latino-americano; 2E – Compromisso de assistência externa adequada, determinada à luz daquelas quantificações; 3E – Abandono, por parte dos Estados Unidos, da tese de que “a casa tem de ser posta em ordem” antes da assistência, comumente conhecida como tese do Fundo Monetário Internacional; 4E – Abandono da tese de que a assistência externa só deveria cobrir bens importados; 5E – Abandono da tese de que os países latino-americanos não poderiam acelerar seu desenvolvimento por incapacidade tecnológica de absorção rápida de cursos; e 6E – Abandono da tese ideológica do desenvolvimento por capitais privados estrangeiros. E Schmidt concluiu: “Pela primeira vez na história do Pan-Americanismo, os Estados Unidos aceitaram firmar um documento que os comprometesse com uma política de desenvolvimento social e econômico da América-Latina.”

A Operação Pan-Americana estava, pois, vitoriosa. A idéia, pela qual eu lutara durante dois anos, sensibilizara a opinião pública do

continente e se convertera numa norma de ação política coletiva a ser executada pelos governos das nações que formavam o hemisfério ocidental. E essa repercussão positiva não se cingira apenas ao terreno internacional. Fizera-se sentir, igualmente, no cenário da política interna, pois os dois mais fortes candidatos à minhasucessão – o General Teixeira Lott e o ex-Governador Jânio Quadros –, logo esposaram as idéias contidas no OPA, comprometendo-se, de público, a pô-las em prática.

A ELEIÇÃO DE JÂNIO QUADROS

À medida que se aproximava o término do ano, acelerava-se o ritmo de execução das obras governamentais. Minha presença nas diferentes frentes de trabalho não impedia, porém, que estivesse atento à evolução do processo político. O ano era de eleições e, embora o país estivesse em plena calma, eu me mantinha vigilante, a fim de evitar que, contrariando determinações expressas de algumas das minhas circulares, qualquer detentor de cargo público tentasse influenciar o eleitorado.

No dia 30 de agosto, Jânio Quadros, após uma excursão pelo interior de Goiás, fizera uma visita a Brasília. Era a primeira vez que ia à nova capital.

Mandei que um dos meus assessores fosse ao aeroporto, para me representar, e Jânio, retribuindo a gentileza, visitou-me no Palácio da Alvorada, em companhia do Jornalista José Aparecido. O encontro transcorreu num ambiente de perfeita cordialidade. Conversamos sobre diversos assuntos e, por fim, perguntei-lhe, por mera curiosidade: “Que achou de Brasília, Governador?” Jânio sorriu e, batendo-me no joelho com afabilidade, respondeu: “Para começo de conversa, está bom, Presidente.”

Alguns dias mais tarde – ou seja a 3 de outubro de 1960 – realizou-se as eleições no país. O povo acorreu às urnas, em massa, e manifestara a sua opinião com inteira liberdade. E, como desde muito era esperado, saiu vencedor Jânio Quadros, o candidato da Oposição, que obteve 48 por cento dos 11 milhões e 700 mil eleitores que compareceram às urnas.

Em face da vitória, Jânio Quadros requintou-se no *suspense*, que impôs aos seus aliados de campanha eleitoral. A UDN, que pensara

capitalizar aquele espetacular triunfo em benefício próprio, sentira-se, de súbito, aturdi da. “Seu candidato” poderia ser tudo, menos ude nista. Tratava-se de uma esfinge: ouvia tudo, e nada dizia. Deliberadamente, voltou as costas às especulações sob a constituição do Ministério, e fugiu para a Europa.

Interpretei a eleição de Jânio Quadros como um evidente sinal de que, em breve, o Brasil passaria por grandes transformações. Muitos julgaram o ex-governador de São Paulo um “fenômeno eleitoral”, tornado possível por sua feição carismática. Na minha opinião, tratava-se do desfecho de um processo de evolução social bem mais complexo. Jânio Quadros fora um instrumento, e não uma causa. E o que ocorreu, ocorria com ele e, mesmo, contra ele.

Explico-me melhor. Getúlio Vargas, ao criar a legislação trabalhista, despretaria a conscientização das massas, e teve início, então, o êxodo das populações das áreas rurais para as grandes cidades. Tratava-se do fenômeno sociológico, que os técnicos denominam urbanização. As massas compreenderam que aquela legislação lhes assegurava um certo acervo de direitos, e puseram-se em marcha para usufruí-los. Nas cidades, em face da incipiente industrialização, já existiam oportunidades de trabalho para muitos. Despovoaram-se os campos, surgiram as primeiras favelas, refletindo uma transformação operada de baixo para cima, isto é, do colono para a classe média urbana.

A presença daquela crescente massa de trabalhadores nos centros populosos logo despertara a ambição eleitoreira dos políticos. Fundaram-se partidos, cujos objetivos eram de fundo nitidamente trabalhista. Os sindicatos, criados como órgãos de reivindicações da classe, transformaram-se aos poucos em focos de efervescência partidária. Era o processo de politização das massas que entrara em franca evolução.

A atividade, que desenvolvi como chefe do governo, teve um sentido revolucionário, mas orientada no rumo de fazer o país tomar conhecimento de suas próprias forças e utilizá-las para realizar seu desenvolvimento econômico. A ação, em que me empenhei, teve, pois, uma motivação de caráter psicológico. Foi uma luta titânica contra tabus — o tabu da incapacidade de realização do brasileiro, o tabu da impossibilidade de se realizar uma grande indústria, o tabu da inexecutabilidade de

qualquer plano de integração nacional, o tabu da irrecuperação das zonas flageladas do Nordeste.

As obras que realizei implicaram uma profunda modificação no *status social* do país. Mas fazia-se necessário que o sistema partidário também se alterasse. A prosperidade, que tomara de assalto os centros urbanos – provocada pela industrialização –, criara um novo tipo de político, cuja atividade se desenvolvia fora do âmbito tradicional, isto é, na periferia dos partidos e mesmo em conflitos com eles. Esse novo tipo de político fortalecia-se através de apelos diretos ao povo e sua pregação obtinha sempre grande receptividade, já que iam muito além do que, na realidade, poderia ser cumprido.

Entretanto, as massas já politizadas, mas ainda não educadas para a compreensão da realidade nacional, aceitavam aquela argumentação capciosa – casa própria para todos, maior realismo na decretação do salário mínimo, a reforma agrária, com a distribuição da terra aos que a cultivassem, impositão de restrições ao capitalismo estrangeiro, etc. – e, instintivamente, iam-se afastando da esfera de influência dos partidos tradicionais. O país vivia, então, a era do populismo, que era um misto de nacionalismo e esquerdismo, e que hábil e inescrupulosamente manipulava o poderio para o país a renunciar ao regime democrático.

Durante o meu governo, o populismo fora reprimido, pelo menos nas suas manifestações mais contundentes. Eu me dirigia, com maior frequência, ao povo, e nosso diálogo fazia-se sem quaisquer intermediários. A grande diferença entre a atitude que assumi, e a que era peculiar aos novos líderes populistas, era que eu só prometia o que poderia cumprir, enquanto os populistas não tinham mãos a medir no seu afã de seduzir o eleitorado.

Jânio Quadros interpretou admiravelmente o papel de líder que as massas clamavam. Era teatral. Disponhadamente de necessária para captar as oscilações do sentimento popular. E, sobretudo, projetava-se como uma espécie de *vingador*, surgido para realizar as aspirações do povo, sempre contrária das pelas oligarquias tradicionais.

Afinal, no fim desta máscara, ele se tornara como que um intruso no cenário político. A UDN perfilhara a contragosto sua candidatura. Ao invés de programa, valera-se de um símbolo para impregnar o eleitorado e escolhera um *slogan*, que era uma obra-prima do exoterismo político, passível de todas as interpretações: “Jânio vem aí...”

O go ver no che ga va ao fim. Às 30 me tas ini ci a is eu ha via acrescentado duas outras novas: Brasília e a da Legalidade. A de Brasília fora completada no dia 21 de abril de 1960. Quanto à da Legalidade, embora já concretizada – dado o cli ma de ple na li ber da de que se res pi ra va no país –, eu necessitava ainda de um fato concreto para anunciá-la, emprestando-lhe a feição palpável, tangível, capaz de torná-la compreendida pelo povo. Daí a ra zão por que tar dei em re ve lar sua com ple men ta ção.

Uma oportunidade sur giu-me em Per nam bu co. Foi no dia 18 de setembro de 1960, duas semanas antes das eleições. A ocasião não poderia ser mais pro pícia: o lan ça men to da pe dra fun da men tal da Com pa nhia Si de rúr gi ca do Nor des te, o que sig ni fi ca va o in ício da in dus tri a li za ção de uma das re giões mais po bres do país.

O povo pernambucano homenageou-me, concedendo-me os tí tu los de Ci da dão de Per nam bu co e de Ci da dão do Recife. Duas ci da danias que muito me sensibilizaram, pois estava prestes a deixar o governo. Fa lan do no re cin to da Assem bléia Le gis la ti va e no pal co do Teatro Santa Isabel, rememorei as grandes lutas dos pernambucanos pela liberdade, das quais a Batalha de Guararapes ficara como um símbolo imorredouro. Ressaltei, em seguida, o conteúdo liberal das tradições políticas do Estado, que era idêntico ao que alicerçava os movimentos de rebeldia dos mineiros, e esclareci: “Essa identidade de des ti nos nos apro xi ma. Essa en cru zi lha da de iti ne rá ri os nos reúne. Marcamos um encontro com a História, e estamos construindo uma Pátria, cuja emancipação econômicaninguém mais de te rá e cuja for ça democráticanenhumaforçapoderáconter.”

Referindo-me diretamente ao tema, que naquele momento me empolgava, ajuntei: “Não poderia aspirar a veredicto mais autorizado, mais sereno e honroso, nos derradeiros dias da minha administração, quando já me apresto para entregar o país, com ordem e prosperidade, àquele que o povo escolher nas urnas de outubro. Mas esse veredicto não cai apenas sobre a obra administrativa. Em plena luta sucessória, a home na gem que ora re ce bo, pro vín da de re pre sen tan tes de to dos os par ti dos, ex pri me, tam bém, que Per nam bu co apro va o com por ta men to do Pre si den te da Re pú bli ca em face do ple i to que se avi zi nha. Asse gu ro-vos que o meu governocontinuará a honrar a vossa confiança. Esta mos a quin ze dias das ele i ções e, na re nhi da luta que se tra va, ne nhu ma al te ra ção da

ordem se verificou até agora, nem se maculou, por qualquer forma, o processodemocrático.”

A verdade ali estava, na mudez de sua eloquência. Em Pernambuco, eu anunciara que a nova meta estava em vias de ser complementada. Reafirmei essa expectativa no meu discurso de 30 de setembro, em Brasília, através de uma cadeira radiofônica, pela *Voz do Brasil*. E as eleições, realizadas no dia 3 de outubro, confirmaram as esperanças que alimentava e ratificaram, de maneira inquestionável, o que havia proclamado.

.....
Um imperador deposto em Brasília

Realizadas as eleições, Jânio Quadros telefonou-me de São Paulo, comunicando que iria à Europa, e, ali, aguardaria o resultado das apurações. Aproveitou o ensejo para felicitar-me pela isenção revelada em face do plei to, a qual havia per mi ti do ao povo ma ni fes tar li vre men te, e sem te mor de represá li as, sua opi nião atra vés das ur nas.

Enquanto o cenário político se agitava, através das especulações sobre os ru mos e as in ten ções que iri am ca rac te ri zar o novo go ver no, eu prosseguia no meu *rush* inauguratório, acrescentando novas unidades ao acervo das realizações da que le qüin qüê nio ad mi nis tra ti vo.

Em outubro, estive em Volta Redonda, a fim de inaugurar, na usina da Companhia Siderúrgica Naci o nal, o oi ta vo for no de aço, em pre en di men to da Meta Siderúrgica. Com o novo forno que, naquele dia, entrava em atividade, a usi na atin gi ria a ca pa ci da de ins ta la da de 1.300.000 to ne la das de lin go tes de aço – mais 200.000 to ne la das que o pre vis to na Meta 19^a.

E, ao atingir a capacidade de 1.300.000 toneladas, Volta Redon da vir tu al men te du pli ca va sua pro du ção du ran te o meu go ver no, já que, em 1955, esta era ape nas de 665.666 to ne la das. A mes ma cur va de cres ci men to fora registrada na produção brasileira de aço, a qual era de 1.162.000 to ne la das em 1955, e, em 1960, já se ele va ra a 2.300.000 to ne la das.

Essas cifras não deixavam de ser animadoras, mas elas não refletiam, com fidelidade, a Meta Siderúrgica, que era bem mais ampla.

Duas no vas usi nas de gran de por te – a Usiminas e a Cosipa – en con tra-
vam-se tam bém em fase bem adi an ta da de cons tru ção e, já em 1962, de-
veriam entregar ao mercado brasileiro mais de um milhão de toneladas.
A esse to tal se ria acres ci do pelo me nos ou tro mi lhão, de cor ren te da ex-
pansão das usi nas exis ten tes, como a Bel go-Mineira, a Man nes mann e a
própria Volta Redonda, que já iniciara, naquela época, os estudos para
umaterceiraexpansão.

