



SENADO
FEDERAL

POR QUE
CONSTRUI
BRASÍLIA

Juscelino Kubitschek

COLEÇÃO

BRASIL 500 ANOS



.....
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, buscará editar, sempre, obras de valor histórico e cultural e de importância relevante para a compreensão da história política, econômica e social do Brasil e reflexão 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 – Barão do Rio Branco
Amapá: a terra onde o Brasil começa, 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

.....



POR QUE
CONSTRUI
BRASÍLIA



Mesa Diretora
Biênio -1999/2000

Senador Antonio Carlos Magalhães

Presidente

Senador Geraldo Melo

1º Vice-Presidente

Senador Ademir Andrade

2º Vice-Presidente

Senador Ronaldo Cunha Lima

1º Secretário

Senador Carlos Patrocínio

2º Secretário

Senador Nabor Júnior

3º Secretário

Senador Casildo Maldaner

4º Secretário

Suplentes de Secretário

Senador Eduardo Suplicy

Senador Jonas Pinheiro

Senador Lúdio Coelho

Senadora Marluce Pinto

Conselho Editorial

Senador Lúcio Alcântara

Presidente

Joaquim Campelo Marques

Vice-Presidente

Conselheiros

Carlos Henrique Cardim

Carlyle Coutinho Madruga

Raimundo Pontes Cunha Neto



“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...”

.....

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 pedra fundamental, *pág. 21*
• A Comissão Poli Coelho, *pág. 24* • A Comissão José Pessoa, *pág. 27*

ESTUDOS REALIZADOS EM 1955
pág. 31
Na Prefeitura de Belo Horizonte, *pág. 34* • A igreja 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, então, o Brasil, *pág. 64*
• O que deveria ser a cidade, *pág. 66*

INÍCIO DA BATALHA

pág. 73

A idéia do cruzeiro rodoviário, *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*
• Lances 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 petróleo, *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 da floresta, *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 contra a Novacap, *pág. 252* • A conferência dos 21 em Buenos Aires, *pág. 255* • Plano de abastecimento à cidade, *pág. 260*

A UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

pág. 263

Primórdios da campanha sucessória, *pág. 265* • A indústria da construção naval, *pág. 274* • O drama da represa do Paranoá, *pág. 276*

CONVERSANDO COM A NAÇÃO

pág. 285

Resumo das 31 metas, *pág. 288* • Iniciava-se a mudança, *pág. 297* • O pior cego é o que não quer ver, *pág. 300* • Surge a idéia da Brasília-Acre, *pág. 304*
• A visita do Presidente Eisenhower, *pág. 310*
• Uma quase-tragédia em Furnas, *pág. 331*
• Uma etapa por mês, *pág. 338*

O DESAFIO DA TELECOMUNICAÇÃO

pág. 341

Recrudescer a campanha contra Brasília, *pág. 349*
• A última batalha contra a mudança, *pág. 352*

DESPEDINDO-ME DO RIO

pág. 359

As festas da inauguração de Brasília, *pág. 364* • Vencido pela emoção, *pág. 371*

PRIMEIRA REUNIÃO MINISTERIAL

pág. 375

Criação da Universidade de Brasília, *pág. 378*

INSTALAÇÃO DO LEGISLATIVO E DO JUDICIÁRIO

pág. 381

Emoções... emoções... emoções..., *pág. 384* • A alegoria das três capitais, *pág. 388*
• A rebelião dos 19 senadores, *pág. 391*

A META DA LEGALIDADE

pág. 395

- A aproximação da fronteira ocidental, *pág. 401*
- A morte da sapopema, *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 jornada, *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 idealizou e começou a construir. Falar de JK é proclamar que foi ele, sem dúvida, o grande homem de Estado do Brasil contemporâneo.

Com coragem, mas sem ódios ou receios, ele enfrentou as forças mais diversas para alcançar seu objetivo maior, que era a Presidência da República, a fim de servir o Brasil.

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 grande que, com o Plano de Metas como objetivo desenvolvimentista, mudou a face da Nação, criando as bases de um amanhã feliz para o povo brasileiro.

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 humana que despertava em seus concidadãos.

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 brasileiro, por seus intérpretes.

Antonio Carlos Magalhães
Presidente do Senado Federal

.....

Um Senhor do Tempo

Meu pai foi senhor do tempo. Ele era capaz de dar a cada dia todos os seus deveres. O dever do homem público, o dever do amigo, o dever de chefe de família.

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 nosso chão, o contorno de nossas montanhas, as estrelas 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 vontade de seus homens, ninguém o vencerá.

Quando fez o seu caminho para o mundo, levou as imagens 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 superará 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.
E essas coisas acontecerão
na terceira geração.

DOM BOSCO

.....

À Mestra Júlia

Quando pensei contar aos meus patrícios, na unidade expositiva de um livro, as razões e o modo por que construí Brasília, refleti que o tema não me pertencia, e sim aos historiadores da cidade 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 Planalto Central.

Entretanto, com o passar do tempo, pude sentir que talvez só eu pudesse contar por inteiro a origem e a formação de Brasília. Além de seu fundador, seria também o seu cronista.

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 República, e continuava a ser, até o início do meu Governo – uma controvérsia e um desafio.

Quando lhe plantei os primeiros alicerces, a velha polêmica, longe de atenuar-se – tornou-se mais veemente. E de tal modo que houve quem vaticinasse, não apenas o fracasso da iniciativa visionária, mas o de toda a minha obra administrativa.

Depois, ao inaugurar a nova Capital da República, no dia certo, na hora certa, com todas as coisas nos seus lugares, imaginei que a obra gigantesca, representando o esforço conjugado de toda a Nação,

2 *Juscelino Kubitschek*

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

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 apaixonadas – umas, de boa fé; outras, por incompreensão.

Eu devia chamar a mim, na hora de todas as acusações, a responsabilidade do empreendimento. Mas não para alimentar a controvérsia. 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 podemos desatar.

Enquanto não chega aquela hora neutra 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 reconhecido pela função fiscalizadora e estimulante que exerceram, na vigilância 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 chama 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 seria capaz de realizar 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, abri 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.

Juscelino Kubitschek

.....

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 idealistas, 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 convertê-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 adotei era 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 realizado 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 viera 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 interpelante. 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 cumprirei, 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 provocou um delírio de aplausos. Desde muito, os goianos acaalentavam aquele sonho e, pela primeira vez, ouviram um candidato à Presidência da República assumir, 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, Poli Coelho e o Marechal José Pessoa – havia sido o acréscimo de um retângulo

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

A afirmação do comício 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 estavam virgens da presença humana. Eram os “vazios demográficos” de que falavam os sociólogos.

O grande desafio da nossa História estava ali: seria forçar-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, espalhar-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 tempestuosas 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 aguerrida a bancada oposicionista no Congresso. Uma lei, que determinasse a mudança imediata da Capital, certamente iria dar causa a profundas divergências e acirraria 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,

8 Juscelino Kubitschek

sem que me visse obrigado a recorrer, de novo, ao Congresso. O trabalho 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 ude-nistas – 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 assinaria, na presença do povo, a mensagem que seria enviada ao Congresso. Tudo combinado, anunciei a data da cerimônia: 18 de abril de 1956.

Na época, o único avião de que dispunha a Presidência era um DC-3 – aparelho ronzeiro 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 deserta 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 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 superlotava 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. E 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, consignando, no seu texto, tudo quanto acontecera naquela manhã. A mensagem e a ata tiveram a mesma 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 planeta diferente, que não a Terra.”

De fato, o cenário de Brasília tem aspectos realmente singulares. As cúpulas do Palácio do Congresso – uma côncava e outra convexa; a imponência da Praça dos Três Poderes, refletindo o brilho de suas sucessivas fachadas de vidro; o Palácio do Supremo Tribunal da Justiça, apoiado em alicerces tão tênues que dão a impressão de que o edifício não toca o chão, mas flutua; a beleza do Palácio da Alvorada, concebido em linhas de uma harmonia tão perfeita, que o traçado de suas colunas *sui generis* já é motivo ornamental até de certo tipo de louça sofisticada – tudo ali é diferente. Revolucionário. Reflete uma estética urbanística única no mundo. E, sobre o acúmulo das maravilhas criadas pelo gênio humano, estende-se o infinito do horizonte rasgado do Planalto – um horizonte baixo, que lembra as vastidões marinhas, e que, sendo enorme, serve de palco, pela manhã e à tarde, aos mais deslumbrantes jogos de luz de que é capaz a natureza.

Assim é Brasília numa visão caleidoscópica, sem se recordar o seu todo urbanístico – os blocos residenciais; o Eixo Monumental; a audaciosa torre de telecomunicações com seu restaurante panorâmico; as famosas “Quadras” auto-suficientes, recordando, numa feição moderna, 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 natureza de esportes aquáticos.

No mundo existem algumas cidades artificiais, isto é, não nascidas por imposições sociopolíticas, mas erigidas por iniciativa de reis ou de governantes. A construção de todas elas arrastou-se através dos anos, e algumas, apesar do tempo passado, ainda não estão de todo concluídas. Por outro lado, nenhuma delas possui uma história própria – uma história de heroísmo, audácia, determinação e espírito de pioneiris-

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.

Pode-se dizer assim, e com a maior segurança, que o Brasil só se tornou adulto depois da construção de Brasília. Durante toda a sua História – do Descobrimento até o meu Governo – vivemos, 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 ocorria em relação ao resto do Brasil?

A resposta é simples: o deserto sem fim desdobrado nas suas características regionais – a caatinga, no Nordeste; o cerrado, no Planalto Central; o pantanal, nas regiões alagadiças de Mato Grosso; as pastagens, nas zonas de pecuária do Triângulo Mineiro e das coxilhas rio-grandenses; e a tenebrosa, indepassável e misteriosa floresta amazônica, no extremo norte do País.

Civilização? Núcleos populacionais? Quistos de densidade demográfica? Todos esses sintomas de progresso existiam, igualmente, e eram constatados ao longo da extensa fita litorânea, cuja profundidade não ultrapassava uma faixa de duzentos quilômetros. O Brasil, 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 contrafortes da Cordilheira dos Andes.

A forma geográfica do Brasil é caracteristicamente triangular, a exemplo do Continente de que faz parte, e equivalem-se, em extensão, suas fronteiras marítimas e terrestres, o que nos assegura uma projeção tanto continental quanto oceânica. Contudo, a população era escassa – pelo menos um pouco antes do início do meu Governo –, mal ultrapassando 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 nosso orgulho de brasileiros, impunha-se a realização de uma nova e dinâmica política no País.

O Brasil, voltado até então para o mar, teria de assumir uma atitude diametralmente inversa, isto é, voltar as costas para o oceano e empenhar-se em tomar posse efetiva do seu território, de cuja existência só tinha conhecimento por meio dos mapas.

Mas, para que esse objetivo pudesse ser atingido, uma revolução deveria ser feita. Revolução, não de sangue, mas de métodos administrativos. Em primeiro lugar, o Brasil deveria extinguir seus espaços vazios. Para que esse escopo fosse atingido, diversos tabus teriam de ser quebrados; processar-se a exploração dos seus imensos recursos naturais; proceder-se à extinção dos seus clamorosos desníveis sociais, por intermédio de uma disseminação uniforme do progresso; fazer-se a aproximação dos núcleos populacionais pela abertura de estradas em todas as direções; dar-se energia abundante e barata aos Estados, providenciando-se a construção de usinas hidrelétricas onde elas se fizessem necessárias e sem qualquer preocupação regional; atrair capitais externos, de forma a possibilitar a ereção de siderúrgicas, tendo em vista uma industrialização nacional; irrigar-se, por meio de uma intensiva política de açudagem, a terra seca do Nordeste, para estimular sua agricultura; devassar-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 Capital no centro geográfico 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 estrada da unidade nacional, isto é, a Belém-Brasília, a preferida de São João Bosco e outros itens que fazem do livro um precursor de qualquer estudo a respeito de Brasília. Seu trabalho tem ainda o mérito de ter sido feito antes da inauguração da Capital.

Todas essas providências, algumas de proporções assustadoras, deveriam constituir, então, o que eu iria denominar, como Presidente da República, a verdadeira Integração Nacional.

.....

Antecedentes históricos

Tudo isso, assim anunciado sucintamente, poderia ser considerado um sonho irrealizável. No entanto, o *slogan* da minha campanha de candidato – 50 Anos em 5 – foi concretizado 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 pólos 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 Cuiabá, 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 verdadeira *costura* 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 governados em Porto Velho.

Como uma Nação poderia progredir, sujeita a essas limitações? Brasília, entretanto, 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 naquele 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 empresa temerária. Uma espécie de jogo, no qual tudo foi arriscado sem se saber, na rea-

lidade, o que aconteceria no final. Mas a expressão “aventura”, a que recorreram meus amigos, foi utilizada num sentido bem diferente. Para eles, a tarefa, que havíamos realizado, era de tal grandiosidade que só existia uma palavra para defini-la: aventura.