Ain da no mês de ou tu bro, ina u gu rei o tre cho de 196 qui lô me-
tros da ro do via en tre Ja taí e o ca nal de São Si mão, in clu si ve uma pon te de
206 me tros so bre o rio Para ná í ba, na di ví sa en tre Mi nas Gera is e Go iás. O
tre cho entre gue ao trá fe go era par te da gran de trans ver sal da BR-31, cujos
pontos extremos eram Vitória, no Espírito Santo, e Cuiabá, em Mato
Grosso, completando-se a chamada São Paulo–Cuiabá, a qual ficava,
assim, transitável desde o porto de Santos até a capital mato-grossense,
atravessando a denominada região centro-norte desse grande Estado,
de po is de cru zar o sul de Go iás.

As inaugurações se sucediam, e não com qualquer propósito
promocional, mas por coincidência, já que as obras iniciadas quase ao
mesmo tempo estavam sendo concluídas simultaneamente. Quatro dias
mais tar de, já me en con tra va em Belo Ho ri zon te, para en tre gar ao trá fe go
a esplêndida ro do via, de no mi na da Fer nã o Dias, comple tan do a li ga ção de
São Pau lo com a ca pi tal mi ne i ra, numa ex ten são de 576 qui lô me tros.

No início do meu governo, a rodovia Fernão Dias encontra-
va-se com a terraplenagem ata ca da em vá ri os pon tos, mas sem con ti nu í-
dade, achando-se intocados cerca de 180 quilômetros, exatamente os
mais difíceis e pesados. Fal ta vam, tam bém, to das as obras de arte e não
existia pavimentação. Os serviços foram então atacados vigorosamente,
e em ou tu bro de 1960 es ta vam con cluí dos.

Entretanto, quan to mais me em pe nha va em ad mi nis trar, mais
a política tentava desviar-me do caminho que levaria ao progresso do
país. Em novembro, presidi a outras inaugurações: a Rodovia Catalão–
Uberlândia, in te gran te do pla no de li ga ção San tos–Bra sí lia; o ser vi ço te-
le fô ni co, em mi cro on das, en tre Bra sí lia e Uber lã n dia; en tre guei ao trá fe-
go, no Rio, o primeiro trecho da Avenida Perimetral, a que o governa-
dor da Gu a na ba ra deu o nome de Jus ce li no Ku bits chek, que iria fa zer a
ligação entre as Avenidas General Justo e Presidente Vargas, resolvendo,

em parte, o problema da circulação de veículos no centro da cidade e estabelecendo uma ligação, em via elevada direta, entre os extremos norte e sul da zona comercial; a pavimentação da ligação rodoviária Goiânia—Anápolis, visitando o belo obelisco, erguido em Goiânia, para assinalar o marco zero da rodovia, trecho da BR-14 – Transbrasiliana –, a grande longitudinal que cortava o Brasil de Norte a Sul, tendo como pontos extremos, Belém do Pará e Livramento, no Rio Grande do Sul, após um desenvolvimento de 4.500 quilômetros, e cujos principais segmentos já estavam concluídos; e a pavimentação da rodovia Belo Horizonte—Monlevade, com 113 quilômetros de extensão, e de importância vital para as indústrias siderometalúrgicas de Minas Gerais.

Ainda em novembro, entreguei ao tráfego novos trechos das Rodovias BR-5 e BR-31, compreendendo dois segmentos entre Vitória e Guaraná e entre Linhares e Divisa, na BR-5, e mais dois trechos para o entroncamento dessas estradas com a BR-31 e para o acesso a Guarapari, além de 27 quilômetros da BR-31, entre Jabaetê e Marechal Floriano. E, no último dia do mês, inaugurarei, na Rodovia Presidente Dutra, a variante da serpa das Araras.

Uma semana mais tarde, compareci à cerimônia, realizada em Brasília, da apresentação do primeiro trator de fabricação nacional, por iniciativa da Ford do Brasil, e de acordo com os planos do Grupo Executivo da Indústria Automotobilística. Tratava-se de um trator de tipo médio, dentro do plano global de 30.000 unidades a serem fabricadas no país, no período de dois anos, impulsionado por um motor da marca Perkins, também já produzido no Brasil.

A indústria automobilística constituirá um dos maiores êxitos do meu Programa de Metas. Àquela altura, de corridos cerca de três anos de sua instalação, 320 mil veículos, de todos os tipos, já trafegavam nas estradas do país, e com um índice superior ao venha por cento de nacionalização. A fabricação de tratores representava a última etapa da saga industrial e, para executá-la, uma operação de larga envergadura tivera de ser levada a efeito pela Ford do Brasil, ao promover a montagem da maquinaria importada, inclusive fazendo transportar por via aérea quase 35 mil quilos de equipamentos, no valor de 200 mil dólares.

Entretanto, aquele veículo, produzido pela Ford, constituía apenas um dos dez projetos aprovados pela GEIA para a fabricação de

tratores nacionais, e cuja execução, conjunta e simultânea, iria permitir ao Brasil ingressar no mercado internacional com uma produção de 31 mil unidades, no período de dois anos, com preenchimento das máquinas leves e médias, como aquela, até às pesadas e desteira. Diante da grande multidão que se formara junto às grades do Alvorada, eu pus o tração em movimento e o dirigi durante alguns minutos, por entre palmas de todos os presentes. Estava concluída a meta à qual o Ministro Lúcio Meira dera extraordinária patriótica colaboração.

Em dezembro, eu me preparava para receber, em Brasília, um hóspede ilustre. A data marcada para essa visita era o dia 13 da que le mês — dia nada propício, segundo os supersticiosos. E, de fato, nem tudo correu bem por ocasião da estada do imperador da Etiópia no Brasil.

Três incidentes desagradáveis ocorreram no dia de sua chegada: a) um oficial da Aeronáutica teve um atrito com um cinegrafista no aeroporto, e o prendeu quase na presença do imperador; b) um dos membros da comitiva do visitante, quando subia a rampa do Palácio do Planalto, com o peito repleto de medalhas, entrou por um daqueles perigosos e transparentes vidros do edifício, e deixou cortada nele sua figura; e c) por ocasião da minha condução com o Colar da Rainha de Sabá, todo de ouro, a corrente inexplicavelmente se partiu e a cerimônia teve de ser suspensa até que se fizesse o reparo.

Esses incidentes representaram apenas o começo. Constituíram uma espécie de ensaio da tragédia bem maior que, no dia imediato, iria ter lugar.

A princípio, ele era um *Ras*. Depois, foi o *Ras dos Ras*, isto é, o Príncipe dos Príncipes, herdeiro da coroa etíope. Em 1928, assumiu o poder como *Negus Negusta*, o Rei dos Reis. Em 1930, proclamou-se imperador. Com este título, foi o segundo soberano reinante a visitar o Brasil. Antes dele, só tivemos a visita de um rei: o da Bélgica, em 1922.

Alto, esguio, elegante em seus uniformes de gala, poucos diriam que se aproximava dos 70 anos. De trato suave e extremamente polido, o *Negus* era uma figura que se impunha desde o primeiro contato.

Esperei-o no aeroporto e o vi descer a escada de bordo, com seu capacete adornado com uma juba de leão e o peito coberto de condecorações. Após as honras militares e as apresentações oficiais, seguimos para o Palácio do Alvorada, onde ele ficaria hospedado.

No automóvel, durante o percurso pela cidade, conversamos animadamente em francês. Falou-me da Etiópia e fez-me perguntas sobre o Brasil. Admirou-se de que Brasília estivesse localizada num planalto – o que acontecia com o seu país – e disse-me que, assim como eu vinha procurando fazer, ele também estava empenhado na tarefa de modernizar a Etiópia, de forma a promover-lhe o desenvolvimento econômico. Reinava sobre 22 milhões de súditos, numa área de 510 mil milhas quadradas.

A meta prioritária do seu reinado era a educação. Esforçava-se por educar o seu povo, abrindo escolas e universidades e tornando o ensino acessível a todos. Nesse sentido, acumulava as funções de imperador com as de ministro da Educação. “Sou ministro de mim mesmo” – declarou-me. “Destapata não há quem me faça abrir mão.” Na quele momento promovia, igualmente, a transformação do regime: passando de absolutismo para uma monarquia constitucional, do tipo parlamentarista.

Entretanto, as reformas políticas, em premissas com certo radicalismo, não vinham sendo bem recebidas pela aristocracia local, apegada a privilégios que remontavam há mais de 3 mil anos. O *Negus*, porém, era determinado na realização dos seus propósitos reformistas. Ignorava a oposição que, com essa atitude, se tornava cada vez mais popular no seio do povo.

O Programa a ser cumprido, durante aquele dia 13, incluía visitas às duas Casas do Congresso e ao Supremo Tribunal Federal. Deixei-o no Alvorada, a fim de que repousasse um pouco, após a longa viagem, e, à tarde, ele me visitou no Palácio do Planalto, quando se realizou a cerimônia da entrega a mim da mais alta condecoração de seu país, o Colar da Rainha de Sabá.

O ato foi solene, já que era rigoroso o protocolo observado pela comitiva imperial, apenas prejudicado pelo rompimento da corrente que prendia a condecoração. Enquanto aguardávamos que fosse reiniciada a cerimônia, um general da corte aproximou-se do imperador e cochichou-lhe qualquer coisa ao ouvido. O general tinha a fisionomia visivelmente transtornada.

Hailé Sélassié ouviu tudo com a maior atenção, e não se alterou.

Cumpriu o resto da cerimônia com a absoluta tranqüilidade, e, por fim, quando estávamos a sós, pediu-me licença para revelar um

fato que, em bo ra o cor ri do no seu país, de ve ria ser do meu co nhe ci men to, já que, na que le mo men to, ele era hós pe de ofi ci al do go ver no bra si lei ro. E, então, informou-me: “Notícias, chegadas agora de Adis-Abeba, dão con ta de que o cor reu um gol pe mi li tar na ca pi tal e que foi de cla ra do fin do me ure i na do.”

Olheio-o surpreendido. Fizera-me aquela comunicação com absoluta serenidade, sem a mínima alteração na voz, acrescentando, talvez com o propósito de me tranqüilizar: “Estou aguardando confirmação da no tí cia e, as sim que a re ce ber, co mu ni ca rei a Vos sa Ex ce lên cia.”

Pus à disposição do imperador todos os meios de comunicação de que o Brasil dispunha, mas a situação em Adis-Abeba era tão confusa que nenhuma das mensagens enviadas, quer por ele próprio, quer por in ter mé dio do Ita ma ra ti, ob te ve res pos ta. Per gun tei-lhe se de se ja va can ce lar as de ma is vi si tas, pro gra ma das para aque le dia, e ele po li da men te re cu sou, de cla ran do que não de se ja va pre ju di car o bri lho da re cepção.

À noite, re a li zou-se, como se nada ti ves se ha vi do, o ban que te ofi ci al no Planalto. À champanha, trocamos os discursos de praxe, e, após o ban que te, de po is de per ma ne cer al gum tem po no sa lã o, o im pe ra dor a pro xi mou-se de mim e solicitou que lhe concedesse um pouco de tem po, pois ti nha ne ces si da de de fa lar-me. Se gui mos para a bi bli o te ca, onde não se ria mos in ter rom pi dos.

Sua tez mo re no-escura con tras ta va com a al vu ra do uni for me de gala. Disse-me que, segundo os últimos informes recebidos, não havia dúvida de que estava vitorioso o golpe militar, ocorrido em Adis-Abeba. Informou-me que seu fi lho, o Prín ci pe Asfa Was sen, ha via feito uma proclamação ao povo, pedindo apoio para o novo regime. Nes sa hora, fez uma pa u sa, como se re cons ti tuís se um mun do de re cor da ções, e co men tou: “Não acre di to, Se nhor Pre si den te. Co nhe ço bem o meu fi lho. Não seria capaz dessa traição.” Disse a frase sem ressen ti men to, mas com amar gu ra. Era vi sí vel o que se ocul ta va sob aque le co men tá rio. O fi lho ha via sido ví ti ma da pres são dos que as sal ta ram o po der. Cer ta men te, ele fora apri si o na do e ob ri ga do a fa zer a pro cla ma ção, numa ten ta ti va, mu i to co mum em to dos os gol pes, de dis si pa ra na tu ral re a ção da opi nião pú bli ca. O que, so bre tu do, o pre o cu pa va era a fal ta de comu ni ca ções. O pouco que con seguira saber fora-lhe transmitido por

intermédio do Departamento de Estado do norte-americano, que se comunicara com a Embaixada dos Estados Unidos na Etiópia. O movimento subversivo estava circunscrito à área da capital, já que o resto do país permanecera fiel ao trono. Havia tempo, portanto, para uma tomada de atitude.

Em face disso, era imperioso que regressasse com urgência. Existia, porém, um problema que teria de ser resolvido e de cuja solução dependeria o êxito de seu plano. Tinha em seu poder um cheque de 60 mil dólares, emitido como imperador da Etiópia; em face das circunstâncias, nenhum banco concordaria em descontá-lo. E concluiu: “Desejava sua interferência, Senhor Presidente, no sentido de que algum banco daqui concordasse em fazer o respectivo desconto.”

O pedido não deixou de me inquietar. Se, pessoalmente, eu dispusesse daquela quantia, não teria a menor dúvida em apresentá-la ao imperador. Infelizmente, não a tinha. Por outro lado, não poderia autorizar o Itamarati a endossar o cheque, pois se tratava de assunto particular de um soberano deposto. Senti-me angustiado, sem saber o que fazer, embora estivesse sinceramente empenhado em auxiliar o ilustre visitante naquele momento de desgraça.

Pensei um pouco e, erguendo-me, solicitei ao imperador que me permitisse ausentar-me por alguns minutos, pois desejava conversar com alguns amigos. Na realidade, já tinha uma idéia sobre como resolver aquele caso. Ao deixar a biblioteca, chamei o Ministro Horácio Láfer, titular da Pasta do Exterior e homem reconhecidamente rico, e expus-lhe o problema. Láfer mostrou-se surpreendido. “É um favor que lhe peço, Láfer. Não poderei deixar de socorrer o imperador nesta emergência. Como não será lícito ao governo endossar esse cheque, rogo-lhe que o faça em caráter pessoal, e, assim, resolveremos o caso.”

Percebi que a sugestão fora recebida com reserva. Láfer conservou-se em silêncio durante alguns instantes e, em seguida, indagou: “E se o imperador não cobrir o cheque depois?” “Neste caso”, respondi, “você terá feito um sacrifício em favor de uma Casa Imperial de três mil anos.” Láfer sorriu desconcertado, mas prontificou-se a endossar o cheque.

Comuniquei o fato ao imperador, que agra de ceu, com abso luta dignidade. Estava programada para o dia seguinte uma visita a São

Paulo. Perguntei a Hailé Sélassié se desejava cancelá-la. Respondeu-me que não. Teria de providenciar o seu regresso, e isto levaria um dia, e, nestas condições, seria melhor cumprir o programa até o fim, mesmo por que sempre se interessara em conhecer São Paulo.

No dia seguinte, cedo, tomei o avião, rumo à capital paulista. Acompanhei-o até o aeroporto. Estava sereno e amável como sempre, embora, segundo fora informado, houvesse passado a noite quase em claro, conferenciando com os integrantes da comitiva. Vestia seu uniforme de gala e usava o tradicional capacet, orlado com uma juba de leão.

Agradeceu-me a acolhida que lhe dera e a amizade com que o tratara, apesar de tudo o que havia ocorrido. Aparentou-me a mão com calor, visivelmente comovido, mas controlou-se em seguida. Ao chegar ao alto da escada do avião, voltou-se e desceu dois degraus, dando a entender que desejava falar-me. Apressei-me em ir ao seu encontro, subindo, por minha vez, alguns degraus. Disse-me, então, o imperador, quase num sussurro: “Esta cidade vale vinte anos de reinado.” Subiu a escada de novo e, em seguida, voltou-se, para contemplar o cenário de Brasília. Levou a mão ao capacete, numa continência de despedida. Retribuí o gesto, emocionado.

Em São Paulo, Hailé Sélassié, segundo me informou pelo telefone, recebera informações detalhadas sobre o que estava ocorrendo na Etiópia. De fato, seu filho Asfa Wasen, de 44 anos, estava preso em Addis Abeba, e os Generais Dibom e Wendafrash eram os líderes da revolução, que se dizia “progressista e destinada a extinguir o feudalismo radicado na Etiópia”. Embora a capital estivesse em poder dos rebeldes, o resto do país e o Estado federado da Eritreia permaneciam fiéis ao trono.

No dia seguinte, à meia-noite, o imperador seguiu para o Norte da África num avião comercial fretado. Tomei-o em Monrovia e desceu na Eritreia. Ali, conseguiu entrar em contato com o General Menguegha, seu leal súdito, que imediatamente se pôs à frente da contra-revolução. Duas mil pessoas moravam nas ruas de Adis Abeba, durante os combates travados entre revolucionários e contra-revolucionários.

Os rebeldes, quando perceberam que a situação estava perdendo, fuzilaram 16 altos funcionários da Coroa e 3 ministros do imperador. Poucos dias mais tarde, Hailé Sélassié entrava triunfalmente em

Adis-Abeba, assentando-se, de novo, no trono que fora da rainha de Sabá. Um dos seus primeiros atos foi ordenar o fuzilamento, em praça pública, dos Generais Dìbome e Wendafrash, os líderes da revolução.

Eu já havia deixado o governo do Brasil e encontrava-me na Europa, quando recebi uma carta, com o timbre da Casa Imperial da Etiópia, e endereçada para o meu hotel em Paris. Abri-a, com curiosidade. Era do imperador.

Hailé Sélassié agradeceu tudo o que eu havia feito por ele, naqueles dias angustiosos no Brasil, e aproveitava a oportunidade para informar-me que o cheque de 60 mil dólares, endossado por Horácio Láfer, havia sido resgatado...

O FIM DA JORNADA

A jornada chegava ao fim. Aproximava-se o 31 de janeiro de 1961, quando passaria a faixa presidencial ao Presidente Jânio Quadros.

O quinquênio fora de lutas sucessivas e árduas, mas, igualmente, de grandes vitórias. Ao abeirar-me do término do mandato, o sentimento que me assaltava era um misto de nostalgia e orgulho. Nostalgia, por saber que, dentro de poucos dias, dispersar-se-ia o grande exército de trabalhadores que havia comandado, com fé e determinação, através de todo o território nacional, para tirar o país da estagnação e fazê-lo caminhar. E orgulho, por perceber que o imenso esforço feito não se perdera. Não fora vão. Ao contrário, criara raízes, frutificara e enriquecera a Nação.

Basitava que contemplasse o mapa, que tinha afixado na parede do meu gabinete, para constatar que se tornara realidade o meu *slogan* eleitoral, de 1955, de fazer o Brasil caminhar “cinquenta anos em cinco”. Quem quisesse poderia afeirar a validade dessa assertão. Lá estavam as hidroelétricas, as estradas, as siderúrgicas, as refinarias, os estaleiros navais, os açúdes, as grandes e diversificadas indústrias – automobilística, de construção naval, de material pesado, de autopeças, etc. – falando de uma nova era para o Brasil.

E o progresso não fora apenas material, adstrito à produção de bens duráveis e de consumo, mas, também, espiritual, vinculado a

uma violenta mudança de mentalidade. O brasileiro, antes desanimado, descrente da sua capacidade empreendedora, tornara-se dinâmico, orgulhoso das virtudes de que é dotado, animado do espírito pioneiro que o levava – como aconteceu até hoje – a disputar com agressividade, no cenário internacional, seu lugar entre as grandes nações do mundo.

Quando elaborei meu Programa de Metas, em 1955, distribuí em tão 30 itens em quatro grandes setores: energia, transportes, alimentação e indústria de base.

Esse era o Programa de Metas na sua versão primitiva, isto é, antes da minha eleição para a chefia do governo. As cifras, ou melhor, os alvos prefixados poderão parecer hoje reduzidos, dado o violento avanço tecnológico que subverteu os padrões pelos quais se mede atualmente a evolução dos povos em qualquer estágio de sua evolução. Se hoje o Brasil é um país em pleno desenvolvimento, naquela época era, como as demais nações da América Latina, um exemplo do que Servan-Schreiber denominou uma “economia coagulada”. Os diferentes ciclos da sua economia – a cana-de-açúcar, o pau-brasil, o fumo – esboçaram submetidos durante séculos a métodos de exploração predatória; sendo antes objetos de troca do que propriamente de um comércio regular.

O fim do século XVIII, que assistiu à decadência da lavoura de cana, testemunhou, por outro lado, o advento da era do ouro, que se prolongou por um século e meio, seguida, imediatamente, pela do diamante, fechando-se a saga da exploração do solo com a abertura das lavouras de algodão. Durante os trezentos anos de colonização portuguesa, a mão-de-obra utilizada era a do escravo e continuou a sê-lo depois da criação dos cafezais, o que foi a principal riqueza do Brasil desde o abandono das minas até 1955, quando me candidatei à Presidência da República. A única diferença observada no trato dessa lavoura fora a troca do trabalho escravo pelo trabalho de colonos livres, muito embora, no que dizia respeito à qualificação profissional, ambos se equivalessem.

Quando governador de Minas, entrei em contato direto com a realidade brasileira e fiquei alarmado. Não era possível que uma nação, rica e poderosa em recursos naturais como o Brasil, houvesse ignorado a Revolução Industrial do século XIX e permanecesse curvada sobre a

terra, recorrendo aos mesmos tacanhos processos agrícolas que haviam caracterizado a era colonial. Alguma coisa tinha de ser feita, para que o Brasil se auto-afirmasse. Concebi, então, o Binômio Energia e Transportes.

Ao candidatar-me à Presidência da República, elaboro o Programa de Metas. Não se tratava de um programa rígido, mas de um plano de ação flexível, o qual, após a criação do Conselho do Desenvolvimento Econômico, no primeiro dia do meu governo, passou a ser revisito quase mensalmente, com a ampliação das cifras-alvos e a abertura de novas fronteiras, visando à preparação do Brasil para o grande “salto desenvolvimentista”, que o desvincularia da estagnação dos quatrocentos anos do seu passado. O que pretendi com as 30 metas iniciais e mais a “Meta-Síntese” – a construção de Brasília – foi dar um arranco no país, para que ele acordasse, pusesse em ação suas energias latentes, com presente, em fim, que era uma Nação e, como tal, de veria disputar seu lugar no cenário internacional. Essa ação, que não deixava de ser violenta, desdobrou-se em dois planos perfeitamente distintos, mas interligados: a) no terreno psicológico, através de uma incessante pregação desenvolvimentista; b) no âmbito prático, realizando, em tempo recorde, todas as obras de infra-estrutura de que o país necessitava. E os números, melhor do que as palavras, revelam que obtive êxito nessa norma de procedimento.

Quando assumi o governo, o país não tinha produzido um só motor, um só tração, um só carro, um só jipe, um só navio. Os transportes marítimos e ferroviários estavam estagnados. Para que se tenha uma idéia de como era a situação brasileira no início de 1956, por meio de algumas estatísticas comparativas, basta dizer que, no ano anterior, o Brasil produziu 1.000.000 de toneladas de aço, enquanto os Estados Unidos produziram 120.000.000; o Brasil tinha uma produção de 3.000.000kW de energia em comparação com os 150.000.000 dos Estados Unidos; o Brasil possuía 800km de vias pavimentadas e os Estados Unidos 7.000.000 de km; o Brasil ainda não produzia nenhum carro e os Estados Unidos estavam produzindo 7.000.000. O nosso produto nacional bruto era de 10.000 milhões de dólares e o dos americanos era de 500.000 milhões de dólares. A nossa renda *per capita* era de 200 dólares por ano, e a dos americanos era de 3.000 dólares.

Esta foi a situação que enfrentei ao chegar ao governo. Tinha de enfrentá-la, mas, para fazê-lo, tinha necessidade de recursos. Onde ir buscá-los? Recorri à técnica, a que já estava habituado desde os meus tempos de governador de Minas. Aliar as disponibilidades do Tesouro Nacional à cooperação da iniciativa privada. E, assim, depois de estabelecer as 31 metas específicas, que consubstanciariam minha obra administrativa, arregacei as mangas e me pus a agir. Agir ao meu modo – sem peias burocráticas, sem horário de trabalho, transformado, eu próprio, em *fis cal de obras*.

Recorrei à opinião do escritor norte-americano E. Bradford Burns, contida no seu livro *A History of Brazil*, recentemente publicado, e que reflete melhor do que qualquer das nossas habitualmente falhas estatísticas os objetivos alcançados durante o meu governo. E. Bradford Burns escreveu à página 335 da sua documentada análise o seguinte: “Durante a administração Kubitschek, 1956 a 1961, o Brasil experimentou um crescimento econômico sem paralelo. A produção de petróleo aumentou 2.500 por cento... Por volta de 1960, o Brasil estava manufaturando a metade da maquinaria necessária à sua indústria pesada: máquina operatrizes, motores, transformadores, equipamento para mineração e transporte, turbinas e geradores, etc... As taxas de crescimento durante a administração foram nada menos que espetaculares... A produção agrícola aumentou em 52 por cento e a industrial, em 140 por cento, refletindo a prioridade que foi dada à industrialização. Durante a década de 50, a taxa de crescimento econômico do Brasil foi três vezes mais do que a do resto da América Latina. Efetivamente, foi uma das taxas de crescimento mais impressionantes de todo o mundo ocidental.”

Como se vê, Bradford Burns cingiu-se aos aspectos econômico-financeiros do meu governo. Poderia ter completado sua análise, ajuntando dois itens que são da maior importância para a compreensão daquele decisivo período vivido pelo Brasil: a Meta da Legalidade, consubstanciada no mais rigoroso respeito à Constituição, e a construção de Brasília, a razão de ser deste livro.