A verdade é que, se houve tarefa meticulosamente planificada, esta foi justamente a construção de Brasília. O exíguo prazo de execução da obra – motivo de acérrimos ataques da Oposição – foi imposto pela antiga tradição administrativa de que nenhum governo, no Brasil, jamais deu prosseguimento a qualquer obra iniciada pelo que o antecedeu. 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 transferência da faixa presidencial ao meu sucessor nela tivesse lugar.

Não houve, pois, qualquer feição de aventura na tarefa. Aventura houve, e com graves implicações, na mudança de muitas capitais, registradas na história. No antigo Egito, temos Mênfis, Tebas e Alexandria. 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, residência do faraó herege Akhenaton, que a ergueu para opô-la à velha capital, onde pontificava o clero reacionário do deus Amon. Seguiram-se os exemplos clássicos de construção de *idades artificiais*: Constantinopla, Pequim, Madri, São Petersburgo, Washington, Otawa, Pretória, Ancara, Camberra e Nova Déli, para só falar das iniciativas de maior expressão.

Em todos esses casos militaram, criando a motivação para a transferência ou para a mudança, razões de natureza diversa, mas predominando, 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*, publicado dois anos antes da inauguração de Brasília, 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 cuidados 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 faziam 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 Lorde 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 terreno sáfaro. 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 daqueles uma nova capital.”

Nesse tempo, o Brasil ainda era dependente 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 Assembléia 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, novos idealistas 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 citado 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 cordilheiras.” O santo relatou, então, 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 a 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 partia 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 construindo, 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, “correria leite e mel”.

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

OS TRILHOS DA VELHA ROTINA

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

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 verdura os pastos, e certamente superiores a todos os que vi no Brasil-Central.”

Contudo, de 1894 a 1956, quase nada mudara na região. O descampado sem fim lá permanecera, tal qual a Natureza o criara. 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 conseqüente 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 o Distrito Federal, enquanto outra coisa 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 irretratável, 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

demarcada, 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 seguir 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 da característica 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, Mesquita, Santana, Papuda, Paranoá, Mestre d'Armas, Pipiripau, Preto 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 Mestre 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 se interessar pela idéia da mudança. Houve até quem propusesse construir a cidade sem ônus para o governo, desde que este concedesse aos cons-

trutores prioridade, por noventa anos, na exploração dos serviços públicos, como água, esgoto, luz, transportes e outros do mesmo gênero.

Esse entusiasmo teve, porém, a existência de um meteoro. Brillhou. Acendeu imaginações. E, assim como surgiu, desapareceu. Durante o governo de Prudente de Moraes, por falta de verba, foi dissolvida a Missão Cruls e o assunto “mudança da capital” só era tratado esporadicamente por um número reduzido de “crentes”. Em face disso a idéia permanecera viva, mas como uma brasa que ardesse, sem fagulhas, sob um montão de cinzas. Volta e meia, era discutida na imprensa e, entre a aluvião de palavras de descrença, sempre surgia alguém que a defendesse. Assim aconteceu em 1919, quando o Senador Chermont apresentou um projeto de lei à Câmara Alta, autorizando o governo a lançar a pedra fundamental do Palácio do Congresso, por ocasião das solenidades comemorativas do centenário da Independência. O Senador Rego Monteiro, seu colega de representação, opinou pela aprovação do projeto, fazendo o seguinte comentário: “A mudança da Capital da República está decretada por um dispositivo insofismável do nosso pacto fundamental: nenhuma discussão é permitida em torno da necessidade dessa medida. A Constituição a consagrou. É quanto basta para que não seja suscetível de impugnação.”

Reforçando a resolução senatorial, acima referida, o Presidente Epitácio Pessoa assinou, no dia 18 de janeiro de 1922, um decreto legislativo, determinando 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 refere o artigo anterior, a pedra fundamental da futura cidade, que será a Capital 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 diretor da Estrada de Ferro de Goiás, o engenheiro Ernesto Balduino de Almeida, realizar essa tarefa em nome do presidente da República. Assim, na data comemorativa da nossa Independência, sobre um marco, ele colocou a placa, que continha os seguintes dizeres: “Sendo Presidente da República o Senhor Doutor Epitácio da Silva Pessoa, em cumprimento ao dispositivo do Decreto nº 4.494, de 18 de janeiro 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 doada 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, reavivando 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 determinado o local, que fora até assinalado com a afixação de uma placa, e, de repente, tudo voltara à estaca zero, com vaga referência 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 realizar o que se denominava, então, A Marcha para o Oeste. Em 1940, ao lançar esse movimento, Getúlio Vargas declarou 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 consubstanciava um propósito claro de que a transferência devesse ser feita. Falava-se na localização de

“forças poderosas” no centro geográfico do país. Mas que forças seriam essas? Na realidade, a conclusão a que se chega é que os líderes do Estado Novo nunca tiveram intenção de tomar qualquer providência, tendente a retirar do Rio a sede do governo.

A COMISSÃO POLI COELHO

Entretanto, quando menos se esperava, a idéia ressurgiu com novo e desusado alento. Isso aconteceu em 1946, em face da elaboração 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 Central do País. § 1º – Promulgado este Ato, o Presidente da República, dentro de sessenta dias, nomeará uma comissão de técnicos de reconhecido valor para proceder ao estudo da localidade da nova capital. § 2º – O estudo previsto no parágrafo antecedente será encaminhado ao Congresso Nacional, que deliberará a respeito, em lei especial, e estabelecerá o prazo para o início da delimitação da área a ser incorporada ao Domínio da União. § 3º – Findos os trabalhos demarcatórios, o Congresso Nacional 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 presidente da República. Sendo militar, e, portanto, afeito ao pronto cumprimento das leis, não aguardou que se expirasse o prazo, nomeando logo – apenas transcorridos sessenta dias – a Comissão de Estudos Para a Localização da Nova Capital. Esse grupo de trabalho, chefiado pelo General Poli Coelho, era integrado por agrônomos, engenheiros, 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 Missão Cruls. A nova Comissão não deixou de desempenhar, 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 alcance – foi contratar com a Cruzeiro do Sul Aerofotogrametria 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 desse retângulo basta dizer que nele estavam incluídas as cidades 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 estava aerofotografada.

Completada essa primeira tarefa, o General Caiado de Castro, ciente de que a firma norte-americana Donald J. Belcher and Associates 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 delegação da Comissão de Localização da Nova Capital Federal. 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 Geral, com todos os dados básicos pertinentes aos vários sítios e acompanhado de modelos em relevo e fotografias oblíquas, de forma a permitir um confronto dos atributos de cada sítio e proceder, por fim, com o necessário rigor, à escolha daquele que apresentasse melhores condições para a implantação da nova capital.

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, foram mandados 540 mosaicos e 18 fotoíndices, para análise e interpretação. Um grupo de especialistas embarcou para o Brasil para as primeiras observações, testes e amostragens, com a missão de colher dados no terreno para complementação da fotoanálise. De Ithaca foram enviados para o Rio cópias das aerofotos analisadas e interpretadas e todo o material necessário à produção 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 levantamentos e exploração da terra.

Entretanto, antes de a firma entregar o resultado de seus estudos, 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 oposição e sempre fora minoritária no Congresso, passara a liderar o novo governo, já que, com a ascensão do Vice-Presidente Café Filho à Presidência da República, o poder, por vias indiretas, lhe viera às mãos. Nessa época, eu era governador de Minas Gerais, mas circulavam rumores de que seria indicado por uma coligação de partidos – o PSD, o PTB e o PR – como candidato à sucessão de Getúlio Vargas.

A COMISSÃO JOSÉ PESSOA

Não desejo recordar aqui – já que o assunto central deste livro é a construção de Brasília – o que ocorreu no Brasil para que eu, diretamente eleito pelo povo, tomasse posse na chefia do governo.

O Marechal José Pessoa, nomeado por Café Filho para a presidência da Comissão de Localização da Nova Capital, assumiu logo o seu cargo e decidiu fazer uma viagem ao Planalto Central, a fim de “sentir na própria carne” a extensão das responsabilidades que haviam passado a lhe pesar nos ombros. Essa viagem foi realizada em fevereiro de 1955, época em que já eram mais ou menos conhecidos os estudos levados a efeito pela firma norte-americana Donald J. Belcher, de Nova Iorque. A empresa, após a realização de pesquisas preliminares, havia indicado os cinco melhores locais, de 1.000 quilômetros quadrados, dentro do chamado Retângulo do Congresso, para, entre eles, proceder-se à escolha definitiva do sítio ideal para a construção da capital.

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 exato, pessoal, objetivo de toda a zona planaltina. A excursão – como seria de esperar, dada a ausência de vias de comunicação – foi a mais penosa possível. O marechal viajou, de avião, do Rio até Pirapora; desta cidade seguiu para

Formosa, já em Goiás, onde pernoitou. 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, denominado 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 prematuras facilidades para a capital que viessem a satisfazer suas demandas finais. “O crescimento da cidade se processará em estágios...” eis a sugestão, que não deverá ser esquecida. Foi por causa dessa recomendação, adotada integralmente pelo Marechal José Pessoa, que surgiu a primeira e última divergência entre nós dois – eu, sendo 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 escolhida, a fim de se evitar que, em face da próxima construção da capital, ali tivesse 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 desilusão. No dia 28 de abril, voltando ao palácio, já que Café Filho até então nada lhe comunicara, ouviu 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 Ludovico de Almeida, 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 definitiva onde seria construída 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 daquela transferência da sede da administração. Ao invés de permanecer no isolamento, em que sempre vivera, distanciado 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 – verdadeiras caravanas, no estilo do oeste

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 evoluíra sensivelmente para 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 desapropriados compreendiam a área situada entre os rios Bananal e Torto, onde iriam ser edificadas as 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 pedra fundamental 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, cobrindo a terra vermelha, só interrompida pelos cursos d'água, que corriam em diferentes direções. Aqui e ali surgiam tufos densos 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, contemplando aquele cenário 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 viva alma. Era a terra e o cerrado. E, sobre ambos, o céu mais lindo do mundo. Entretanto, 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. Contemplando a 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 condição de tornar-se dono do seu próprio destino.

NA PREFEITURA DE BELO HORIZONTE

Embora não fosse prolongada minha vida pública – deputado em duas legislaturas, prefeito de Belo Horizonte e governador de Minas Gerais –, não me sentia temeroso da enorme responsabilidade que passara a pesar nos meus ombros ao assumir a Presidência. No exercício dos cargos, que antecederam a chefia do governo nacional, não só havia realizado grandes obras, mas as realizara de maneira diferente, derrubando muitos tabus que, desde a Proclamação da República, prevaleciam nos círculos das atividades públicas. Posso dizer, sem vaidade, que criei mesmo um novo estilo de administração, tanto pela audácia dos meus empreendimentos como pela velocidade com que os levei a bom termo. Outro fator deve ser ressaltado, no julgamento das obras que realizei: a preocupação de um planejamento anterior, elaborado por uma equipe de técnicos. E, por fim, pairando sobre tudo, a preocupação – inédita na época – de ser, eu próprio, o fiscal, às vezes exigente em excesso, dos serviços em andamento.

Daí o elevado índice de produtividade das administrações de que fui responsável, culminando com o verdadeiro recorde da construção de Brasília, erguida do nada e inaugurada – já uma metrópole completa – no exíguo período de três anos e dez meses.

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 geralmente a designavam – necessitada de tudo. Comecei por modernizar-lhe o calçamento, substituindo os obsoletos paralelepípedos e o denominado pé-de-moleque – pedras fincadas no chão – por pistas de rolamento asfáltico. Realizei esse trabalho à minha moda: descalçando de uma só vez a principal avenida da cidade – a Avenida Afonso 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 fiação telefônica e construindo estações de recalque.

Antes mesmo de terminados os trabalhos na Avenida Afonso Pena, remodelei o Parque Municipal. Quase paralelamente, descalcei, de uma vez só, e de ponta a ponta, o bairro dos Funcionários, asfaltando-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 conseqüência, os caminhões pararam e os tratores 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 servidores mais eficientes de que disponho na 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. Desejava que visse a represa 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 breve, uma rede de estradas de rodagem. Impunha-se, pois, a preparação, com antecedência, dos indispensáveis terminais – ou “bocas”, como eu os denominava –, a fim de que, no devido tempo, se processassem, com facilidade, as necessárias conexões.

A solução seria o prolongamento das avenidas existentes além da fronteira do primitivo plano de Aarão Reis, representada pela Avenida do Contorno. As estradas de rodagem existentes – se assim se podiam chamar os verdadeiros trilhos que ligavam a capital às cidades vizinhas – 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, pondo a capital em condições de receber, sem qualquer dificuldade, as grandes rodovias que seriam construídas, quando a era rodoviária passasse a predominar, também, em Belo Horizonte.

Desse modo, realizei obras de utilidade imediata e, igualmente, 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 Pedreira Prado Lopes; construí o Hospital Municipal; estabeleci uma rede de restaurantes populares para os operários e humildes funcionários, os chamados Restaurantes da Cidade; fiz surgir, completamente asfaltadas, as Avenidas Silviano Brandão, Pedro II, Francisco Sá e Teresa Cristina; iniciei a construção do Teatro Municipal, com 3.500 lugares, no interior 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 motivo de curiosidade internacional, e o liguei à capital através de uma avenida, de 50 metros de largura e 11.000 metros de extensão, 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 grande pintor Guignard, fundador, em Minas, de sua primeira geração de pintores.

Quanto à Pampulha, propriamente dita, o Professor Agache havia sugerido que promovesse ali a construção de uma cidade-satélite, para servir como centro de abastecimento de Belo Horizonte. Discordei do ilustre urbanista. O que tinha em mente era capitalizar, em benefício

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 debruçassem 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 pudesse 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 Cassino, 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 armazena vinte milhões de metros cúbicos de água, e decorei 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 igrejinha 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 igrejinha, 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 trabalho já se encontrava no seu lugar – com as telas da Via-Sacra se sucedendo ao longo das paredes da pequena nave –, o escultor Ceschiatti surgira com o Batistério ostentando a *Tentação de Eva e Sua Expulsão do Paraíso* – um bronze magnífico, impregnado de poesia, que nada ficava a dever ao que Niemeyer e Portinari haviam realizado.

A igreja da Pampulha estava terminada. Teve lugar, então, a romaria de intelectuais, jornalistas, estrangeiros ilustres, escritores e homens do povo que iam admirar a concepção nova de um local reservado à meditação religiosa. E havia razão para todo esse interesse. Quem entrava na igreja, após a emoção provocada pelo Batistério, o bronze de Ceschiatti e a sucessão de telas que compunham a Via-Sacra, extasiava-se, por fim, em face da doçura do São Francisco de Assis, pintado por Portinari, atrás do altar. O mural inteiro refletia misticismo – o roxo do fundo; a postura humilde do santo; seu olhar envolvente; o gesto manso e acolhedor em relação ao cão que lhe seguia os passos.

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 transformara em centro turístico, os que ali iam levavam a notícia da sua beleza aos amigos e conhecidos, fazendo com que, dentro de pouco tempo, ela se tornasse motivo de grande interesse para a imprensa nacional e estrangeira.

Como era natural, as opiniões variavam, já que se tratava de obra de uma nova feição artística. Existiam os que consideravam a Pampulha a mais audaciosa experiência arquitetônica até então realizada no mundo. Mas não escasseavam, por outro lado, os espíritos que a condenavam, 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, principalmente, pelo arcebispo de Belo Horizonte, Dom Antônio Cabral.

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 desse alto prelado, ela pudesse desempenhar suas funções como casa de Deus.

Ao conversar com D. Antônio Cabral, percebi que meu gesto não fora bem compreendido. Interpretei sua atitude como um reflexo da controvérsia que se estabelecera no país sobre o verdadeiro valor artístico da igreja. Convidei-o, então, para ir comigo até Pampulha, e a visita foi combinada para o dia seguinte.

Quando ali chegamos, D. Cabral sentiu-se deslumbrado com o que vira. A água tranqüila do lago. O renque de coqueiros-anões, circundando o vale. A forma bizarra dos edifícios, contrastando com o barroco da paisagem. Enfim, a poesia de que tudo estava impregnado. D. Cabral não se conteve: “De fato, a Pampulha honra a sua administração, Sr. Prefeito.” Aquela atitude animou-me, e alterou minha expectativa pessimista em relação ao que pudesse ser sua opinião sobre a igreja.

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 exame da figura daquele suave São Francisco, que irradiava tanto misticismo. Voltando-se, então, para mim, extravasou sua indignação: “Um cachorro atrás do altar, Sr. Prefeito! É inconcebível!”

Expliquei que se tratava de uma concepção revolucionária do artista: em vez do lobo, um cachorro humilde, bem brasileiro, que deixava transparecer, através de toda a sua figura, uma comovente expressão de fidelidade ao santo. D. Cabral, porém, não pôde conter sua indignação: “Um cachorro atrás do altar, Sr. Prefeito... Isto é um escárnio à Religião!” Despedindo-se de mim ali mesmo, tomou o carro, retornando a Belo Horizonte.

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 fazer cessar aquela perseguição, prolongou-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. Aventou-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 destacava na parede, ao lado da imagem de São Francisco.

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 mural era um símbolo e dava a impressão de que flutuava, já que seus pés mal tocavam no chão.

O inesperado visitante assistiu a parte da cerimônia e saiu, como havia entrado – sem fazer ruído –, mas sua insólita presença àquele ato, justamente quando era sagrada a igreja, cuja entrega ao culto havia sido retardada por 17 anos só por causa daquele seu irmão de raça pintado atrás do altar – tocou-me profundamente, e não só a mim mas a todos quantos ali se encontravam.

Relembro esse fato para que se tenha uma idéia dos embaraços a que está sujeito um administrador, se deseja combater a rotina e introduzir um espírito novo no serviço público. Se assim aconteceu em Belo Horizonte com uma humilde, mas linda igreja, o que se pensar, então, do que me aguardava na chefia do governo da República, já que, além do Plano de Metas, de 30 itens que consubstanciavam todos os pontos de estrangulamento da economia brasileira, iria promover a construção de Brasília e transferir para ela, ainda durante o meu mandato, a sede da administração 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 empenhado 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 dependeria 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, reuni a bancada de deputados de Goiás, Estado em que seria localizada a capital, e lhes declarei 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 a abandonariam e a idéia morreria de novo.

Emival Caiado, deputado da UDN de Goiás, ficou encarregado de obter do seu colega a devolução 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. Faltava a votação no Senado; mas ali o governo dispunha de esmagadora maioria e, dessa forma, a aprovação não sofreu contestação.

A lei, que teve o número 2.874, foi sancionada por mim, numa quarta-feira, no dia 19 de setembro de 1956. Fi-lo 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, infundáveis 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 desses 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 a integrava.

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 demagógica, ten-

dente a anestesiar a opinião pública, fazendo crer que a capital do Brasil, de fato, iria ser transferida para o Planalto Central. Uma jornalista chegou a escrever, a propósito da criação da Novacap: “Mais uma empresa, organizada pelo governo, para dar polpudos empregos aos seus apaniguados no Rio.”

Entretanto, enquanto a lei de transferência estava sendo boicotada pela UDN no Congresso, diversas medidas administrativas eu já havia tomado no Planalto, durante as gestões do Marechal José Pessoa e do seu substituto, o Coronel Ernesto Silva, no sentido de ir preparando o terreno para o início das obras que, ali, seriam realizadas. Assim é que, durante a gestão do marechal, foi dado início às tarefas referentes a comunicações, abastecimento de água, energia elétrica, colonização e planejamento urbanístico. Em maio de 1956, porém, o Marechal José Pessoa demitiu-se do cargo de presidente da então Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal. Seu afastamento não teve por base qualquer atrito pessoal comigo. Motivou-o apenas uma questão de divergência nossa no que dizia respeito à maneira como Brasília deveria ser construída. O marechal, talvez influenciado pelo relatório da firma J. Belcher, julgava que a capital deveria ser construída “por etapas”, prolongando-se através de sucessivos governos. Recordei-lhe a tradicional falta de continuidade administrativa, que era uma característica do Brasil. Quase todos os governos, que se iniciavam, logo revelavam a preocupação ou de paralisar ou de alterar as iniciativas tomadas por seus antecessores. Brasília era um assunto sério demais para ficar sujeito a oscilações de tendências personalistas. Sendo assim, eu iria construir a nova capital e inaugurá-la, só deixando, para quem viesse depois, a incumbência de ampliá-la e melhorar-lhe os serviços.

“Vossa Excelência não conseguirá realizar essa tarefa, presidente!” – disse-me o marechal. “Realizarei, meu caro marechal, e terei cuidado de enviar-lhe um convite para a solenidade da inauguração” – repliquei. O marechal levantou-se e se despediu. No dia seguinte, com grande surpresa, recebi uma carta sua, demitindo-se do cargo. Nomeei, então, para substituí-lo, seu próprio assessor, o Coronel Ernesto Silva. Essa troca de presidentes da Comissão teve lugar no dia 7 de junho 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 da 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 deixei 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, vinte e quatro horas após a posse, e enviei 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 destinaram 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 litoral e do interior ao baixo 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.

A saída 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, dever-se-ia atribuir-lhe a função de alterar a pauta 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 assumi 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 deveria 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 os governos que sucedessem ao meu, levá-las avante.

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 realizar 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 sadia campanha pela transferência da capital, empreendimento a que todos os Estados, por seus representantes no Congresso, vêm dando todo seu apoio. Como governador, cumpro, 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 seria edificada 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 constou 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 “imediate 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, embora já houvesse sobrevoado 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 seria 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, situadas 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 minhas arriscadas aventuras pelos céus do Brasil. Contudo, em lugar de seguir para Goiânia, como era bem mais seguro, decidi rumar diretamente para o local do futuro Distrito Federal e pousar 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 pretensioso letreiro: “Aeroporto Vera Cruz.”

Às 7h45min do dia 2 de outubro, deixei o Aeroporto Santos Dumont, no Rio, rumando para o local onde construiria Brasília. Acompanharam-me, nessa viagem, o General Teixeira Lott, ministro da Guerra, o General Néelson 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 Múcio Scorzelli e o Capitão Gama e Sousa, além de diversos 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 descampado infinito, com suaves ondulações no terreno, que não ultrapassavam a altura de 200 metros. Tudo era chato e amplo – a vastidão desconcertante do vazio. Lá estava o cruzeiro, de braços abertos, como que saudando os intrusos que chegavam pelo céu. Além do cruzeiro, via-se a fita de terra vermelha 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 bordo, perguntou-em com apreensão, levando em conta a precariedade daquela pista: “Presidente, é ali que vamos aterrissar?” Em face da afirmativa, chamou os demais passageiros e lhes mostrou a raspagem no cerrado, feita por Bernardo Sayão. Um silêncio significativo fez-se sentir no interior do avião.

A tomada de posição havia sido concluída e veio a ordem para que todos colocassem seus cintos de segurança. 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 tinia, reverberando nos metais do aparelho. O Governador José Ludovico, Bernardo Sayão e outras autoridades de Goiás esperavam-me sob um toldo de lona. As cerimônias que ali se realizaram foram tocantes pela simplicidade 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 construir Brasília, presidente?” Não pude conter um sorriso. Colaborando comigo há pouco tempo, o general ignorava as reservas de determinação de que sou dotado. Respondi de forma a dissipar, no seu espírito, qualquer resquício de dúvida: “Não só vou construí-la, general, mas irei transmitir a faixa presidencial ao meu sucessor com o governo já instalado 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 encontrava ao meu lado, examinamos mapas, assinalando os acidentes topográficos e tomando conhecimento das distâncias. Até então não tínhamos qualquer idéia de como seria a cidade. No dia 19 de setembro – quase duas semanas atrás, portanto – havia sido publicado o edital do concurso para o Plano Piloto, elaborado 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 núcleo pioneiro na parte em que deveria erguer-se a residência presidencial. E essa área foi imediatamente demarcada, ficando Niemeyer incumbido de elaborar, com a maior urgência possível, os projetos do palácio, que seria a residência do presidente da República e de um hotel de turismo, para alojar, desde o início das obras, os que visitassem Brasília. Providenciou-se, igualmente, a construção do aeroporto definitivo, com uma pista concretada de 3.300 metros; melhoria das estradas para Anápolis e Goiânia; abertura de dezenas de estradas internas para comunicação dos diversos canteiros de obras; construção dos prédios provisórios

para a administração da Novacap; e instalação de olarias e serrarias para as demandas iniciais.

Do cruzeiro segui para a Fazenda do Gama, onde se instalaria 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 servira de condução ao governador de Goiás. Utilizei-o para sobrevoar o Planalto a baixa altitude, 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 daquela forma porque “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 Néelson 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:

“Deste Planalto Central, desta solidão que em breve se transformará em cérebro das altas decisões nacionais, lanço os 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 naquele toco de árvore, prossegui conversando sobre os problemas de Brasília. Estávamos em face de um desafio. Iria enfrentá-lo com determinação e audácia. Tive a impressão de que minhas palavras caíam no vazio. A descrença era geral. Sorrisos amarelos afluíam nos lábios contraídos, após uma das minhas afirmações. Teria de dissipar aquela atmosfera de pessimismo, e nada melhor para isso do que um choque. O choque veio em seguida: era o prazo para a conclusão das obras – 3 anos e 10 meses.