Mas a longa caminhada estava próxima do fim. Na noite de 31 de dezembro de 1960 – um mês antes de deixar a Presidência – fiz uma comovida saída ao povo através de uma cadeia de rádios e televisões. Essa palestra constituiu uma espécie de despedida aos milhões

de brasileiros que me haviam apoiado naquela arrancada. “A verdade, meus amigos” – disse na ocasião – “é que somos um país que já caminha sozinho, um país que se não deixasse ficar no atraso e, hoje, marcharia corajosamente, ajudado ou desajudado por capitais do exterior, em direção a um destino de grandeza.”

Fora sincretismo ao dizer essas palavras. De fato, a era do atraso, do desânimo e da estagnação havia chegado ao fim. Podia testemunhar a transformação sofrida pelo país com o planejamento do novo e inspirador cenário nacional. Havia atividade por toda parte, com a iniciativa privada unindo seus recursos aos do governo para a realização de empreendimentos que interessavam ao futuro da Nação.

O caso do Nordeste era típico. Através da Sudene, eu realizava uma reforma administrativa da maior significação para a população local. O Nordeste não necessitava apenas de verbas, como viviam apregoando os políticos locais. Era necessário que seu subdesenvolvimento fosse enfrentado com as mais modernas técnicas do planejamento integrado. Assim, a ação do governo não se dispersaria em iniciativas conflitantes, mas obedeceria a um plano diretor que regeria todos os investimentos feitos na região. Para se dar um exemplo do acerto dessa política, basta dizer que, só em 1959, cerca de um bilhão de cruzeiros de verbas que estavam congeladas no plano geral de contensão de despesas foi encaminhado para o Nordeste. O plano quinquenal de desenvolvimento do Nordeste, que enviei ao Congresso em 1960, definia a orientação adotada pelo governo para aquela região. Os investimentos nele previstos aproximavam-se de 80 bilhões de cruzeiros, os quais, bem aplicados, iriam não só triplicar a população geradora do Nordeste, como também sextuplicar sua rede de estradas pavimentadas e decuplicar sua área irrigada.

Mas não me preocupei, tão-somente, em integrar os investimentos oficiais num programa, e intensificá-los. Tive o cuidado de dar o máximo de apoio à iniciativa privada, atraindo seus investimentos que, de outra forma, seriam encaminhados para outras regiões do país, mais desenvolvidas. A política de fomento às iniciativas industriais, que executei na região, não encontrava paralelo em qualquer parte do território nacional. Incentivos de ordem fiscal, cambial e financeira eram ministrados sem quaisquer complicações burocráticas.

Até junho de 1960, eu já havia sancionado 12 projetos industriais, aprovados pela Sudene. Muitos outros estavam sendo estudados, nos mais variados ramos de indústria. Os projetos para a região do Recife, por exemplo, aprovados ou em estudos, já representavam investimentos superiores a 10 bilhões de cruzeiros e deveriam dar empregos, direta ou indiretamente, a cerca de 75 mil pessoas. Essas novas indústrias, instaladas em regiões selecionadas tecnicamente, iriam aproveitar as matérias-primas, tanto agrícolas quanto minerais, que aquelas zonas possuíam em abundância. Era o caso da borrachasintética, da indústria de plásticos e de bebidas finas destiladas – todas elas baseadas na cana-de-açúcar – e dos adubos fosfáticos supertríplex, retirados das rochas fosfóricas, existentes. Essa sólida base de matérias-primas locais, ligadas à abundância de energia elétrica barata, e o fato de existirem um mercado local e uma infra-estrutura de transportes, garantiriam o êxito da industrialização do Nordeste.

Tudo isso eu disse num discurso que pronunciei no Recife, em setembro de 1960. Não eram palavras, por que o que fora anunciado convertera-se, de fato, em realidade. Ao examinar a região, uma década após a criação da Sudene, pude verificar, com orgulho, ser bem diferente a paisagem do Nordeste. Cinco bilhões de cruzeiros no vos, ou 5 trilhões de cruzeiros do meu tempo, já tinham sido aplicados no desenvolvimento da região e 1.440 indústrias ali estavam se desenvolvendo, e já o índice *per capita* passara de 80 para 250 dólares.

A PAISAGEM DO ALTO

Reconstituindo o caminho percorrido, eu chegava à conclusão de que não poderia estar se não satisfeito. O Programa de Metas fora executado integralmente. E tudo havia sido realizado sob a pressão constante de uma Oposição aguerriada, que lançara mão de todos os recursos para embargar ou retardar as realizações do governo. Mas a determinação, que revelei em todos os meus atos, vencera os obstáculos – naturais ou artificialmente criados – sem que as finanças nacionais acusassem a menor depressão. O que houve – e isto é comum em qualquer administração – foram desajustamentos setoriais, de fácil correção, e de-

sequilíbrios periódicos no balanço de pagamentos, decorrentes da instabilidade característica do mercado internacional. Para demonstrar a validade de do que acima foi dito, nada melhor do que uma análise da situação econômica do país, comparando-se os números do quinquênio 1956/60 com os das administrações que sucederam à minha. Em 1956, quando assumi o governo, o volume da moeda em circulação era de 66 milhões de cruzeiros novos, e em fins de 1960 – último ano do quinquênio – esse volume cresceu para 198 milhões de cruzeiros novos. As emissões, realizadas nesse período, foram, portanto, de 134 milhões de cruzeiros novos, o que representa um aumento de 31% do meio circulante no decorrer daqueles cinco anos.

Seguiram-se os governos de Jânio Quadros e João Goulart, e a situação, refletindo as agitações das duas épocas, alterou-se substancialmente. Em março de 1964, quando se instalou o governo Castelo Branco, a moeda em circulação já se elevava a 912 milhões de cruzeiros novos, acusando um aumento, portanto, de 50%, mas apenas em três anos. Daí em diante a situação evoluiu com rapidez. No dia 30 de março de 1970, o meio circulante já atingira a cifra de 5 bilhões e 200 milhões de cruzeiros novos, verificando-se um aumento, pois, de 570% em apenas seis anos.

Examinemos, agora, os fatores que contribuíram para essa disparidade de situações, a fim de se chegar a uma conclusão sobre o processo inflacionário brasileiro. Vejamos o que era o Brasil, economicamente, antes de 1956, isto é, no período imediatamente anterior ao meu governo. Em 1955, o Produto Interno Bruto era da ordem de 10 bilhões de dólares e nos sapopulação atingia, na época, 60 milhões e 202 mil habitantes, o que situa o produto *per capita* em 228 dólares. Expliquemos os significados desses números, quer comparando-os com os de outros países, quer analisando-os tendo em vista a situação anterior, pois, assim, poderemos surpreender a causa da maioria dos problemas nacionais.

O produto brasileiro *per capita* em 1955, que era de 228 dólares, revelava-se inferior ao dos Estados Unidos, de 3.554 dólares; do Canadá, de 2.843 dólares; da Suíça, de 1.990 dólares; e da União Soviética, de 1.421 dólares. Cotejemos, agora, nossa situação, em 1955, com a de outros países, os quais, de forma geral, enfrentavam, como nós, o pro-

blema do subdesenvolvimento. Enquanto o Brasil apresentava uma renda *per capita* de 228 dólares, eram os seguintes os números relativos a estas nações: Argentina, 697 dólares; Chile, 539; Colômbia, 374 dólares; Costa Rica, 507 dólares; Cuba, 613 dólares; México, 372; Panamá, 468; Uruguai, 679; Venezuela, 921; Malásia, 506; Hong-Kong, 387; Grécia, 483; Irlanda, 782; Itália, 733; Espanha, 416; Israel, 1.032; Líbano, 515; Bulgária, 519; Tchecoslováquia, 966; Hungria, 697; Polônia, 675; e por último, o Mundo, considerado como um todo, 593 dólares. Em face dessas cifras, o que se constata é o seguinte: éramos mais pobres do que os vinte países citados, e, igualmente, mais pobres do que o Mundo, considerado globalmente.

Esta era a situação que encontramos em 1956, do ponto de vista estático. Torna-se necessário indicar, igualmente, e com a maior clareza, de onde vínhamos, como vínhamos e para onde íamos. De fato, 228 dólares *per capita* poderiam não ser maus, se representassem apenas um ponto, um estágio, numa veloz transição para dias melhores. Há a considerar, contudo, outros fatores que são de grande importância para a avaliação da situação. Um deles era o aspecto realmente explosivo que caracterizava – e ainda caracteriza – o nosso desenvolvimento demográfico. De 1940 a 1950, crescemos a uma taxa cumulativa anual de 2,38%, que é altíssima, e de 1950 a 1960, ela subiu para 3,18%, crescimento esse totalmente vegetativo, já que a contribuição da imigração foi insignificante. O Produto Interno Bruto, frente à explosão demográfica, comportou-se com as características dos países altamente subdesenvolvidos. De 1948 a 1955, seu crescimento foi aproximadamente de 3,2 por cento ao ano. Recuando-se, porém, ao ano de 1913, e tirando-se uma média até 1955, verifica-se que o crescimento foi de apenas 0,20% – dois décimos de um por cento ao ano. É importante assinalar que, a partir de 1928 – último ano de prosperidade mundial de pós-guerra –, não se verificou qualquer crescimento *per capita* da renda e o mesmo aconteceu entre 1913 e 1948, num período de 35 anos em que a população cresceu em vinte e seis milhões de habitantes, mais que o dobro.

Esses dados merecem ser meditados, pois contêm a explicação de muitos fenômenos ocorridos no Brasil. Creio poder sintetizar, em alguns itens, os principais fatos que constituíram o pano de fundo das decisões que tive de tomar, ao assumir o governo. São eles: a) renda

per capita excessivamente baixa; b) sensação eufórica de rápido desenvolvimento provado pelas exigências da guerra, depois de longa estagnação; c) forte crescimento demográfico, com enorme proporção da população nas idades improdutivas; d) rapidíssimo processo de urbanização desligado da aquisição de maior produtividade nas áreas urbanas; e) quebra sensível da capacidade de importar; e f) mimetismo econômico que levou muitas classes a exigirem níveis de consumo dos povos adiantados.

A verdade, portanto, era que o rápido crescimento da economia entre 1946 e 1955 não passara de recuperação cíclica de um longo período de depressão e estagnação. Entre 1913 e 1955, como vimos, o produto *per capita* crescia apenas dois décimos de um por cento, o que é insignificante. Os riscos do *não-desenvolvimento* eram, assim, mais graves do que se poderia julgar, em função apenas de uma análise superficial. Isto, porém, não era tudo. Além da decisão de se produzir o necessário, portanto, o desenvolvimento, ou a providência de veria ser tomada. Antes de assumir o governo, discuti longamente esse aspecto do problema com meus assessores. Tinha a intuição de que uma aranha, pura e simples, no rumo do desenvolvimento, não seria suficiente. Era imprescindível fixar-se, antes de tudo, o que poderemos denominar o “modelo de subdesenvolvimento brasileiro”.

Entre 1940 e 1955, o Brasil havia passado, quer quantitativa, quer qualitativamente, por um choque de desenvolvimento. Entretanto, a partir de 1954, e já plenamente em 1955, notavam-se alarmantes sintomas de que as influências favoráveis – dentro e fora da economia – tinham começado a perder o impulso. Nessas condições, o nosso desenvolvimento, segundo todas as previsões, não deveria prosseguir de modo natural e autônomo, empurrado pela velocidade adquirida.

Foi essa a situação por mim encontrada em 1956. E foi esse, basicamente, o raciocínio que me levou a concluir que uma ação drástica e violenta de veria ser tomada na quele momento, de forma a impedir que se perdesse o terreno conquistado, isto é, que se retornasse à estagnação.

Surgiram, pois, as metas de desenvolvimento. Tratava-se de um esforço gigantesco – até então inédito no Brasil – de se estabelecer um conjunto de medidas administrativas e de obras de vulto, que tivesse como objetivo não só impedir a provável desaceleração, mas também comunicar um impulso bem maior ao incipiente desenvolvimento do país.

Esse esforço teve caráter polimorfo. Abrangia uma larga faixa de providências, indo dos incentivos e motivações psicológicas, que tentei obter com a fixação das cifras a serem atingidas, até a quebra de pontos de estrangulamento da economia – como energia, os transportes, o aço, etc. – e, ainda, a preocupação de atrair capitais estrangeiros, que tendiam a se retirar.

Com esses objetivos em vista, programaram-se intervenções de capital público em obras de natureza básica ou infra-estrutural. Buscou-se facilitar e estimular as atividades e os investimentos privados. Criou-se o Conselho do Desenvolvimento, que recebeu o encargo de planejar e aferir a compatibilidade intersetorial do desenvolvimento do país, acompanhando-se, passo a passo, e reformulando, quando conveniente, as medidas e os programas, quer de maneira específica, quer por grupos.

Assim, em fevereiro de 1956 – quando iniciei o meu quinto quinquênio – o Programa de Metas estava em situação de ser imediatamente executado. Tratava-se de uma esquematização de níveis setoriais, que deveriam ser alcançados, e de meios de produção, expressos em unidades físicas. Deve ser ressaltado, porém, que a cada um desses níveis ou metas correspondia o investimento, em cruzeiros ou em moedas estrangeiras, julgado necessário para se alcançar, na data programada, o objetivo a que se visava. Expressaram-se tais investimentos por seus valores nominais, sujeitos a uma taxa anual de inflação de 13,5% sobre sua parcela em cruzeiros.

Nada fora realizado às tontas, sem avaliação de recursos disponíveis e sem um objetivo claro a ser atingido. Tudo obedecera a um rígido planejamento – o primeiro levado a efeito no Brasil – e concebido para ser executado dentro de um prazo prefixado. O êxito do Programa de Metas, entre tanto, só foi possível graças a uma motivação psicológica, que tive a habilidade de criar e de propagar pelo país, de forma a convertê-la, através de compreensível processo de persuasão, num verdadeiro estado de espírito nacional, que era uma espécie de conscientização coletiva. Coube a mim, pessoalmente, realizar esse trabalho, através de uma pregação incessante em toda a extensão do território nacional, quer durante a campanha eleitoral, quer durante o quinquênio, numa intensidade crescente, de forma a estabelecer perfeita identidade entre o governo e o povo.

Até aqui, relatei a situação que encontrávamos, ao assumirmos o governo, enumerando as providências que se fizeram necessárias para que fosse assegurado o êxito do Programa de Metas. Entretanto, nem tudo foi tão fácil, como a narrativa pode dar a entender. Tivemos de vencer dificuldades – e grandes – que serão analisadas, a seguir, e classificadas em três itens: balanço de pagamento, inflação e subdesenvolvimento.

BALANÇO DE PAGAMENTO

Do ponto de vista do balanço de pagamento, o elemento crucial era a baixa capacidade de importar. Haviam-se esgotado as reservas do período de guerra e acumularam-se dívidas, a curto e médio prazos, e, nessas condições, inquietadoras perspectivas para o futuro das nossas exportações.

Usou-se de muita moderação na previsão do aumento do valor das exportações. Entretanto, os piores prognósticos foram largamente ultrapassados, pois as relações entre os preços das exportações e das importações se haviam definitivamente voltado contra nós. Com o início do ciclo da superprodução do café, o valor FOB de uma saca desse produto exportado deciu de 68 dólares, em média, entre 1951/55, para 51 dólares, entre 1956/60 – ou seja, durante o meu governo –, acusando uma quebra de 25 por cento no preço médio do produto.

O grave, entretanto, é que mesmo a estabilização, neste baixo nível, do principal produto de nossas exportações, só foi obtida à custa de enormes sacrifícios internos da economia. Através de negociações, iniciadas no México em 1957, e do Acordo Internacional do Café, concluído mais tarde, tentara-se disciplinar o mercado do produto, mediante a instituição de um sistema de quotas. Mesmo assim, a média do valor das exportações, que havia sido de 1.542 milhões de dólares entre 1951 e 1955, caíra, em valores correntes, para cerca de 1.200 milhões em 1960. Deve ser ressaltado, contudo, que, enquanto se realizava no exterior esse esforço para o disciplinamento da oferta do produto, a situação interna do café tornava-se crítica. Incentivados pelos altíssimos preços de 1951 a 1954, os produtores haviam expandido enormemente suas áreas plantadas e o impacto dessa expansão pode ser aferido através dos

seguintes números de produção: 12 milhões e meio de sacas na safra de 1956/57; vinte e um milhões na de 1957/58; vinte e sete milhões na de 1958/59; e finalmente, de quarenta e quatro milhões de sacas na de 1959/60. Para atender às exigências da política que objetivava o equilíbrio estatístico das safras, o governo viu-se obrigado a despendar aproximadamente 249 milhões de cruzeiros novos, o que – como se pode imaginar – representou tremendo impacto na economia do país. Esse esforço, porém, não foi inútil, pois leguei ao governo, que sucedeu ao meu, cinquenta milhões de sacas de café, estocadas nos armazéns do IBC, o que significava um patrimônio de bilhões de dólares.

As cifras aí estão, e falam com eloquência. O que merece ser analisado agora é um problema de suma importância para o Brasil: a relação café-desenvolvimento nacional. Naquela época, éramos um país no qual as necessidades de recursos externos se ligavam a um só produto. Nessas condições, e tendo em vista a obtenção de divisas para os investimentos, tínhamos de manobrar para fazer com que as exportações de café rendessem o máximo de recursos investíveis. Assim, a política, executada naquele período, sofreu altos e baixos, de acordo com as oscilações do mercado internacional. Em 1956, os resultados foram bons. Mas, já em 1957 e 1958, revelaram-se bastante insatisfatórios. Tentou-se uma política mais agressiva de vendas e conseguiu-se uma expansão nesse setor de 5 milhões de sacas em 1958, resultando dessa providência que, apesar das quebras no preço unitário, registramos um aumento de cerca de 55 milhões de dólares nos ingressos totais de divisas ligadas ao café.

Com relação às demais exportações, a situação, igualmente, não foi favorável. A recessão econômica em países com prado resafetou, com frequência, nos seus oportunistas do comércio, e, em face disso, deixou de ser satisfatório o resultado geral.

Contudo, tendo em vista a necessidade de se promover, sem tardança, o desenvolvimento nacional, o governo voltou-se para o exterior em busca de recursos financeiros com vistas à conclusão das obras em andamento. O Brasil era membro do Fundo Monetário Internacional e, segundo os estatutos desse órgão, era-lhe permitido sacar o correspondente à sua quota, se assim o desejasse, a título de empréstimo. No início da minha administração, havíamos sacado o correspondente a nossa quota e saldamos o compromisso rigorosamente na data com bi-

na da. Em 1959, em face dos desajustamentos, decorrentes da superprodução cafeeira na safra de 1957/58, julgamos que devíamos bater, de novo, à porta do FMI. Verificamos, com surpresa, que a mentalidade dos diretores daquele órgão havia mudado muito. O Fundo adotara os princípios da escola ortodoxa de Economia para suas deliberações sobre empréstimos a países subdesenvolvidos e, nessas condições, fizera uma série de exigências, sem o atendimento das quais não seria liberado o adiantamento solicitado.

Quem ouve falar nesse incidente com o FMI, sem estar bem informado sobre a verdadeira natureza do caso, há de pensar que o Brasil de se já via sacralizados os dólares que lhe faltavam e que, em face do volume do empréstimo pleiteado, exceção nas medidas de garantia de véssem ser tomadas. O que o Brasil pretendia, realmente, era sacar apenas 37,5 milhões de dólares da sua quota na quele Fundo. O empréstimo total, pleiteado pelo meu governo, é que era no valor de 300 milhões de dólares, mas distribuído entre o Fundo (37,5 milhões), o Eximbank e estabelecimentos de crédito privado norte-americanos (200 milhões) e europeus (o restante).

A razão por que o Fundo apareceu na transação com enorme destaque é que, na época, sua aprovação de qualquer esquema de combate a desajustamentos econômicos representava uma espécie de sinal verde, no cenário das finanças internacionais. E o Brasil, a braços com a crise do café, tinha necessidade urgente daquele *sinal verde*, para solucionar seu delicado problema interno. As exigências feitas pelo Fundo eram as seguintes: execução de um Plano de Estabilização Monetária, cujos itens principais eram a fixação de preços, não muito altos, para o café, e o lançamento, no câmbio livre, de todas as importações.

Minha atitude, em face da exigência, foi esta: em boa concordância, em princípio, com a liberação das importações, não iria permitir a sustação do câmbio especial para alguns produtos como a gasolina, o trigo e os fertilizantes. Esses três itens eram da maior importância para o país, por que a elevação do custo de qualquer um desses produtos teria reflexos imediatos sobre a bolsa do povo.

Em face da minha resistência, o Fundo alargou sua intransigência e desse choque de pontos de vista resultou o rompimento do meu governo com o Fundo Monetário Internacional. Assim agi porque

os itens, que consubstanciavam aquelas exigências, constituíam, sem a menor dúvida, a súmula de um programa, tendo como objetivo a aniquilação do Brasil. Pretendia-se paralisar o país – cuja extensão territorial é imensa – tornando proibitivo o uso da gasolina. E quanto ao trigo e aos fertilizantes? As conseqüências seriam, igualmente, desastrosas. O povo, já subalimentado, veria o pão de saparecer de sua mesa; e a nos sa ronceira agricultura mais ronceira iria tornar-se por falta de fertilizantes que lhe aumentassem a produtividade e, em conseqüência, condenar-se-ia à estagnação a população rural, que representava dois terços do volume demográficobrasileiro.

Na época, o Fundo era presidido pelo Sr. Jacobson, representante da Suécia e insensível às idéias monetaristas. Ele me visitou certa vez. Na palestra que mantivemos, condenou tudo quanto eu vinha realizando em favor do desenvolvimento do país, insinuando que a diretriz, que deveria seguir, deveria ser a de procurar reduzir a inflação a 6%, nem que, para isso, tivessem de paralisar todas as obras programadas, inclusive a construção de Brasília. De nada valeram os meus argumentos, o que me obrigou a romper com o Fundo Monetário Internacional.

Assim, assumi a responsabilidade pelo rompimento com absoluta tranqüilidade. O passo que dei era, de fato, grave, pois ele implicaria o fechamento automático, para o Brasil, das portas de todas as agências financeiras internacionais. Mesmo assim, prossegui na rota traçada e concluí, nos prazos prefixados, não só todas as obras programadas, mas, igualmente, construí Brasília e fiz a transferência da sede do governo.

O PROBLEMA DA INFLAÇÃO

O meu Programa de Metas – ao contrário do que dizem os interessados na distorção da verdade – representou uma parcela modesta, que oscilou entre 4 e 6% do Produto Nacional Bruto, situando-se, portanto, dentro da capacidade normal de poupança do país. Entre 1958 e 1961, período em que se verificaram os maiores investimentos, apenas 40% dos meses de penedram do Orçamento da União, e mais da metade des se

dispêndio se referia a fundos especiais, constituídos por tributos de destinação específica, ou por recursos oriundos de vinculações constitucionais, tratando-se, pois, de despesas com previsões de receita. Assim, o recrudescimento da pressão deficitária e inflacionária no final do meu governo derivou, principalmente, de fatores estranhos ao Programa de Metas.

Repilo energeticamente qualquer insinuação de que procurei desenvolver o país através da inflação. As estatísticas mostram que, nos cinco anos de meu governo, foi mantida, em média, a taxa de inflação no período imediatamente anterior – governos Café Filho, Getúlio Vargas e Dutra –, mas será indispensável ressaltar, também, que aumentou notavelmente a taxa de crescimento demográfico, intensificou-se a urbanização das massas rurais, generalizou-se o conhecimento dos hábitos de consumo dos povos mais adiantados, apesar de uma renda *per capita* esmagadora pelo período de 40 anos, e das baixas do mundo!

Tudo isso é altamente inflacionário. Entretanto, não tem faltado quem, a serviço do ódio partidário, procure me acusar desses fenômenos, cujas causas estão evidentemente integradas em nossa história dos últimos séculos. No último ano do governo anterior ao meu, votou-se uma elevação de salários para os militares e, ainda, sem previsão de receita adicional, um aumento de 70% nos vencimentos do funcionalismo civil, o que acarretou, sobre a minha administração que se iniciava, um aumento compulsório de despesas públicas, não incluídas no Orçamento, de 1,9 bilhão de cruzeiros novos.

A esses déficits importa acrescentar cerca de 1,3 bilhão de cruzeiros novos, correspondentes a Restos a Pagar, transferidos de exercícios anteriores e mais outras despesas sem correspondente previsão de receita. O conjunto dos déficits jogados contra o primeiro ano do meu governo corresponderam a 6,316 bilhões de cruzeiros novos aproximadamente. Por outro lado, o aumento do funcionalismo público provocou a ondas sucessivas de reivindicações de outros grupos, obrigando o aumento de 60% no salário mínimo, em julho de 1956. Explicara-se, assim, a expansão inflacionária que então se verificou.

To da via, em 1957, ano em que, como nunca, no montante de bens e serviços do país houve uma parcela muito maior de máquinas, veículos, obras e edificações, ano em que o volume físico da importação de equipamentos aumentou de 87% e em que tiveram início as grandes

obras estruturais, como Furnas e Três Marias, ano em que se intensificou a construção de Brasília e a indústria automobilística iniciou sua expansão – o custo de vida, segundo dados da Fundação Getúlio Vargas, citados por *Desenvolvimento e Conjuntura*, subiu a ritmo inferior a 1% ao mês, o que há vinte anos não acontecia. Os oito principais gêneros alimentícios não subiram ou baixaram de preço. Era a demonstração de que o meu programa de desenvolvimento não implicava aumento da taxa inflacionária, como meus adversários até hoje se esforçam por fazer crer.