Brasília estava lançada. Era uma idéia em marcha. Para mim, nenhuma força seria capaz de detê-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 vôo 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 Planalto Central. Era ainda uma luz tênue, com limitado

poder de irradiação, produzida por um pequeno gerador, que fora levado da cidade de Araxá. De qualquer forma, era uma luz criada pela mão do homem, que chegara para substituir o clarão dos astros, o que significava que havia tido início a conquista do coração do Brasil.

Até então, o local onde iria ser Brasília não passava de um carrascal, infestado de cascavéis, com a terra seca esturricada, aberta 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 leitões.

Tudo começou numa conversa de bons amigos. Naquele período, tinha toda a minha atenção concentrada nas obras para a transferência da capital. Apesar disso, o clima que se respirava no País era de descrença, por um lado, e de oposição, do outro. Mesmo assim, eu ia a Brasília umas duas vezes por semana; mas pouco demorava ali, por falta 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 presidente?”

A sugestão foi acolhida com entusiasmo. Discutiu-se o gênero de casa a ser construída, e todos concordaram: uma simples residência de madeira, na qual eu pudesse passar a noite toda as vezes que desejasse permanecer em Brasília. Oscar Niemeyer, que fazia parte do grupo, prontificou-se a esboçar, ali mesmo, o croqui do que seria a casa. Pediu tinta e papel, e, em dois tempos, o desenho estava concluído. Ali estava, em linhas toscas, o que iria ser a primeira construção de Brasília. Tratava-se de um “palácio de tábuas”, erguido sobre pilotis de madeira. Teria de ser construído assim, pois no Planalto não existiam, na época, tijolos nem pedras.

Aprovada a idéia, cogitou-se da obtenção do dinheiro para a realização da obra. Arranjou-se uma promissória, emitida por João Milton Prates e avalizada por Juca Chaves e Oscar Niemeyer. Valor do empréstimo a ser feito: 500 contos. Mas onde conseguir a quantia? César Prates, um dos presentes, era irmão de Carlos Prates, gerente da filial do Banco do Brasil em Belo Horizonte – a pessoa indicada para solucionar

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 descontar 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 estabeleceram 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 Bhering, 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 seu roteiro.

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, batera recorde de velocidade para chegar a Brasília. Os operários instalaram-se na Fazenda do Gama, que passara por uma limpeza em regra. A alimentação 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 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 radioamador.

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, maiores 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 semente 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 necessidade 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. Providenciou-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 Lírio, 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 soldados das nossas 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 inspecionar a construção da rodovia Juiz de Fora–Belo Horizonte, pernoitei na capital mineira e, na manhã seguinte, às 10 horas, rumei, 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 volumoso expediente, com a presença do meu cunhado Júlio Soares, Cel. Lino Teixeira, Deputado Renato Azeredo, Cel. Dilermando Silva e o Jornalista José Morais. À noite, depois do jantar, teve lugar uma serenata, com os pioneiros – a palavra *candango* ainda não havia sido criada – entoando o *Peixe-Vivo* e o *Canto da Nova Capital*.

O Catetinho constituiu, 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 fora capaz 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 Planalto, 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 estabelecer o critério a ser adotado 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. Porque 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 despendera 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, reservando 10 para um exame mais cuidadoso. Entre os classificados, figuravam os maiores nomes da Arquitetura e do Urbanismo do Brasil, como Lúcio Costa, Nei da 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 Papadaki,

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 revolucionária. 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 “pressa” 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 traduzissem 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 retrato da futura capital – uma série de grandes quadros 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 contraste, o extraordinário arrojo da concepção urbanística. E tudo isso a mil quilômetros do litoral, localizado exatamente no centro geográfico de um país continente.

A Construtec despende 400 mil cruzeiros para apresentar seu projeto, desdobrado em maquetes, em gráficos coloridos e em quadros de alumínio. Lúcio Costa, para fazer o mesmo, gastara 25 cruzeiros em papel comum, lápis, tinta, borracha, assim como 64 horas de trabalho, e arrebatara o prêmio.

O QUE ERA, ENTÃO, O BRASIL

O contato direto que, desde a mocidade sempre mantive com o interior do país, deu-me a noção precisa de um conjunto de problemas que não poderiam ser resolvidos se a evolução da economia nacional continuasse a ter, como traçado predominante, uma forte dependência das atividades primárias. Assumi a Presidência da República cômico dessa realidade. Em 1950, as atividades agropecuárias do país ocupavam 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 pessoas economicamente inativas.

Tratava-se, portanto, de quase 60% da nossa população, vivendo num círculo vicioso de empobrecimento progressivo, resultante do latifúndio improdutivo e da falta de tudo o que era necessário à melhoria da produtividade.

Por outro lado, os 21 milhões de habitantes da zona urbana eram apenas menos pobres do que os habitantes do campo, pois o Brasil de 1950 tinha um parque manufatureiro ao extremo deficiente. Da força de trabalho industrial, então recenseada, mais de 80% se ocupavam em

atividades pouco exigentes do ponto de vista da formação profissional. Predominando, 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 resumia 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 subterrâneas 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 naquele 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 carta geográfica 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 vigia de bordo, tenta-

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. Depois que assumi a Presidência, porém, 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 batessem recordes de velocidade na execução das obras de que estavam encarregados. A construção do Catetinho 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 freqüente no Planalto. Todavia, com oito horas de vôo – 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 roncoiro 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 Cate-tinho, 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 dei 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, surgiria uma pequena e formosa capela; do outro, um pavilhão de serviços gerais. O prédio 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, sobrecarregadas de inegável acento fantasmagórico, não se cristalizavam numa realidade concreta de representar, 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 ganho o concurso no Rio, não passava de um traçado 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 deveria 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 nobre-*

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 cidade viva e aprazível, 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 urbanizada; 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 cívicos 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 passou 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

rampa da auto-estrada que conduz à residência e ao aeroporto. Em cada ângulo dessa praça – Praça dos Três Poderes – localizou-se uma das casas, ficando as do governo e do Supremo Tribunal na base, a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma esplanada ampla, disposta num segundo terrapleno, de forma retangular 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 terraplenos garante a coesão do conjunto e lhe confere uma ênfase monumental imprevista. Ao longo dessa esplanada – o *mall* dos ingleses, extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles – 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 seqüência – todos com áreas privativas de estacionamento – sendo o último o da Educação, a fim de ficar vizinho do setor cultural, tratando à maneira de parque para melhor ambientação dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias, dos institutos, etc., setor esse também contíguo à ampla área destinada à Cidade Universitária com o respectivo Hospital de Clínicas e onde também se prevê a instalação 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 Estado, como por questão de escala, tendo-se em vista valorizar o monumento e, ainda, principalmente por outra razão de ordem arquitetônica; a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desimpedida 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 poderia e não deveria 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, forçosamente, uma metrópole com caracterís-

ticas 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 concurso 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, conquanto vultosa 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 Planalto.

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 desjejuns 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 construtores 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 seriam 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 teco-teco de Bernardo Sayão, e quem respondera à minha pergunta fora o próprio pioneiro.

Sayão ali estava porque eu havia mandado chamá-lo. Desejava fazer-lhe um apelo e, nessas condições, nada melhor do que uma conversa a dois. Data: 10 de novembro de 1956. Brasília, naquela 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 ou, 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 mudança, e transformaram a sede da Novacap em bode expiatório. Dos diretores da companhia, o único que tinha residência fixa em Goiás era Bernardo Sayão. Daí a razão por que mandara chamá-lo.

Sayão era um pioneiro nato. Muito antes de existir Brasília, já desbravara o sertão goiano, fundando em Ceres uma colônia agrícola. Fizera surgir do chão uma cidade, e ela progredira, sendo alvo da admiração dos que se aventuravam por aquelas ermas paragens. Quando lancei 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 trabalhadores.

Quem olhasse o local, onde estava sendo iniciada a construção de Brasília, sempre o veria: chapelão na cabeça, rosto queimado de sol, suando em bica. Estava em toda parte, e sempre em atividade. Reservava para si as tarefas mais árduas e perigosas, e as executava com seu inextinguível bom humor. À beleza viril do físico privilegiado alia-se invejável formação moral. Era bom por natureza e bravo por instinto. Terminada a faina do dia, tomava seu teco-teco e rumava para a fazenda, onde morava, nas imediações de Anápolis.

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 Israel Pinheiro e os demais diretores não poderiam ainda residir em Brasília, que ele o fizesse. Era filho adotivo de Goiás, pois havia sido eleito vice-governador do Estado. Sua função ali seria a de representar 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 expostos: “Você topa vir para cá?”

Como todo pioneiro, Sayão era de resoluções rápidas. Respondeu, 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 despediu.

No dia seguinte, às 6 horas da manhã, após haver tomado o meu desjejum, cheguei à janela para contemplar o espetáculo da ativida-

de dos diferentes canteiros de obras. Mal olhara e percebi que um caminhão se aproximava a grande velocidade, levantando um mar de poeira. Aguardei para ver quem era, embora já desconfiasse de quem poderia ser. Era, de fato, Sayão que chegava, com a esposa e as duas filhas, vindo 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 ordens.” Perguntei-lhe onde iria se instalar, e respondeu-me com o bom humor característico dos bandeirantes: – “Primeiro, debaixo daquela árvore, e, depois, armarei uma barraca.” Fez um gesto largo de despedida, acionou o motor do caminhão e rumou para a árvore apontada.

A jornada da integração prosseguia, e acusava cada mês um aumento de velocidade. Com Sayão à testa dos trabalhos, a atividade havia sido redobrada. Brasília surgia do chão aos poucos, criada pelo esforço de um punhado de pioneiros.

Ao findar o ano de 1956, a cidade já dispunha de um aeroporto para aeronaves de grande porte, com 3.000 metros de pista, achando-se em conclusão o piso de concreto. As rodovias de intercomunicações com as cidades vizinhas estavam em execução acelerada. A Brasília–Anápolis, com 120 quilômetros de extensão e toda asfaltada, deveria ficar concluída no prazo de um ano. Igualmente nesse prazo iria ser entregue ao tráfego a rodovia Brasília–Cristalina–Paracatu, num percurso de 280 quilômetros, em direção a Belo Horizonte. O Catetinho vinha desempenhando a contento suas funções de residência provisória do presidente da República. No setor ferroviário, projetava-se a construção da Estrada de Ferro Goiás–Brasília, enquanto no setor hidrelétrico prosseguia a construção da barragem do rio Paranoá, destinada à usina elétrica. No que dizia respeito às construções urbanas, desenvolviam-se em ritmo acelerado os projetos do edifício para a sede da Novacap e de casas provisórias para engenheiros, 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. Mesmo assim, prosseguia em ritmo acelerado a construção de dois hotéis, um definitivo e outro provisório, nas imediações do aeroporto.

O imenso espaço vazio do Planalto já não se mostrava tão deserto como antes. Operários chegavam de todas as regiões do país em busca de trabalho. Eram os candangos, que derivavam do Nordeste, 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 Planalto. Surgiam sem bagagem, apenas com a roupa do corpo. Acertavam 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 as atividades comerciais pioneiras.

Formara-se o Núcleo Bandeirante, ou melhor, a Cidade Livre, onde era permitido à iniciativa particular desenvolver-se fornecendo o necessário aos moradores de Brasília. Hotéis, pensões, bancos, empresas de aviação, padarias, açougues, agências de automóveis, postos de gasolina 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 agência, que constituía a etapa experimental de uma rede de proteção 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 freqüentava sua cantina. Proteção aos deserdados no mesmo local, pouco antes inacessível, onde as onças ainda rondavam, à noite, os acampamentos.

Sobrevoando o Planalto é que se tinha uma visão de conjunto dos trabalhos que ali estavam sendo realizados. Caminhões iam e viam, levando ou trazendo material de construção. *Bulldozers*, às dezenas, revolviam a terra, abrindo clareiras no cerrado. Estacas eram fincadas, para ereção dos andaimes que emprestavam à paisagem o aspecto de um gigantesco canteiro de obras. Aqui e ali já se viam as torres metálicas 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, desapareciam toneladas 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 constate 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 da tomada 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 fora fixado.

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 construiria 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 meditar sobre a similaridade 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 – inaugurei, 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 renovação 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 Forrestral 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 definitivas! 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, chegou 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 Vemag, 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 isenção. 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, cuidava-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 de ligação da nova capital ao Nordeste, através de Barreiras, no Estado da Bahia. Quanto ao aeroporto definitivo de Brasília, a obra fora 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, proporcionando-lhes, por fim, acesso fácil à nova capital.

Lembrava-me das muitas vezes que havia sobrevoado a Amazônia. 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 conjuntivo – uma malha intrincada e fechada de cipós – intransponível até para os índios. Estes, vencidos pela hostilidade da selva desde muito haviam se refugiado nas zonas da rarefação vegetal, à beira de certos rios e nas áreas calcárias em que escasseava o humo. Como o homem branco, não afeito à agressividade da selva, poderia conquistar aquela terra?

A interrogação nunca estava ausente do meu espírito, e, à força de condicionar meus pensamentos, ela se foi transformando aos poucos numa fixação de natureza subjetiva. Reli a história dos bandeirantes. Anotei os roteiros desses desbravadores que, arrostando perigos e privações, haviam levado as fronteiras do Brasil até o mais recuado oeste. Foi uma saga de heroísmo, expressa na demarcação de um país, grande como um continente.

Fixei o argumento de Fernão Dias, ao deixar Taubaté: “Um país se conquista pela posse da terra!” O problema que iria enfrentar era o mesmo. Uma conquista, porém mais larga, mais profunda, porque tinha por objetivo a posse da terra e a transformação de bens geográficos em bens econômicos. Recordava, com freqüência, o exemplo dos Estados Unidos que, em 1867, ligaram Nova Iorque e São Francisco, através de uma ferrovia. Era um avanço de quase cem anos sobre a idéia que então me verrumava o cérebro. Lá, entretanto, não existia a floresta 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 desafio, que me aguardava, era bem mais complexo. Humboldt, que explorara a Amazônia, havia declarado que só num período de dois mil anos a região seria conquistada para a civilização. Conhecia perfeitamente o Inferno Verde, e sabia que o naturalista alemão raciocinara, tendo por base os recursos técnicos disponíveis na época. O mundo, porém, progredira muito desde 1805, data da conclusão daquela expedição.

Tive, então, a visão do que deveria ser feito. Rasgaria um cruzeiro de estradas, demandando dos quatro pontos cardeais, tendo por base Brasília. Não se conquista uma terra se não se tem acesso a ela. E a estrada é um elemento civilizador por excelência. Concebi, pois, o plano das grandes longitudinais, cortadas, quase na perpendicular, pelas grandes transversais. No centro do sistema ficaria Brasília, que seria uma torre para se contemplar o Brasil.

A construção prévia de Brasília seria imprescindível para o êxito daquele ambicioso plano. Qualquer estrada deve ter um ponto de chegada, que justifique sua implantação. Não poderia dirigi-la para o interior, fazê-la rasgar a selva, sem um objetivo econômico. Seria insensato despendar somas fabulosas apenas para se chegar a uma taba de índios.

Mas, além da floresta, isolados do resto do Brasil, estavam os Territórios e os Estados que configuravam nossa fronteira norte-oeste. Eram unidades da Federação, filhos enfeitados da União, que só existiam 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 corredeiras tornavam penosa a navegação. A idéia fermentava no meu espírito. Adquiria consistência. Corporificava-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 metas 8 e 9 condensavam as aspirações nacionais, consideradas estas do ponto de vista apenas das necessidades urgentes do país. Os engenheiros 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 configuravam 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, cômico 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 obras 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 inexequível. 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 exequível 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

Durante o banquete que as classes conservadoras me ofereceram, 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 faltava quase tudo, e que precisava ser despertada para o desenvolvimento econômico.

Naquele primeiro ano de administração, obras estavam em andamento em todas as regiões do país. Explorava-se petróleo na Amazônia. Faziam-se açudes no Nordeste. Plantavam-se as bases do que seria Brasília no Planalto Central. Construíam-se estradas que ligariam o Rio à maioria das unidades da Federação. E implantavam-se ferrovias que iriam despertar a economia de largas faixas do Rio Grande do Sul.

O que eu tinha em mente, na realidade, era recuperar áreas desperdadas, asfíxiadas pela carência de vias de comunicação, e enquadrá-las no contexto da economia do país. Brasília era um marco. O símbolo dessa jornada de integração. Ali, embora tudo ainda estivesse no início, pairava sobre o imenso canteiro de obras, e estimulando a bravura dos pioneiros, um ideal. Estava em marcha uma determinação.

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 quilômetros de estradas haviam sido abertas 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 extensão da área do Plano Piloto via-se gente trabalhando.

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* oferecia a vantagem da velocidade: 450 quilômetros por hora, ao invés 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 comprar o que se quisesse e os hotéis e pensões se sucediam, 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 missa no local onde se ergueria a nova capital. Escolhi a data de 3 de maio por me parecer a mais expressiva, já que recordava a missa mandada dizer por Pedro Álvares Cabral. As duas cerimônias se equivaliam em simbolismo. A primeira assinalara o descobrimento da Nova Terra; e a segunda, quatrocentos anos mais tarde, lembraria a posse efetiva da totalidade do território nacional.

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 todos os quadrantes do Estado, mineiros do Triângulo, criadores da zona de Paracatu e curiosos de muitas unidades da Federação que chegavam, para estar presentes à cerimônia histórica. Do Rio, seguiram, igualmente, numerosas pessoas – inclusive 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 Ministério 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 rezada 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 desconhecidos 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 guarnições de metal, fora oferta da cidade de São Paulo a Brasília e já havia visitado todos os Estados e Territórios brasileiros, na revoada nacional da aviadora Ada Rogato.

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 cômodos.

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 sau-

dação, na qual salientou a importância de Brasília, que seria “o acontecimento máximo depois do Ipiranga” e “o trampolim mágico para a integração da Amazônia na vida nacional”. E concluiu assim sua oração: “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 da nossa Pátria. Que as bênçãos de Deus e da Virgem Mãe de Deus façam com que Brasília cresça, floresça e frutifique em perene primavera da vida nova do Brasil: *Incipit vita nova!*”

Após a missa, falei aos presentes. Era a primeira vez que fazia um discurso oficial na nova capital. “Estamos, todos nós, altos dignitários da Igreja, militares, homens de Estado, todos nós aqui” – declarei – “reunidos, vivendo uma hora que a História vai fixar. Hoje é o dia da Santa Cruz, dia em que a capital recém-nascida recebe o seu batismo cristão; dia em que a cidade do futuro, a cidade que representa o encontro da pátria brasileira com o seu próprio centro de gravitação, recolhe a sua alma eterna... Dia em que Brasília, ontem apenas uma esperança e hoje, entre todas, a mais nova das filhas do Brasil, começa a erguer-se, integrada no espírito cristão, causa, princípio e fundamento da nossa unidade nacional. Dia em que Brasília se torna automaticamente brasileira. Este é o dia do batismo do Brasil novo. É o dia da Esperança. É o dia da cidade que nasce. Que Brasília se modele na conformidade dos altos desígnios do Eterno, que a Providência faça desta nossa cidade terrestre um reflexo da cidade de Deus; que ela cresça sob o signo da Esperança, da Justiça e da Fé!”

Após a cerimônia, teve lugar a homenagem que os índios carajás desejavam me prestar. Foi um espetáculo tocante e digno de registro. Os silvícolas ofertaram-me lanças, bordunas, tacapes e flechas. O cacique fez-me uma saudação, chamando-me “Grande Chefe”, e, enquanto a assistência 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 últimas criações dos costureiros de Paris. Brasília já nascia como um fator de aglutinação dos desníveis nacionais. Os dois pólos da vida ali se encontravam, dando origem à nova etapa na evolução 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, também, sob a bênção de Deus. Na noite de 3 para 4 de maio ocorrera um temporal na cidade, e o toldo gigantesco – dez mil metros quadrados de lona pesada –, vergastado pela ventania, desabara fragorosamente, destroçando bancos e genuflexórios. Tivesse isso acontecido algumas horas antes, quando ali se encontravam 15 mil pessoas concentradas, e a Primeira Missa de Brasília teria figurado na História envolta num halo de catástrofe.

Regressando de Brasília, estive em Minas Gerais, a fim de inspecionar o local, no rio Grande, onde seria construída a grande usina de Furnas, e rumei 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 carta de Henry Ford II e a visita que recebi, no Catete, dos diretores da Mercedes-Benz do Brasil.

Henry Ford II anunciava que, havendo sido aprovado seu projeto para uma linha de produção de caminhões no Brasil, decidira fazer um investimento adicional em sua empresa, no país, de 16 milhões de dólares, para equipamentos importados, além de 377 milhões de cruzeiros, para terrenos, edifícios e maquinaria a ser adquirida no Brasil. O total das obrigações financeiras com a Ford, incluindo capital de giro, excedera a 50 milhões de dólares. Essa atitude refletia uma drástica mudança de comportamento. Significava que o grande industrial, após haver 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 esforço que, nesse sentido, vinha sendo realizado pelo meu governo.

Quanto à visita dos diretores da Mercedes-Benz, o que posso informar é que ela teve por finalidade mostrar-me os modelos dos dois automóveis de passeio que a empresa pretendia produzir em sua fábrica de São Bernardo do Campo, em São Paulo. Esclareceram ainda aqueles 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 verdadeiro impacto. 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. Sucediãem-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 subdesenvolvimento e, dentro em breve, disputaria, com armas forjadas pelos seus filhos, seu lugar ao sol entre as grande 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, pernoitou 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, rasgado pelas Estacas Franki. 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 verificar 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 decorada.

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 caminhões canalizavam para o Planalto. Pobres 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 fartura.

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 caminhão era travado com violência e arriava-se, quase automaticamente, a porta traseira. Surgiam os viajantes, trôpegos pela imobilidade das pernas dias seguidos. A princípio, caminhavam com hesitação. Depois, aprumavam-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 integrá-los no que denominei “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 espanhol e, como era de se esperar, a resposta veio envolta no entusiasmo característico: “*Una catedral, señor!*”.

O mais humilde dos operários, um simples servente de pedreiro, fora o único que acusara 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 integração 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 consegui. A cidade, que se erguia no Planalto, não era minha. Não era do governo. Nem mesmo do Brasil. Era a cidade do humilde operário. Tratava-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 transportar por via aérea material de construção, destinado a 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 escritórios – 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 seria 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 visualizar, mais uma vez, a presença do grande cruzeiro de estradas, que faria a integração nacional. Era a velha obsessão que me perseguia. A ligação do Brasil por dentro! Quando sobrevoava a Amazônia, figurava na mente a linha reta que vincularia Brasília a Belém. Seria uma linha, rasgada na floresta e estendida sobre rios caudalosos, que levaria a civilização a regiões só palmilhadas por índios. Havia chegado a hora de se transformar a obsessão em realidade. Ia surgir a Belém–Brasília. Como os candangos de Brasília, eu, também, me considerava um “construtor de catedrais”.

Estava no Catetinho e eram sete horas da manhã. O turno do dia já havia iniciado, desde muito, sua costumeira atividade. Quando me sentava à mesa para examinar alguns papéis que aguardavam despacho, Bernardo Sayão fez-se anunciar.

Naquela manhã, lembrara-me dele diversas vezes. É que a velha obsessão vinha me verrumando 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 teco-teco. Audácia, coragem, determinação, eis as qualidades 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 distancia. O bandeirante descobre 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. Trata-se de uma imagem fugidia. Brilha, e desaparece.

Já o pioneiro é influenciado pela atração da terra. Descobre e fica. É um símbolo que se projeta através de um ânimo 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, porque 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 Vianna 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 descobrimento e semeadura. A selva, que se estendia entre Belém e Brasília, era misteriosa e cheia de insídia. 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, examinado do ponto de vista de sua fronteira noroeste, constituía, de fato, um mundo à parte. Existia nos mapas. Figurava nos compêndios 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 daquele “país verde” tornara-se patente. Cerca de 40 navios haviam sido torpedeados ao largo da foz do Amazonas, e com o rompimento desse cordão umbilical – 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 daquele 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 capaz 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 gigante, mas constrangido em sua inata modéstia 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, Presidente. Posso dizer que este é o momento mais feliz da minha vida. Quando deseja que eu dê início à construção?” Respondi sem hesitação: “Imediatamente.” Bernardo Sayão deixou o Catetinho e, tomando seu teco-teco, rumou pouco depois para Goiânia.

Entretanto, a abertura da Belém–Brasília exigia muito mais do que a simples disposição de construí-la. Envolveria a solução de numerosas questões técnicas e de diversos problemas administrativos. Devia-se considerar, antes de tudo, a construção em si, isto é, a necessidade de se emprestar à obra um dinamismo, considerado impossível dentro do sistema em funcionamento para os empreendimentos rodoviários convencionais. A estrada, por suas características singulares, repeleria qualquer tutela burocrática. Em face disso, um órgão deveria ser criado. E esse órgão teria de revelar suficiente flexibilidade para atender à multiplicidade dos problemas que, durante a construção, certamente iriam surgir.