Entretanto, já em 1958, o país se defrontou com duas graves ocorrências: a seca no Nordeste e a crise no mercado de café, a que já me referi. A seca redundou em despesas não previstas da ordem de meio bilhão de cruzeiros novos. Além da seca, tive de enfrentar, na ocasião, as consequências de um novo ciclo de superprodução de café, o qual, como já vimos, exigiu a despesa, em 4 anos, da ordem de pouco mais de 7 bilhões de cruzeiros novos (sempre em valores de 1969). Conviria examinar aqui a outra faceta do problema e lembrar o significado direto dessas despesas para o Nordeste e para os Estados produtores de café. Tratava-se de um verdadeiro crédito de confiança dado aos meses, na certeza de que o investimento assim realizado, embora forçando o incremento da inflação, redundaria eventualmente num futuro melhor para o Brasil, como um todo.

Voltemos, porém, ao processo inflacionário, entre 1956 e 1960, e examinemos mais alguns fatos, que o colocarão na necessária perspectiva. Há a considerar, a respeito, uma série de fatores: 1) a inflação não é hoje um mal peculiar ao Brasil; 2) a inflação, verificada no meu governo, ao contrário do que ocorria antes, não impediu que o país atraísse um período de rápida e profunda industrialização; 3) os investimentos, como disse, não representaram senão uma parcela no total das inversões previstas e uma parcela bem pequena das despesas do governo; 4) as emissões de papel-moeda eram apenas o último elo de uma cadeia do processo inflacionário, sendo que, na maioria das vezes, a emissão era imposta por reajustamentos ligados a causas estabelecidas em governos anteriores e, outras vezes, pela necessidade de se fazer frente a déficits do Orçamento, mal-estruturado do ponto de vista técnico, e que era votado pelo Legislativo, sem a noção clara do impacto daqueles na conjuntura econômica do país; e 5) convém notar que, durante o meu governo, o nível do consumo real da população, como um todo,

aumentou, ainda que de maneira modesta, já que as sucessivas revisões do salário mínimo fizeram-se geralmente em nível superior à alta do custo de vista, ocorrido no período anterior.

Comparando-se o valor total das emissões com o valor global do Produto Interno Bruto, verificamos que os cinco anos finais da década dos 50 – que corresponderam a meu Governo – estão longe de ser os mais desfavoráveis. De fato, entre 1956 e 1960 a média anual das emissões de papel-moeda, como percentagem do Produto Interno Bruto, foi de 1,99%. Ora, essa mesma relação foi, em média, de 2,80% entre 1941 e 1945, tendo chegado a 4,49% nos cinco anos subseqüentes, isto é, de 1961 a 1965. Entre 1964 e 1968 – com o achatamento salarial e todas as medidas de compreensão tendentes a regularizar as finanças nacionais –, a relação foi de 2,64% e, de 1965 a 1968 – anos de rigida recupeação financeira –, a média da relação foi de 2,06%.

Façamos uma comparação a mais: a proporção, por exemplo, entre as emissões de papel-moeda e a despesa orçamentária aprovada desceu de 32,8% em média, entre 1941 e 1945, para 23,5% entre 1950 e 1955 e, finalmente, para 15,08% entre 1956 e 1960.

Muito se tem falado na inflação, nestes últimos anos. Seus males são conhecidos. Mas reputo injustas, por não abrangerem toda a verdade, as tentativas de analisar o problema do ponto de vista exclusivamente monetário. Reputo igualmente injusta a tentativa de se lançar o ônus de todo o processo inflacionário sobre o Executivo. Creio fundamental analisar-se a questão de forma bem mais ampla e compreender a situação na conjuntura econômico-social-cultural por que passa o país, o que me leva ao último item em que de se jo to car: o do subdesenvolvimento.

A QUESTÃO DO SUBDESENVOLVIMENTO

Talvez o mais grave sintoma do atraso brasileiro, constatado durante a execução do meu Programa de Metas, tenha sido o fato de o Congresso votar despesas sem o encargo de prover fundo para as metas. O reflexo desse problema é o grau de relativa inconsciência das elites e da massa do povo em geral, no tocante às possibilidades de consumo e de crescimento, contidos numa renda média individual de 228 dólares.

A inflação está igualmente relacionada com as altíssimas taxas de crescimento demográfico e da intensa urbanização. O meu governo foi acusado – em face dessa relação – de haver descurado da agricultura, contribuindo, por omissão no campo e excesso de investimentos industriais, para acelerar o processo de urbanização das massas rurais. A acusação é improcedente. O processo de *favelamento*, de formação de *mocambos*, foi determinado pelo fato de que os investimentos industriais, realizados nas cidades, não eram – e continuam não sendo – suficientes para absorver produtivamente a massa humana que para elas se deslocava – e se desloca ainda – e fica marginalizada na periferia. Igualmente injusta foi a alegação de que o meu governo nunca se interessou pela vitalização do setor agrícola. Que se dizer, então, das minhas realizações referentes aos fertilizantes, à tratorização, aos transportes, à ensilagem, à açudagem?

O que aconteceu, na realidade, foi uma imposição da irreversibilidade de com que se apresentam os grandes deslocamentos demográficos da nossa era. Trata-se de um processo que dispõe de sua própria dinâmica e que se manifesta através de numerosos, e às vezes contraditórios, fatores. O que faltava ao Brasil não era uma política de retenção do homem no campo, e sim desenvolvimento econômico. Foi este – e tão-somente este – o responsável pela situação que, hoje, se configura no Brasil: 70% da população preferindo a vida nos centros urbanos, onde há empregos e oportunidades; e 30% conservando-se fiel à terra, já que, para eles, o interior oferece o que desejam para a realização de suas acanhadas aspirações, inexistindo, portanto, qualquer incentivo para que se urbanizem.

Falaremos, agora, sobre os resultados obtidos. De acordo com as estatísticas da Fundação Getúlio Vargas, o crescimento em 1957, 1958, 1959 e 1960 foi sensivelmente elevado. Se incluirmos o ano de 1961, cujo crescimento só pode ser atribuído aos investimentos do período anterior, a média dos cinco anos indicados sobe para 1,1% ao ano, cumulativos. Em 1960 e 1961, o crescimento foi de, respectivamente, 9,7% e 10,3%, o que indica a obtenção de forte aceleração do processo de desenvolvimento econômico.

Dever ser notado, entretanto, que o grosso do Programa de Metas se concentrou em energia e transportes. Neles se incluíram obras

como Furnas, Três Marias e toda a série de importantes estradas pavimentadas que revolucionaram o sistema de transporte do Brasil. Acredito que muitos brasileiros não se dão conta até hoje do real alcance dessas obras e do extraordinário esforço despendido pelo meu governo, para que elas fossem realizadas. Alguns dos projetos significaram, na realidade, uma mudança de escala para a técnica e a engenharia brasileiras, pois integraram definitivamente o nosso país na era das grandes barragens e dos sistemas elétricos interligados. Outro exemplo pode ser encontrado nas usinas siderúrgicas que foram erguidas. Só a Cosipa e a Usiminas, produzindo hoje quase dois milhões de toneladas de aço, adicionaram à economia nacional o dobro da quantidade que produzíamos de aço, quando as suas rédeas do governo. Isto quer dizer que, se não fosse essa iniciativa do meu quinquênio, o Brasil teria entrado em colapso, no que diz respeito a esse setor vital da atividade industrial.

O mínimo que posso afirmar, portanto, é que ao período de investimentos do pós-guerra foram acrescentados mais cinco anos, nos quais imensas masas de recursos foi planejada, sob cuidadosa orientação e vigilância, nos pontos estruturalmente fracos da nossa economia. Obedeceu-se inicialmente ao preceito de concentrar essas inversões nas áreas em que sua rentabilidade fosse máxima. Esse preceito, cuja desobediência, na fase inicial da administração, teria provocado o insucesso de qualquer plano global de desenvolvimento, levou à escolha dos setores de infra-estrutura econômica para os investimentos e sua concentração nas regiões onde já existiam economias externas, vinculadas aos investimentos nela anteriormente realizados. Entretanto, tão pronto quanto possível, reorientou-se parte desse esforço, disciplinando-o na direção do objetivo de se atender a menor ganho econômico imediato e se procurar maior justiça social na distribuição de recursos. Criou-se, para isso, a Sudene, cujo impacto benéfico se tem feito sentir plenamente, nos últimos anos, ao ponto de ter proporcionado ao Nordeste uma taxa de desenvolvimento compensatório de seu atraso, isto é, mais rápida do que a registrada nos demais setores da economia nacional.

Apesar de termos partido de níveis iniciais tão baixos – pois ao Brasil faltava tudo em 1956 – esforçamo-nos por atingir um patamar, que nos servisse de base para uma segunda e maior escala, no sentido de proporcionar dias ainda melhores aos brasileiros, num futuro muito

próximo. Essa transformação, operada no país, teve um efeito psicológico altamente salutar: fez com que se dissipasse o complexo de inferioridade do brasileiro. Naqueles cinco anos, graças à doutrinação que fiz e às obras que realizei, ele verificara ser perfeitamente capaz de construir navios, automóveis, empresas gigantes, tratores, desbravar a floresta amazônica e, em três anos e meio, plantar uma grande cidade num imenso vazio demográfico. Naquele quinquênio, aprendera-se muito em matéria de programação e adquirira-se o hábito de esperar e exigir ações desenvolvimentistas dos setores público e privado.

Se todo aquele impulso não se pôde manter, durante algum tempo, as causas não foram necessariamente econômicas e políticas. É conveniente ressaltar, entretanto, que, apesar de todas as vicissitudes por que passou o país na década dos 60 – rejeição de Jânio Quadros, a agitação ideológica no governo João Goulart e, por fim, a Revolução de março de 1964 –, nunca mais se pôde deixar de planejar o crescimento acelerado da economia nacional. Todavia, todos os planos, até aqui elaborados, virtualmente se alinharam na expansão das bases criadas pelo Programa de Metas, nos setores de energia, siderurgia, indústria automobilística, construção naval, transportes ferro e rodoviários, e, sobretudo, nas implicações da integração nacional, tendo Brasília como ponto de irradiação.

E quanto custou tudo isso? Façamos um cálculo, para se compreender melhor a extensão da inflação, tão apregoada pelos meus adversários. Na época, o Brasil tinha 60 milhões de habitantes. Isto quer dizer que toda aquela plethora de desenvolvimento, levando-se em conta que emití, em 5 anos, 134 milhões de cruzeiros, representou, na realidade, o sacrifício de dois cruzeiros no vos, em 5 anos, para cada brasileiro. Ou reduzindo-se o prazo para emprestar maior realismo à simbologia numérica: o sacrifício foi de apenas 40 CENTAVOS ANUAIS PARA CADA HABITANTE. Alguém se ria da paz de fazê-lo por me nos?

.....

A missão de Brasília

No dia 20 de janeiro – dez dias antes da data em que deveria passar a faixa presidencial e se guir, na mesma noite, para a Europa –, minhas filhas, talvez preocupadas com o estado de tensão em que vivia, resolveram organizar uma festinha no palácio, numa tentativa para dissipar meu habitual bom humor. Não seria uma recepção. Nem mesmo reunião típica de uma família mineira unida, como é a nossa, com acentos de serenata diamantinense. Minha mãe, minha irmã Naná e o meu cunhado Júlio Soares tinham vindo de Belo Horizonte. Seria uma separação de muitos meses – dada a viagem à Europa – e era justo que desejassem passar comigo, com Sarah e nossas filhas, aqueles poucos dias que ainda estaria no Brasil.

Márcia e Maria Estela providenciaram em tão a vida dos amigos íntimos. Acharam-se no palácio, além dos auxiliares diretos, Osvaldo Penido, o Coronel Dilermando Silva, César Prates, Juca Chaves, o grande violonista Dilermando Reis e o pianista Bené Nunes e João Luiz. Maria Estela mandou que apagassem as luzes, para emprestar ao ambiente uma feição de intimidade. E a festinha teve início, com músicas diamantinenses ao piano, acompanhadas, em coro, por todos.

Enquanto a família e os amigos se divertiam no interior do Alvorada, com o salão iluminado apenas pelo reflexo das luzes de Brasília, que esplendiam lá fora, eu, contrariamente ao meu temperamento,

conservava-me alheio à algazarra que ia em torno, meditando no longo caminho percorrido e que, dentro de dez dias justos, chegaria ao fim.

Lembrava-me de muitas coisas: os perigos que enfrentara; as crises que atravessara; e aquele confortador término de governo, cercado da estima e do apreço da maioria esmagadora dos meus concidadãos. Mesmo alguns tradicionais adversários políticos haviam revisto sua opinião sobre o meu governo.

Recordei, então, as palavras do governador da Bahia, Juracy Magalhães, proferidas em dezembro do ano anterior, num banquete que me ofereceu no Palácio Rio Branco, em Salvador: “Vossa Excelência procurou fazer com que o Brasil progredisse cinquenta anos em cinco. Indivíduo de boa memória, lembro-me desta sua declaração. Um dos líderes no Senado de um partido oposicionista, tentei atêrificarizá-lo. Homem capaz de autocrítica, entretanto, reconheço hoje, com humildade cristã, que me exagerei no rigor da Oposição e que Vossa Excelência imprimiu ao Brasil um ritmo de trabalho consoante suas aspirações patrióticas. Em linguagem militar, diria eu que a marcha acelerada, imposta por Vossa Excelência à coluna que comanda, criou um inevitável alongamento, aumentando o número de estropiados e retardatários; mas o desenvolvimento nacional, em verdade, se fez. Fez-se aos gritos do seu entusiasmo contagioso. Automóveis e navios, mais energia e mais estradas, novas iniciativas em todos os campos da atividade humana atestam o vigor e a força de sua presença à frente dos destinos nacionais.”