Havia a considerar, em segundo lugar, o critério a ser adotado, no que dizia respeito diretamente às obras. Uma frente de trabalho apenas imporá aos serviços uma limitação de rendimento, que seria inadmissível em face da exigüidade do tempo para a sua conclusão. Resolvi, pois, que a estrada seria atacada nos dois sentidos: uma turma vinda de Belém; e outra partindo de Brasília. Nessas condições, em Belém deveria funcionar um órgão que se encarregasse das obras no Setor Norte.

Em maio, Bernardo Sayão viajou para Belém do Pará, para discutir com Waldir Bouhid, superintendente do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, a assinatura de um convênio. Desses entendimentos, resultara um acordo de cooperação: a SPVEA encarregar-se-ia das obras na área amazônica, e a Rodobrás – o novo órgão então criado – responsabilizar-se-ia pelo Setor Sul.

De acordo com os levantamentos feitos, a Belém–Brasília teria 2.240 quilômetros de extensão. Partindo de Brasília, ela se confundiria com a estrada que ia a Anápolis num trecho de cerca de 100 quilômetros e, em seguida, rumaria para o Norte, buscando o rio Tocantins, num percurso de 700 quilômetros. Ao deixar o município de Anápolis, a grande rodovia atravessaria uma das regiões férteis do Brasil Central. Ali, na década de 1940, Sayão havia fundado a florescente colônia agrícola de Ceres. A estrada atravessaria, então, mais de duzentos quilôme-

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, entremeadas 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. Entregues à própria sorte, 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 entretinham, 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 planalto goiano 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 sobrevoara 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, con-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 descobrir, 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, naquele ano e meio de governo já era outra a situação do cenário político. Todas as aleivosias que haviam atirado 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 entrara numa nova fase da sua História.

A firmeza e a determinação com que me empenhava na obra de desenvolvimento da Nação estavam 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 merecido a maior atenção do Executivo. Apesar das dificuldades inerentes a qualquer início de administração, todos eles estavam sendo executados, e os primeiros frutos da farta sementeira 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 Isota Frachini, 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 embaixadores, capitães de indústria, visitantes ilustres que, por acaso,

se encontrassem entre nós, no momento. Ao agir assim, o que tinha em vista era mostrar-lhes as riquezas em potencial do Brasil, de forma a torná-los entusiastas do nosso desenvolvimento.

No setor interno, procurava despertar as extraordinárias virtudes dos nossos técnicos, incentivando-os a vencer barreiras que pareciam intransponíveis. Quantos processos novos de fabricação foram criados 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 grande trem de laminação. O maior trem de laminação, existente no Brasil, era o da Belgo-Mineira, e mesmo este não se mostrou em condições de realizar a operação.

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 passavam por sérias apreensões, uma firma de São Paulo – a Fumagali – solucionava a questão. E tudo fora conseguido graças ao espírito de iniciativa e à engenhosidade do operário brasileiro. O raciocínio que levou a essa solução era o menos ortodoxo possível. O operário agiu com lógica e acertou em cheio. Se o perfil, por ser pesado, não podia ser laminado, então que se tentasse forjá-lo. Vieram as prensas e o aço foi forjado. Fabricou-se, assim, a primeira roda de automóvel no Brasil. Daí em diante, foi só multiplicar as prensas, e o fluxo dessa peça fundamental tornou-se abundante e o preço por unidade revelou-se competitivo.

Ao chegar ao fim do segundo ano de governo, senti-me reconfortado. Constatava que o esforço realizado não tinha sido vão. O caminho percorrido fora áspero e não isento de ciladas. Entretanto, à medida que as barreiras eram vencidas, o país, inspirado por uma fé, que era nova em suas reações, começara a acreditar em si mesmo. Ao desânimo tradicional sucedera um otimismo contagiante. À estagnação ou ao crescimento vegetativo seguira-se o desenvolvimento racionalmente impulsionado. E o povo passara a viver a emoção de julgar-se capaz 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 Vemag. Um amigo meu, que estivera na exposição, contou-me um fato, de que fora testemunha, e que não deixa de ser curioso.

O saguão do aeroporto estava repleto. Verdadeira multidão 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-

pressos através das cifras que resumiam o progresso que se buscava. As reformulações empreendidas visavam tão-somente ao entrosamento de cada Meta com a nova realidade a ser criada pelo deslocamento do eixo político e administrativo do país para o Planalto Central.

No início de 1958, o Planalto era, na realidade, a mais movimentada frente de trabalho do Brasil. Todas as providências, necessárias para a criação de uma grande cidade, já haviam sido tomadas e estavam em execução acelerada. Existiam as obras da cidade propriamente dita e as correlatas, isto é, as que se impunham para ligar a nova capital a todos os quadrantes do território nacional.

No que dizia respeito a essas ligações, construíam-se, através de turnos, de forma que o trabalho nunca se interrompesse, duas rodovias-chaves: a Brasília-Anápolis e a Brasília-Belo Horizonte. Brasília, ligada a essas duas cidades, conseqüentemente estaria articulada, através de rodovias de primeira classe, com os principais centros do país.

Assim, a Brasília-Anápolis era uma obra prioritária, em todos os sentidos.

Entroncando-se com a BR-33, faria a ligação da nova capital com São Paulo e, conseqüentemente, com o maior centro industrial do país. Sua conclusão estava marcada para o dia 3 de maio de 1958 e, nela, seriam construídas sete pontes, sendo a maior delas sobre o rio Corumbá. Cinco firmas empreiteiras executavam os serviços de terraplenagem e de pavimentação, e outras cinco, em ritmo acelerado, construíam as pontes e demais obras de arte.

Dando continuidade à ligação de Brasília com São Paulo, havia o trecho São Paulo-Matão, da rodovia BR-32, pavimentada e já entregue ao tráfego; de Matão a Frutal existia a BR-33, que entroncava acima de Frutal com a BR-14, a qual já atingia Anápolis. Os últimos trechos, com extensões prontas para receberem pavimentação e outras em construção, deveriam ficar concluídos em fins de 1958.

Quanto à ligação Brasília-Belo Horizonte, tendo como pontos de passagem obrigatória Luziânia, Cristalina, Paracatu, João Pinheiro, Três Marias, Felixlândia e Sete Lagoas, os trabalhos já haviam sido iniciados, com a abertura do trecho 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 através da 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 terminada sua estrutura de concreto e quase concluída a parte de alvenaria. Encontrava-se em fase de acabamento e impermeabilização da cobertura. Havia 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, designação que lembra a origem geográfica 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 tratores ali eram vistos, removendo terra, destocando 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 percebessem modestos vencimentos.

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 estratégia 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 seria, 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 concedida 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 amontoar 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 encontrado em bolsões 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 compensando 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. Conseqüentemente, bastava que se pusesse em circulação a notícia para que logo obtivesse repercussão e fosse acolhida, com escândalo, 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 canteiro 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 capa asfáltica. E, sobre aquele mundo de andaimes, de armações metáli-

cas, de florestas de guindastes, pontificava um elemento que, como erva daninha, desgastava os nervos, intoxicava os pulmões, provocava inflamações nos olhos. Era a poeira – uma poeira, como só existia em Brasília – vermelha e fina, de extraordinária capacidade de impregnação, e sempre presente em tudo que se tocava. Estava na água que se bebia, no ar que se respirava, no travesseiro em que se reclinava a cabeça. Era ditatorial 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 frestas das paredes de madeira dos acampamentos.

A poeira, em face daquele espetáculo de uma força invisível em choque com elementos erguidos pela mão do homem, não se deixava ficar inativa. Agitava-se também, já que em torno tudo era bulício e palpitação. Erguia-se sorradeira do chão. Alçava o solo. Expandia-se para receber melhor impacto. E, quando o vento a atingia, cavalgava-o, enovelando-se por ele, para ganhar altura. Tinha lugar no céu, então, aquele *show* da natureza, uma das peculiaridades de Brasília: os redemoinhos.

Eram espirais de poeira que, brotando dos canteiros de obra, iam girando, torcicolando, dando voltas, inclinando-se – ora para a direita, ora para a esquerda –, mas subindo sempre até que, já bem alto, abriam-se em repuxos espetaculares, irisados pelo sol. Era comum, ao cair da tarde, ver-se uma sucessão daquelas espirais. Cinco, dez e, às vezes, quinze daqueles repuxos vermelhos barravam o horizonte, eretos no ar, dando impressão de que fossem pilastras, móveis, varadas de luz, que sustentassem, apesar da sua visível fragilidade, o céu infinito do Planalto.

Durante muito tempo realizei a fiscalização das obras de Brasília, utilizando um jipe. Era um trabalho penoso e exasperante. 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 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 disso 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 Catetinho, 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 altura 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 empolgante à luz do sol, tornava-se inspirador 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 Torto e que, dali, seguiria 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 varavam 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 renascimento, 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, atividade – eis as vozes que anunciavam uma nova era na existência do Brasil.

A idéia que fora posta em movimento, no comício de Jataí, já dispunha de velocidade própria. Caminhava celeremente, e mesmo a mudança da sede do governo já tinha a sua data fixada 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 rodoviário, 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 arrancada 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 poderá 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, sempre sonhei com essa estrada, e faria qualquer sacrifício para vê-la construída.”

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

No aeroporto, quando me preparava para retornar ao Rio, disse a Waldir Bouhid, para espicaçar-lhe seu já espontâneo entusiasmo: “Você está intimado, Bouhid, a encontrar-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, cumprindo missão 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 penetrara 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. Constava 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, serviria 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 entregues 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. Entretanto, 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 sanitaria, conhecia a região em que iria exercer sua atividade, mas seu conhecimento estava restrito ao campo 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 paraense, 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 realizar 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 realizada, 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 alimentada 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, prometera aos mineiros apressar as obras de reconstrução da barragem, para entregá-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” – vivia 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 – “tenho prestado a Minas toda a assistência possível. Só em Três Marias – e será desnecessário encarcerar 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 empreendimen-

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 extensa rodovia ligará Belo Horizonte a Vitória. Dois bilhões de cruzeiros serão absorvidos nessas duas grandes vias que demandam o coração do país.”

Concluí recordando o cumprimento das promessas feitas: “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 esperam. Nossos esforços, somados,

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 coestaduanos. A 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 dessa natureza, pois existiam descontentamentos na área, principalmente os que teriam suas propriedades inundadas. Contudo, não dei maior importância ao fato. Recomendei ao Engenheiro John Cotrin, responsável pela obra, que desse andamento aos trabalhos imprimindo-lhes a maior velocidade possível, e regresssei ao Rio.

Em face das comemorações do segundo aniversário da minha administração, minha presença era exigida nos mais diferentes quadrantes 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 dentro 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 governamental; mas o que importava era que ela representava um empreendimento incluído na meta nacional de fertilizantes. As jazidas de fosfato de Olinda, localizadas em sítio denominado 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 dedicavam. Pretendia substituir um sistema arcaico e predatório por outro, moderno e racional. Nessas condições, o problema de fertilizantes era da maior importância.

Como governador de Minas, havia criado, no Estado, a Fertisa. 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 completavam. Constituíam as duas bases em que se apoiaria todo o plano governamental de levar a produtividade 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 Fertisa e à de outras indústrias menores, já poderia considerar ultrapassada a Meta 18, considerada 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 aber-

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 Orleães. Todas essas repartições trabalharam em conjunto, obtendo praça em navios, para que as máquinas chegassem ao Brasil no menor espaço de tempo possível.

E tudo foi feito com admirável precisão. A encomenda fora distribuída entre diversas firmas norte-americanas, das quais a que recebera o maior pedido havia sido a International Harvester Export Co., de Chicago, que forneceria 90 tratores e 25 carregadoras. De outras firmas, inclusive 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 seguiria para Belém; e o outro desembarcaria no porto de Santos, já que a construção de grande rodovia seria iniciada simultaneamente nas suas duas pontas. Quanto ao lote que seguiu 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, comboiando o pesadíssimo 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. Lembro-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 operação 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 estrada, 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 indescritível, 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 Bernardo 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 quebrava o espírito de monumentalidade, característico 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 igreja nasceu 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 igreja, sob a invocação da milagrosa santa.

O milagre se fizera e, no dia 28 de junho de 1958, a igreja foi sagrada. Para suportar a laje de cobertura, que é o seu principal detalhe, foram plantados apenas três pilares, oferecendo o conjunto uma extraordinária impressão de leveza. Essa igreja fora a primeira obra arquitetônica definitiva erigida dentro do Plano Piloto, e sua construção se fizera 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 Kubitschek, 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 Kubitschek. 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 igreja. 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 daquela cidade.

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, seria precária. Dava passagem. Era só. Mas dando passagem já era alguma coisa para quem, desde a fundação de Ceres, vivia ilhado.

A construção da Belém-Brasília seria feita, entretanto, em novos padrões. O comboio de máquinas rodoviárias modernas havia chegado a Goiás e a Belém, e as obras, de acordo com instruções diretas minhas, deveriam desenvolver-se com o “ritmo de Brasília”.

Sayão pensava na *espinha dorsal*, da qual ramificariam as *costelas*. Minha idéia, embora sendo de idêntico significado, 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 bandeirante se confundiam. Aspirava abrir a estrada para colonizar. Repetia com freqüência: “Consegui meu sonho, a Espinha

Dorsal. Vocês não imaginam a riqueza destas matas. Madeira de lei. Terras de cultura. E tudo de primeiríssima.” Abria os braços de gigante, como se quisesse abraçar o Planalto. Ninguém, como ele, conhecia a região em que iria trabalhar. Antes que as obras se iniciassem, para não perderem tempo, fazia inspeções em vôos rasantes sobre o topo das árvores. Certa vez, numa dessas excursões, a hélice do motor parou, e o teco-teco começou a dar guinadas. Era uma folha a mais que o vento do planalto fazia planar, ao sabor das suas correntes. Pouco depois, o que poderia ser previsto ocorreu. O aviãozinho bateu num galho e ficou preso no emaranhado da fronde. Estava salvo. Desvencilhou-se do cinto de segurança, escorregou pelo tronco e pôs o pé na terra. Não se inquietou, porém, com o perigo porque passara. O que o preocupava era recuperar o teco-teco: “Como é que vou tirar esse danado daquela galharia?”

Numa carta ao seu amigo Mário Braga, definiu, com precisão, a natureza daquela floresta. “A selva é tão fechada e alta que ninguém 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 sempre.”

Sayão estava pronto. Levou o *trailer*, em que habitualmente morava, para as imediações de Porangatu e o abrigou sob um majestoso pé de pequi. Armou o fogão ao ar livre. Semeou uns caixotes em torno, à guisa de sala de visitas. Ele mesmo, porém, ali pouco parava. Quem se aproximasse da mata, que começava perto, logo o via – alto; forte 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 grande arrancada.

AMPLIAÇÃO DOS OBJETIVOS POLÍTICOS

Enquanto prosseguiram as inaugurações comemorativas do segundo aniversário do meu governo, tomei o avião e segui para Aragarças. Atravessei o território de Goiás e ordenei que o Douglas – 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 entrosavam na política de atrair para aquela região levas de elementos colonizadores que pudessem fazer a redenção 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 daquela importante 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, naquele curto espaço de tempo, quase o dobro do que fora feito em oito anos.

Quem se der ao trabalho de fazer a análise serena do 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. Teria 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 redescobrimto 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 fizesse 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. Relacionavam-se todos com a Natureza – a Natureza quase indomável, cuja hegemonia se fazia presente em dois terços do território nacional. O avião permitia que a contemplássemos 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 administrador, 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 viver voltado para dentro de si mesmo, deslumbrado com o imenso potencial das suas riquezas, exaurindo-se num ufanismo que a nada conduzia. Além das suas fronteiras, existia na América Latina uma constelação 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.

Enquanto resolvêssemos 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 nossas 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 aguerrida, 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 ludibriar a opinião pública, alegando inverdades que se desfaziam 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 ocorreria nos demais países da América Latina. Desejava 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 estivera 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 colhera através de entendimentos 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.

Entretanto, enquanto me preocupava com esse plano, não me descuidava 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 conseqüência 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 quinquenal 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 exigira 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 daquele 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 total das 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 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, segui, 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, ressaltai o progresso realizado no setor petrolífero, desde que iniciara a minha administração. “Quando assumi o governo” – declarei – “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, ressaltai, 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 necessita ser suplementada por uma série de medidas que importem em melhoria da produção alimentícia 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 construía-se uma venda. Vinham, 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 dinheiro ganho das transações, um terreno era adquirido. Vinha, pois, a derrubada do cerrado, e, no chão vermelho 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 arremedo 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 integrado. 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 liberto e, estreitando 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, começa a lê-los, interessando-se pelo que ocorre 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 secura do ar, característica do Planalto Central.

O lago de Brasília, decorrência da barragem construída no rio Paranoá, envolve a cidade, formando um compasso curvo de mais de 40 quilômetros, de ponta a ponta, e armazenando cerca de 600 milhões de

metros cúbicos de água, com cinco quilômetros de largura e 35 metros de profundidade. A linha-d'água atinge 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 realizar, 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 transforma 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 massa líquida iria emprestar 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 dispondo 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. Tratava-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.

Entrementes, 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 vira e, havendo sido perguntado se tinha gostado da escolinha, 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 Lassalistas.

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 sempre contamos 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 manteria os cursos de marcenaria, carpintaria, eletricitista-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.

Entrementes, 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 seria posto em prática após a inauguração da capital.

Tratava-se de uma fascinante experiência, que tinha em vista, entre outros, os seguintes objetivos: a) distribuir eqüitativa e eqüidistantemente 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 intranqüilidade aos pais; b) concentrar crianças de todas as classes sociais na mesma escola, de forma a permitir que um filho de ministro de Estado estudasse, 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 aspirações, 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; e 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, chefiados 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 classes, 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 construídos 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 esportivas 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 “ginásial”, 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 livre 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 atividade de classe.

Tratava-se de uma experiência educacional ousada, 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 Novacap. Alguns de seus engenheiros 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 Cardeal 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. Cabia-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.



DESTE PLANALTO CENTRAL DESTA SOLIDÃO QUE EM BREVE SE TRANSFORMARÁ EM CÉREBRO DAS ALTAS DECISÕES NACIONAIS LANÇO OS 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.

BRASÍLIA, 2 DE OUTUBRO DE 1956
JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA

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

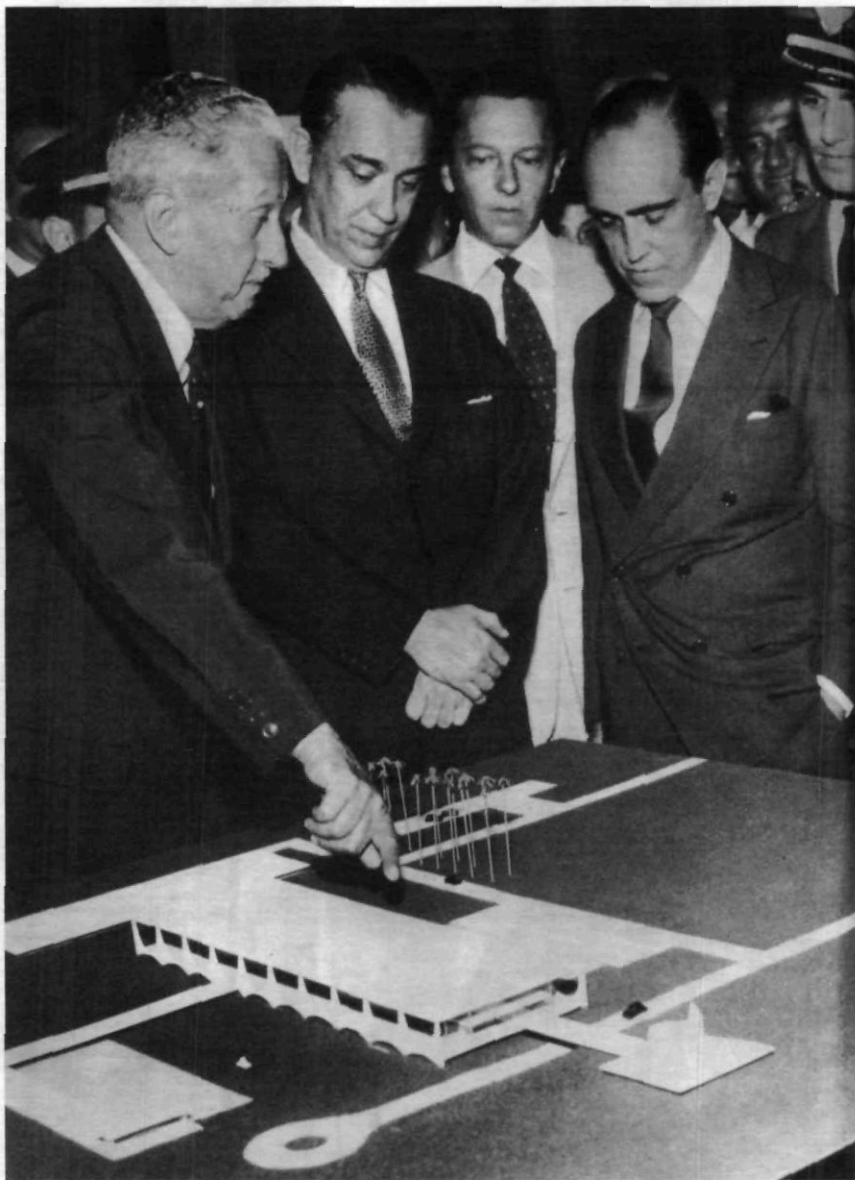
antevejo esta alvorada com fé inquebrantável e uma confiança sem limites no seu grande destino. Brasília, 2 de outubro de 1956.”



De todas as partes do país chegavam levadas de brasileiros que desejavam colaborar na construção da obra. Chamei-os, 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 Sayão foi um desbravador que aceitou o desafio da selva e por ela foi esmagado. Esta foto, tirada nas vésperas 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.



Ladeado por Israel Pinheiro e Oscar Niemeyer, examino uma maquete do Palácio da Alvorada. Foi uma das primeiras obras a ser concluída. O esforço de Israel na presidência da Novacap, nunca será louvado o suficiente. Quanto a Oscar Niemeyer, a construção de Brasília honrou o seu gênio, hoje reconhecido em todo o mundo.



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.



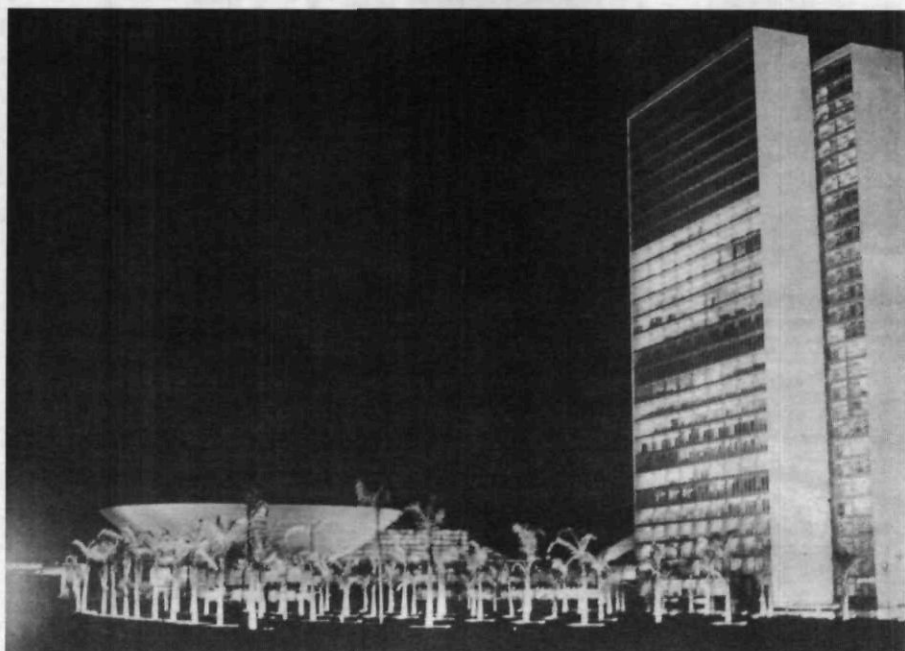
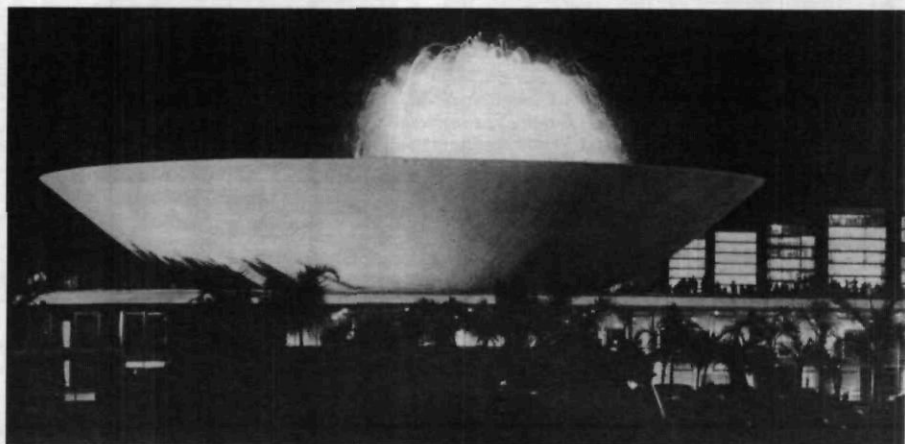
Como Ministro da Cultura do Presidente Charles De Gaulle, o escritor André Malraux esteve na nova capital e ali pronunciou um discurso que ficou conhecido como a *Oração de Brasília*. Foi ele quem a batizou como a Cidade da Esperança.