Estropiados e retardatários. De fato, a marcha acelerada não deixou de criá-los. Podia vê-los em toda parte, sempre à margem dos acontecimentos, e representando todos os escalões sociais. Eram os inconformados. Os descrentes no esforço humano. Os partidários da estagnação. Felizmente eram poucos – a minoria que deveria existir para justificar o entusiasmo quase unânime da Nação.

Vi-os em Brasília, exclamando, entre incrédulos e despeitados: “Por que tanta pressa? A mudança pode ir feita em dez anos.” Surpreendi-os em Furnas, tentando capitalizar os votos de um magro eleitorado: “Por que inundar uma cidadezinha, só para se construir uma usina?” Encontrei-os na Belém-Brasília, na Brasília-Acre, na indústria automobilística: “Por que essa fúria de rasgar a floresta? Por que essa mania de fabri-

car automóveis, se podemos importá-los, com a maior facilidade, dos Estados Unidos?”

Fixei-me na epopéia que havia sido a construção de Brasília. Rapidez. Decisão. Determinação. No dia 2 de outubro de 1956, pisei o Planalto pela primeira vez. No dia 10 de novembro do mesmo ano, inaugurei o Catetinho. Em março de 1957, um trator abriu espaço no cerrado para a armação das primeiras barracas. A primeira estáca fincada na Praça dos Três Poderes a 4 de janeiro de 1958. E, às 9 horas do dia 21 de abril de 1960, declarei, no salão de despachos do Palácio do Planalto, esta soletrada frase: “Declaro inaugurada a cidade de Brasília, capital dos Estados Unidos do Brasil.”

A batalha estava ganha. Recordei, em seguida, as impressões dos homens ilustres que haviam visitado Brasília, durante a sua construção. O Presidente Eisenhower disse-me, com emoção, apondo a fileira de traço no local do Eixo Monumental: “Esta é a grande e a verdadeira batalha.” E emendou, após um pequeno silêncio: “A grande batalha, por que é a batalha da paz.” André Malraux, que de novo me trouxe Brasília a Cidade da Esperança, indagou-me, entre curioso e surpreso: “Como o senhor conseguiu construir esta cidade em pleno regime democrático, Presidente? Obras, como Brasília, só são possíveis sob uma ditadura.” E, por fim, veio-me ao espírito uma frase do escritor norte-americano John dos Passos, proferida durante uma excursão pela cidade em construção. A frase é mais do que uma impressão – é uma definição ajustada à imponderabilidade da História e às surpresas das convulsões sísmicas: “... é como se isto fosse Pompeia ao contrário...”

Essas frases refletiam as reações de personalidades ilustres, mas tão diferenciadas no que dizia aos seus temperamentos quanto no que se relacionava com as posições que ocupavam. Mas, no fundo de cada uma delas, fazia-se presente a centelha de uma verdade eterna, cujas raízes mergulham no início mesmo da nossa evolução. Para surpreendê-la, teremos de recuar aos tempos de Tomé de Souza, governador geral do Brasil por nomeação do Rei D. João III, o Povoador. Quando esse fidalgo chegou à Bahia, trazia o famoso Regimento do Governo – um simulacro de organização administrativa – e fundou a cidade de Salvador. Era, como escreveu o analista político João Camilo de Oliveira Torres, “o Estado do Brasil que nascia, com os órgãos que um governador

que se preza deve ter. Notava-se, apenas, uma ligeira ausência, uma som bra no con jun to: não ha via povo”.

A rigor, não exis tia o Bra sil que o go ver na dor-geral de via go-vernar. A terra se cingia a um litoral mal conhecido; a alguns focos de povoamento; e a certas pra ças de con tra ban dis tas. Além do li to ral, era a mata virgem, povoada de índios. E prosseguiu João Camilo de Oliveira Torres: “A História tem conhecido casos de procedência ontológica do Estado ao povo – mas, ao povo como entidade organizada, a *república* dos an ti gos. Sem pre ha via uma es pé cie de mul ti dão, amor fa e di fu sa, so-bre a qual a autoridade se exercia, consolidado o po der. Mas, no Bra sil, o fato realmente espantoso era o da precedência física do Estado ao povo; não havia, na realidade, ninguém para ser governado por Tomé de Sou za. Este fa mo so *barão assinalado* co nhe ceu um fato que, ti ran te fá-bulas antigas, raramente deve ter acontecido: um governante que de-sembarca no espaço vazio, chegando primeiro que seus governados, e cons trói no mato a sua ca pi tal.”

Esse *fato espantoso* repetiu-se no dia 2 de outubro de 1956. Não che guei atra vés do oce a no, mas pelo ar, a bor do de um DC-3, e de-sem bar quei igual men te, no es pa ço va zio – o Pla nal to Cen tral –, che gan-do pri me i ro que meus go ver na dos, e cons truí, no cer ra do, a nova ca pi tal do Bra sil. No dia 21 de abril de 1960 – três anos e cin co me ses de po is – a cidade, já em pleno funcionamento, estava inaugurada. Repetia-se, em pleno século XX, outro exemplo de precedência ontológica do Estado ao povo, muito embora o povo já existisse, mas confinado na estreita fai xali to rânea, com al gu mas pe ne tra ções mai o res na re gião Cen tro-Sul.

Ao con trá rio da fun ção que com pe ti ra a Sal va dor – que fora a de im por a pre sen ça da di nas tia na ter ra des po vo a da e sel va gem –, cou-be a Bra sí lia uma ta re fa bem mais pro fun da e de mu i to ma i or al can ce: a de puxar, para o Oeste, a massa populacional do litoral, de forma a povoar o Bra sil igual men te e, atra vés des se em pu xo mi gra tó rio in ter no, realizar, quando mui to no pe rí o do de duas dé ca das, a ver da de irain te gra ção nacional.



NA sua primeira visita ao local em que Brasília seria construída, Juscelino Kubitschek sentiu o desafio que teria de enfrentar. Neste chão agreste, ele edificou a cidade da esperança.



“O céu era o mesmo da minha primeira visita ao local, no dia 2 de outubro de 1956 – céu imenso, desdobrado de nuvens coloridas, como se refletisse o esplendor da metrópole que se abria no chão!”

.....
Índice Onomástico

A

Abreu, Luís Eu gê nio de Fre i tas – 31
 Adams, John Qu incy – 194
 Afon so (co ro nel) – 407
 Afon so, Almi no – 254
 Aga che (pro fes sor) – 35, 36
 Agri pi no, João – 166, 332
 Agui ar, Jef fer son – 350
 Akhe na ton – 15
 Ala no (bis po) – 304
 Alber to (rei da Bél gi ca) – 152
 Albu quer que, Je rô ni mo de – 115
 Albu quer que, José Pessoa Cavalcanti de – 27
 Albu quer que, L. – 263
 Alkmin, José Ma ria – 371
 Alme i da, Ernes to Bal bu í no de – 22
 Alme i da, Gui lher me de – 383
 Almeida, Rui de – 126, 187, 208, 222, 229, 233
 Almeida, Sebastião Pais de – 202, 266, 269, 270, 297
 Alves Seco (bri ga de i ro) – 163
 Alves, Osvi no – 270
 Ama ral Pe i xo to – 122, 160, 180
 Anchi e ta – 372
 Andra de, Auro de Mou ra – 424
 Anjos, Ciro dos – 379
 Antô nio (mo to ri sta) – 123
 Ara ção, João Gui lher me – 298
 Ara nha, Osval do – 201, 285, 299
 Araripe Machado (bri ga de i ro) – 51
 Arca ya, Iná cio Luís – 240
 Archer, Re na to – 114

Ari nos, Afon so – 166
 Asfa Was sen – 442, 444
 Assis Cha te a ub ri and – 283
 Aya la, Ju lio Ce sar Tur bay – 240
 Aze re do, Re na to – 60
 Aze ve do, Cel so Melo – 40

B

Bal bi no, Antô nio – 51
 Ban de i ra, Val de mar – 361
 Bar bo sa da Sil va – 278
 Bar ce los, Oto – 102, 121, 122
 Bar re to, Vi cen te Pais – 161
 Bar ros Bar re to – 383
 Bar ros, Ade mar de – 266
 Bar ros, Amin tas de – 40
 Bas tos Ti gre – 59
 Batis ta (Ful gencio) – 258
 Batista, José Newton de Almeida – 377, 421
 Ber nard – 233
 Bias For tes – 118, 267
 Bit ten court (co ro nel) – 343
 Bittencourt, Régis – 51, 84-85, 114, 308, 309, 310, 407
 Bit ten court, Rô mu lo – 426
 Bloch, Adolp ho – 2, 378
 Blumenschein, Quintiliano – 123
 Boas, Cláu dio Vil las – 417
 Boas, Le o nar do Vil las – 417
 Boas, Orlan do Vil las – 417
 Bo lí var – 193, 194, 195

Bonifácio, José – 17, 50, 195, 332, 342, 363
 Bor ba Gato – 416
 Bos co, João (São) – 17, 18, 20, 363
 Bou hid, Wal dir – 100, 102, 114, 115, 116, 117, 126, 163, 187, 191, 230, 304
 Bra ga, Má rio – 127
 Bran co, Carlos Cas te lo – 334
 Bre tas Bhe ring – 57
 Briggs (em bai xador) – 297
 Bri to, Sa tur ni no de – 53
 Bri zo la, Le o nel – 269, 270, 272, 273, 299
 Bueno, Bar to lo meu – 416
 Burns, E. Brad ford – 448

C

Cabello, Benjamin – 263
 Ca bral, Antô nio (ar ce bis po) – 38, 39
 Ca bral, Pe dro Ál va res – 87
 Café Fi lho – 27, 29, 45, 459
 Cai a do de Cas tro (ge ne ral) – 25, 26, 27
 Cai a do, Emi val – 44, 108, 393
 Ca la do, Antô nio – 227
 Cal azans, Se bas tião – 215
 Cal mon, Pe dro – 230, 231
 Câ ma ra, Hêl der – 372
 Câ ma ra, José Sette – 172, 173, 174, 263, 356
 Ca mar go, Pau lo – 62
 Ca mões – 390
 Cam pos, Ma no el Fran ça – 400
 Cam pos, Pau lo de Almei da – 141
 Cam pos, Rober to – 202
 Can ning, Ge or ge – 17
 Ca pra, Frank – 334
 Car do so, Ada u to Lú cio – 395
 Car do so, Antô nio Lú cio – 301

Carlos Mu ri lo – 252, 254, 255, 354, 355, 407
 Car ne iro, Ge tú lio – 414
 Car ne iro, Otá vio Dias – 51
 Car re ro, Tô nia – 348
 Car tier – 135
 Car val ho, Ele a zar de – 389
 Cas tan heira, Ren ault – 342
 Cas te lo Bran co – 451
 Cas til lo, Juan Ma nu el Al va res del – 200
 Cas tro, Fidel – 240, 255, 257, 258, 259, 328, 426, 427
 Cas tro, Ma nu el Fon te ne le de – 304, 308
 Ca val câ nti, Márcio Fer re i ra – 386
 Ca xi as (du que de) – 133
 Cere je i ra (car deal) – 370
 Cer que i ra, Né lio – 413, 414, 415, 419
 Ces chi at ti – 37, 38, 323
 Cha ves, José Fer re i ra – 59
 Cha ves, Ju ca – 56, 59, 414, 417, 425, 465
 Cher mont – 22
 Chi ri bo ga, José – 246
 Church (se na dor) – 428
 Chur chill – 75
 Co e lho, Poli – 6, 24, 25
 Co pe hart (se na dor) – 428
 Cor ção, Gus ta vo – 345, 347, 348
 Cor rêa de Melo – 419
 Cos ta, Hi pó li to José da – 17, 371
 Cos ta, José de Re zen de (ar ce bis po) – 39, 40
 Cos ta, Lú cio – 2, 18, 62, 63, 69, 70, 71, 73, 76, 109, 113, 137, 138, 142, 145, 161, 183, 216, 265, 315, 321, 363, 370, 386, 423
 Cotrin, John – 120, 335, 336, 337, 338, 339
 Cra ve i ro Lo pes – 92, 240
 Cru ls, Luís – 6, 19, 20, 21, 25, 50
 Cu nha, Eu cli des da – 187
 Cu ri a la – 416, 418

D

D. João III – 467
D. João VI – 17, 298
Dantas, San Tiago – 7, 8, 44, 45, 254, 255, 355
De Ga ul le, Char les – 152, 241, 242
De mé trio – 125, 230
Denys, Odí lio – 83, 229, 300, 416
Dias, Jor ge – 224
Di bom (ge ne ral) – 444, 445
Dì niz, Eu val do – 393
Dom Bos co – V. Bos co, João
Dul ce (Irmã) – 229
Dul les (Sra.) – 204
Du tra, Eu ri co Gas par – 24, 25, 274, 459

E

Eisenhower, Dwight – 152, 176, 177, 178, 180, 181, 192, 195, 196, 197, 198, 199, 202, 240, 243, 244, 245, 259, 297, 310, 311, 312, 313, 327, 328, 329, 330, 347, 376, 427, 428, 467
Eliza beth (rainha) – 107

F

Fal cão, Arman do – 397
Fa ri as, Antão Gon çal ves de – 20
Farias, Aure li ano Luís de – 31
Fernan do (ar ce bis po) – 304, 354
Fer re ira, Jor ge – 306, 307
Fer ro Cos ta – 301
Fi lín to Mül ler – 382, 407
Fir me, Raul Pena – 52, 61, 138
Fleiuss (briga deiro) – 8, 67
Ford II, Henry – 90
Foster Dulles – 196, 201, 202, 203, 205, 206, 243, 259
Fragoso, Bolitreau – 282

Frank lin, Bra sí lio – 88
Fre ire, Vito ri no – 114
Fre i tas, Caio de – 2
Fron dizi, Arturo – 130, 168, 200, 243, 256
Fron tin, Pa u lo de – 115
Fuchs, João – 18
Fur ta do, Cel so – 174

G

Ga ga rin, Yuri – 10
Gama e Sou sa (ca pi tão) – 51
Gama, Camilo No gue i ra da – 299
Gar cez, Lu cas – 279
Gar cia, Chi an ca de – 389, 390
Gas pa ri, Pio – 377
Gaú cho (ma te i ro) – 232
Gla zi ou – 18
Go mes, Ama bi le Andra de – 139
Go mes, Mau ro da Cos ta – 139
Gon za ga, Luís – 233
Goulart, João – 253, 254, 255, 270, 273, 299, 333, 369, 377, 382, 451, 464
Gou lart, Re na to – 51
Gout hi er, Hugo – 227, 230
Gre e nhalgh Bra ga – 298
Gron chi (pre si den te) – 240
Gu e des, Luís – 384
Gu e des, Ro dri go Pin to – 195
Gu ignard – 36
Gus mão, Ale xan dre de – 193

H

Hiro í to (impe ra dor) – 162
Hol anda Caval can ti – 17
Hol ford, Wil li am – 62, 63, 69
Hum boldt – 84
Hun gria, Né l son – 383
Hux ley, Aldous – 240

J

Ja cob son – 458
 João Luís – 465
 João XXIII (papa) – 372
 Jo fre – 407
 Jo fre Le lis – 354
 John son, Lyndon – 244
 José Apa re ci do – 432
 Jou bert – 2
 Jú lio II (papa) – 79
 Jurema, Abelardo – 252, 254, 354, 355, 424
 Jussaro (brigadeiro) – 414

K

Kelé (auxiliar de Bernardo Sayão) – 225, 226
 Ken nedy (pre si den te) – 244, 259
 Kent (du que sa de) – 240
 Kla bin, Isra el – 174
 Kru el, Ama ury – 250, 268
 Ku bits chek, Juscelino – 180
 Ku bits chek, Már cia – 125, 153, 230, 153, 285, 239, 361, 369, 382, 407, 415, 418, 465
 Ku bits chek, Ma ria Este la – 153, 230, 359, 361, 369, 407, 415, 418, 465
 Kubitschek, Sarah – 88, 125, 153, 158, 220, 230, 280, 330, 335, 359, 361, 369, 371, 373, 386, 387, 388, 389, 407, 415, 418, 465

L

La cer da Cou ti nho – 19
 La cer da, Car los – 252, 253, 254, 269, 332, 356, 393
 La com be, Ro ber to – 52, 61, 138
 Lá fer, Ho rá cio – 269, 427, 446, 445

Laís (fi lha de Ber nar do Sa yão) – 227
 La us che (se na dor) – 428
 Leal, Paulo Nunes (capitão) – 14, 305, 307, 308, 407
 Leal, Vítor Nu nes – 60, 180
 Lê nin – 257
 Lil ler, Adel chi – 424
 Lima Filho, Osvaldo de – 252, 253, 254, 255
 Lima, Francisco Negrão de – 201, 202, 203, 258
 Lin coln, Abraão – 396
 Lírio, Vivaldo – 59
 Lis boa, Cel so – 359
 Lom bar di, Arman do – 125, 185
 Lo pes Ma teo – 240
 Lo pes, Ber ta Cra ve iro – 125
 Lo pes, Lu cas – 80, 202, 266, 269, 270
 Lott (general) – 51, 122, 167, 230, 237, 266, 267, 269, 270, 271, 272, 273, 281, 299, 300, 333, 395, 396, 432
 Lu do vi co, José – 8, 29, 49, 51

M

Ma cha do, Ja les – 45
 Ma der, Othon – 351
 Ma ga lhães Pin to – 269, 393
 Ma ga lhães, Antô nio Car los – 301, 393
 Magalhães, Juraci – 268, 269, 388, 391, 393, 466
 Ma galhães, Sér gio – 254
 Ma ges si – 268
 Maia, Tar cí sio – 342
 Mal ra ux, André – 152, 241, 242, 350, 467
 Man ci ni, Luís Carlos – 174
 Mangabeira, Otávio – 352
 Mann, Tho mas – 245, 256, 257
 Mans fi eld (se na dor) – 428
 Mar tins, Fran cis co – 215

Martins, Francisco – 215
Mascarenhas de Moraes (marechal) – 201
Matos Carvalho – 264
Matos, Alírio de – 31
Matos, Darci Vieira – 232
Mazzili, Ranieri – 355, 382
Medeiros, Maurício de – 210
Meinberg, Iris – 45, 138, 206
Meira, Lúcio – 80, 91, 114, 440
Meireles, Mário – 219
Melo, Henrique Bandeira de – 210
Melo, Nelson de – 51, 53, 407
Mendés-France – 81
Meneghetti, Mário – 52
Meneses Cortes – 250
Mengueha (general) – 444
Mesquita, Leoni – 164
Miguel Ângelo – 79
Mikasa (príncipe) – 162, 163, 240
Mindlin, Henrique – 62
Miranda (capitão) – 123
Miranda, Rodolfo – 19
Mocir (Dou tor) – 407
Monroe, James – 194
Montandon, Agostinho – 59
Monteiro, Rego – 22
Montello, Josué – 389, 390
Montini (cardeal) – 151
Moraes, José – 60
Moraes, Prudente de – 22
Mota, Carlos Carmelo de Vasconcelos
(cardeal) – 33, 88, 185, 192, 214
Mozart – 372
Muller, Lauro – 19
Munirala – 416, 418
Murta, Joaquim de Sousa – 19

N

Naná (irmã de Juscelino Kubitschek) – 465

Nasser (coronel) – 271
Nélcio (coronel) – 407
Neves, Celso Resende – 51
Neves, Tancredo – 333
Niemeyer, Oscar – 2, 37, 51, 52, 55, 56,
57, 59, 61, 67, 68, 73, 79, 113, 124, 139,
145, 149, 160, 183, 206, 215, 315, 322,
363, 386, 414, 415, 417
Nixon (Sra.) – 176
Nixon, Richard – 175, 179, 180, 197
Nunes, Bené – 465
Nunes, Janari (coronel) – 9, 133

O

Oliveira, Acari de Passos – 414
Orico, Osvaldo – 12

P

Pacheco, Rondon – 355
Papadaki, Stamo – 62
Passos, John de – 467
Paulo VI (papa) – 151
Pedro Américo – 17
Pedro II – 2, 19, 389
Pedro, o Grande – 365
Peixoto, Floriano (marechal) – 20
Pena, J. O. de Meira – 15
Pena, Roberto – 57, 59
Penido, Osvaldo – 376, 425, 465
Pereira da Silva – 49
Pessoa, Epitácio – 22
Pessoa, José (marechal) – 6, 27, 28, 29,
31, 32, 46
Pessoa, José Cândido – 165
Pinay, Antoine – 240
Pinheiro, Israel – 2, 45, 51, 61, 75, 78,
113, 138, 139, 148, 161, 206, 211, 215,
278, 343, 348, 362, 369, 370, 386, 407
Pinotti, Mário – 237

Pi res de Sá – 402
 Pom bal (mar quês de) – 296
 Pon ce de Arru da – 407
 Portinari, Cândi do – 37
 Pra do, Ma nu el – 200
 Pra ta, Nair Du rão Bar bo sa – 141
 Pra tes, Cé sar – 56, 57, 215, 425, 465
 Pra tes, João Mil ton – 56, 59, 215

Q

Qu a dros, Jâ nio – 249, 255, 266, 269, 270,
 271, 281, 308, 396, 412, 432, 433, 434,
 437, 445, 451, 464
 Que irós, Geral do Felu do – 369

R

Ra ma gem, Orlan do – 349
 Ra mos, Ne reu – 47, 267
 Reis, Aa rão – 35, 36
 Reis, Di ler man do – 59, 425, 465
 Reis, José de Oli ve i ra – 138
 Reis, Osó rio – 59
 Re nan – 129
 Ri beiro, Geral do – 163
 Ri beiro, Paulo Antunes – 62
 Ri ley, E. – 81
 Ro cha, Emí dio – 57, 59
 Ro che ta, Ma nu el – 186
 Ron don, Ben ja min – 233, 407
 Ron don, Cân di do – 233, 407
 Ro o sevelt, The o do ro – 409, 412
 Rubottom Jr., Roy Richard – 192, 195,
 196, 197, 198, 200, 203

S

Sa cill ot ti, Pe dro – 18
 Sales, Alo í sio – 299
 Sa les, João Luís – 407

Sales, Wal ter Mo re i ra – 331
 Sal ga do, Cló vis – 139, 140, 265
 Sal gue i ro, Gil ber to – 224
 Sal les, Alu í sio – 373
 Sal va dor, Vi cen te de (frei) – 11
 San Mar tín – 195
 San Mar tín, Juan Zor ril la de – 359
 San tos, Fer nan do Go mes dos (ar ce bis po)
 – 185
 San tos, Jo a quim dos – 215
 Santos, Raimundo Nonato dos – 305,
 306
 Sarasate, Paulo – 169
 Sar ney, José – 301
 Sayão, Bernardo – 45, 50, 51, 58, 74, 75,
 76, 97, 98, 99, 100, 102, 114, 116, 124,
 126, 127, 138, 148, 163, 187, 189, 190,
 191, 214, 222, 223, 224, 225, 226, 227,
 228, 229, 230, 233, 239
 Schmidt, Augusto Frederico – 178, 241,
 256, 259, 260, 371, 391, 431
 Schmidt, Fi li pe – 19
 Schnei der, Charles – 294
 Scor zelli, Mú cio – 51
 Segundo, Benedito – 228
 Sélassié, Hailé (Imperador) – 152, 441,
 444, 445
 Ser van-Schreiber – 446
 Set te Câ ma ra – 417
 Sil va, Afrâ nio Bar bo sa da – 423
 Sil va, Car los Me de i ros – 383
 Sil va, Di ler man do (co ro nel) – 51, 60, 400,
 407, 425, 465
 Silva, Ernesto (coronel) – 45, 46, 47, 49,
 61, 138, 139, 219
 Sil va, Nei da Ro cha e – 62
 Sil vestre Pinheiro – 195
 Sive, André – 62
 Ska us, Arne – 240
 Smith, Sid ney (al mi ran te) – 17

Soares, Antenor – 215
Soares, Antônio de Carvalho – 6
Soares, Júlio – 60, 465
Sotero, José – 123
Souza, José de – 229
Souza, Otávio Tarquínio – 17
Souza, Tomé de – 467, 468
Strangford (Lorde) – 17
Stroessner, Alfredo – 130, 164, 200, 240, 243

T

Tavares, Heckel – 389
Tavares, Joaquim – 263
Távora, Edilson – 301
Teixeira, Anísio – 141, 142, 265
Teixeira, Carlos – 373
Teixeira, Lino (Coronel) – 51, 52, 60, 207, 208, 402, 407
Teixeira, Pedro – 115
Teles, Carlos – 207
Tiradentes – 108, 296, 332, 372, 390
Tómas (major) – 226
Torres, João Camilo de Oliveira – 467, 468
Trueta (professor) – 382
Trujillo – 426

U

Ua taú – 414, 415, 416, 418, 419

Urumaru – 418, 419

V

Van Gogh – 172
Vargas, Getúlio – 23, 25, 27, 43, 115, 177, 221, 268, 274, 288, 414, 433, 459
Varhagen, Francisco Adolfo – 17, 141
Vasco da Gama – 390
Viana, José Paulo – 343, 344, 347
Viana Moog – 98
Vilasboas, João – 350, 351
Villa-Lobos – 389
Vilas Boas – 239, 240
Villasboas, Bernardino – 231
Ville da Morales – 243
Vulmanovic – 240

W

Walcott – 366
Walters, Vernon – 313
Wendash (general) – 444, 445

X

Xavier, Joaquim José da Silva – 378

Y

Yunes, Jorge – 207

Z

Zaldumbide, Carlos Tovar – 240