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.



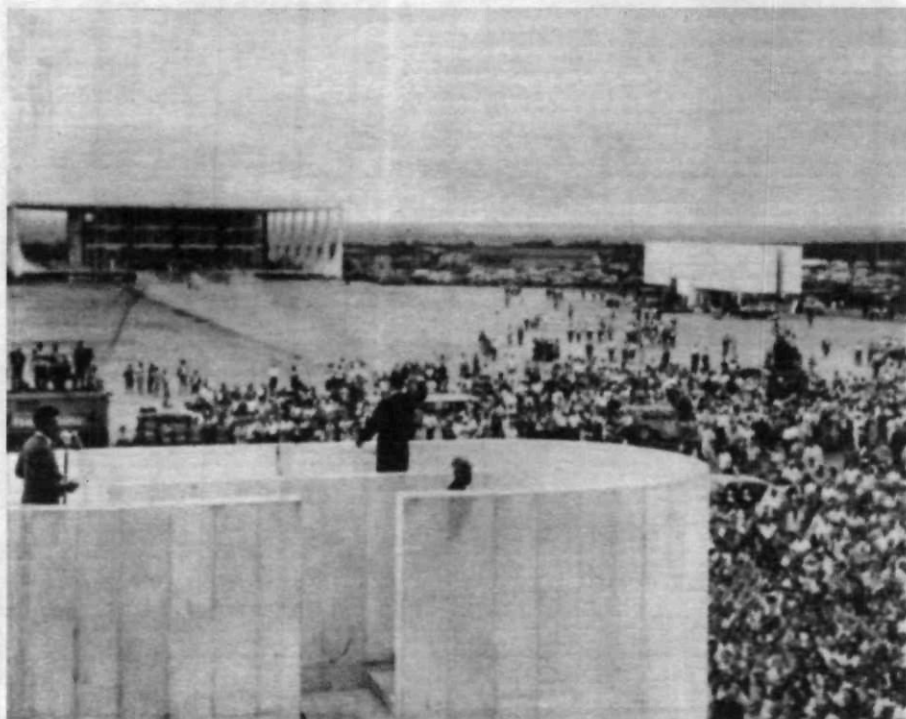
No dia 21 de abril de 1960 inaugurava-se a nova capital do Brasil. Foi uma festa que marcou a vida nacional, criando uma euforia que se alastrou a todo os recantos do país e incendiou o coração dos brasileiros.



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 abandonou 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.



Vivendo aquele tumulto de emoções, não conseguia desfazer um aperto que sentia na garganta e que se refletia até na entonação 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, olhando em torno, via a multidão contrita e com lágrimas nos olhos, não consegui me conter. Cobri o rosto com as mãos e, quando dei fé de mim, as lágrimas corriam 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 casaca.”



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 ministérios, com dez andares 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 exacerbação 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 vozes de protesto se fizeram ouvir e idêntica atitude tomaram os jornais oposicionistas. Em face da atoarda, foi preciso que Oscar Niemeyer – o arquiteto responsável pelas obras de Brasília – viesse a público para explicar a razão daquele 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 Paranoá e da respectiva usina hidrelétrica. A Raymond Concret 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 contratemplos, 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 e 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 Cooperativa de Cotia, no Estado de São Paulo, pro-

videnciou a ida para o novo Distrito Federal de um grupo de japoneses. A terra, em toda a região do Planalto Central, é mais ou menos calcária, e, como tal, não muito própria para a agricultura.

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, dando a impressão de que não ensejaria a germinação de qualquer semente.

Pouco antes de regressar ao Rio, ele esteve com Israel Pinheiro, e, comentando a inspeção feita pelos japoneses, desabafou: “Dr. Israel, a terra é muito ruim.” O presidente da Novacap, embora apanhado de surpresa, respondeu à altura: “Olhe, moço, se a terra fosse boa, eu não teria tido o trabalho de ir buscar esses japoneses...”

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 Horizonte os mais variados produtos de horticultura 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 respeito do seu país, facilitaram uma amizade respeitosa.

Os japoneses de Brasília haviam preparado uma festa em homenagem ao príncipe e que seria realizada após o almoço que o governo lhe ofereceria. O embaixador do Japão, porém, vetou a reunião dos seus compatriotas, alegando velhas razões dinásticas que impediam a presença de um membro da família imperial entre elementos do povo. Os japoneses, profundamente decepcionados, me procuraram solicitando o meu comparecimento, mesmo sem o príncipe.

Logo que terminou o banquete no palácio, disse ao príncipe que necessitava de sua companhia para um ligeiro passeio. Entramos no

meu carro e disse a Geraldo Ribeiro, meu velho motorista, que tocasse célere 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. Quebrei 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 empreiteiras – já em número de 60 – empenhavam-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 inexecutável”, como assoalhavam os

descrentes 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, Leoni 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 iniciado o serviço regular telegráfico 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, estivera 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, ilhado na sua casa, assistia ao dramático 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. Tratava-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 reses mortas. 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 lhe dilacerava o focinho. No leito, 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 regra, esta também apresentava 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 então do flagelo com os paióis vazios?

Em face da situação, urgentes e complexas medidas foram tomadas 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 Paulo, os quais, uma vez estocados, eram embarcados para o Norte. Foram chamados à capital todos os presidentes das Comissões de Preços dos Estados do Nordeste, a fim de informar sobre os estoques de gêneros alimentícios existentes nas respectivas áreas de sua jurisdição. O ministro da Viação autorizou a admissão, como diaristas, de milhares de flagelados nas várias rodovias que se construía na região. A mesma ordem fora dada ao diretor do DNOCS, José Cândido Pessoa, e, como seus estoques de ferramentas pudessem se revelar insuficientes, providenciou-se, simultaneamente, a aquisição de picaretas, de pás e de carrinhos de mão em número suficiente para atender a sessenta mil trabalhadores.

Enquanto essas providências eram tomadas, as notícias que chegavam do Nordeste eram inquietadoras. Em Pentecostes, no Ceará, o comércio fechara as portas, temeroso de que tivesse início a pilhagem. Nas ruas da cidade, 10 mil flagelados vagueavam, pedindo água e pão. Outros 10 mil estavam concentrados em Iguatu, e imploravam trabalho. Em Quixadá, 80% dos rebanhos já haviam sido perdidos. O que ocorria no Ceará reproduzia-se no Rio Grande do Norte, na Paraíba, no Piauí e no interior de Pernambuco. Havia fome e desespero por toda a parte. Entretanto, o grande êxodo ainda não tivera início. O que então se verificava eram deslocamentos locais: a população de uma zona assolada derivava, em conjunto, para outra que ainda dispunha de algum recurso.

Finalmente, o dia de São José chegara. Chegara e se fora, sem que as chuvas caíssem. A impassibilidade da natureza 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 encovadas. 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 esfarrapada. A mesma poeira a envolver as pessoas e a toldar 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 deturpadas 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. Ajunte-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 Paraíba. E mantimentos, que tinham seguido pelo vapor *Itaité*, 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 alimentícios fazia-se a contento, não se justificando, pois, qualquer alarma.

Enquanto iam chegando os carregamentos de gêneros alimentícios, as iniciativas do governo, para dar trabalho aos flagelados, prosseguiam em ritmo satisfatório. Em matéria de açudagem, numerosos proprietários de terras e lavradores estavam recebendo empréstimos, auxílios e subvenções para a construção de açudes em suas glebas. Além disso o DNOCS fora autorizado a lavrar termos de acordos para a construção do açude particular Pacheco, no Município de Santana de Acaraú; do açude Itatiaia, no Município de Santa Quitéria; do açude Comendador Garcia, em Quixeramobim; do açude municipal Manituba, na mesma localidade, e do açude municipal Professor Joaquim Pimenta, de propriedade da Prefeitura de Tauá – todos no Ceará. E mais do açude estadual Umbuzeiro, no Município de Monteiro, no Estado da Paraíba; do açude municipal Beberibe, no município do mesmo nome, no Ceará; do açude particular Pimentel, no Município de Canindé, no Ceará; e do açude Máximo, em Maranguape, também no Ceará.

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 Banabuiú, que represaria um bilhão e meio de metros cúbicos de água.

O auxílio prestado ao Nordeste era o maior que, na emergência, 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 impedida por interferência dos chamados *fornecedores*. Tratava-se da *indústria*

da seca, que renascia com vigor, como era tradicional em todas as épocas da calamidade na região. Pouco depois surgiram os agitadores, tentando sublevar os flagelados e atirá-los contra as autoridades. Desta vez, o pretexto utilizado era o salário de 40 cruzeiros diários, 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 volume da mão-de-obra disponível.

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, retornei ao Rio, a fim de me dedicar, de corpo e alma, à questão 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, atendendo-se às necessidades de cada zona.

Além dessas providências, destinadas a dar trabalho aos flagelados e fixá-los à terra, determinei que vinte aviões da FAB, entre aeronaves 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 pontos de destino em tempo hábil, eles voariam dia e noite, estabelecendo, assim, uma verdadeira ponte-aérea, para minorar o sofrimento dos milhares de camponeses, castigados pela seca. A carga, uma vez chegada ao destino, era imediatamente levada para os pontos onde existiam maiores concentrações de flagelados, o que deveria ser feito em caminhões pertencentes a várias instituições oficiais, especialmente as unidades militares ali sediadas. Onde a necessidade fosse mais imperiosa 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 destino a Fortaleza, em viagem de inspeção 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. Naquela excursão pelo Estado, pude sentir, desde logo, a extensão da calamidade que se abatera 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 escamoteados pelos eternos exploradores.

Das conversas que mantive com as autoridades locais, chegara à conclusão de que o ponto nevrálgico do problema continuava sendo o abastecimento. Quanto aos sem trabalho, a situação estava sendo remediada. Em Araras, por exemplo, eu tivera 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 cozido de umbu com cinza.

Quando passei por Quixadá, vi a seca em toda a eloquência de seu acento trágico. 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. Assemelhava-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-se na poeira.

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, encontrada à beira de um lameiro. Tudo estava seco, esturricado, quase assado. As bocas, à força de serem molhadas pelo mesmo resto

de saliva, já haviam adquirido uma gosma, que lhes impossibilitava a articulação de palavras. Dessa forma, os retirantes não conversavam uns com os outros – grunhiam como porcos ou rosnavam como cães raivosos. 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 farrapos humanos.

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 cactos e os espinheiros da caatinga. A impressão que tinha 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 ferro os lençóis. Rolei sobre o colchão sem poder conciliar o sono. Se a cama era insuportável, havia ainda a tragédia, a que assistira naquele dia, para me preocupar o espírito.

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, soturno, a cada momento se fazia mais próximo. Abri a janela 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 desordem.

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 aguenta viagem” – respondeu-me o engenheiro, intrigado. Pedi-lhe então que mandasse trazê-lo até à porta, pois iria utilizá-lo como palanque.

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 que necessitavam.

Quando o caminhão apareceu, subi no tablado e mandei que o levassem para o meio da multidão. Àquele hora – cinco da manhã – senti o sol no rosto como se fossè uma brasa. À medida que o caminhão avançava, ia percebendo o sofrimento daquela gente. Homens, mulheres e crianças, irmanados na desgraça. Já não tinham roupas, mas frangalhos sobre a pele queimada pela soalhêira. Olhos cavados e brilhantes e fisionomias transtornadas pela inanição. Nas faces encovadas estampava-se aquela expressão, torva e aparvalhada, de quem já se resignara à crueldade do destino. Ao me aproximar ainda mais, vi as feridas que o sol abri- ra 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 ríctus de ódio, moldado em renúncia e resignação.

Perto do caminhão, vi uma mulher cercada de quatro filhos. Havia fincado dois paus no chão e improvisara uma coberta 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 diapa- são 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 fazia, era porque desejava, de fato, re-

resolver aquele problema. Haviam me recomendado que não me aproximasse deles, porque, estando desesperados, poderiam desacatar-me. Não fizera caso da advertência, e ali estava, para ouvir-lhes as queixas e atender-lhes os pedidos. Salientei que teria vergonha de ser Presidente da República se não cicatrizasse aquela chaga. Iria tudo fazer para resolver aquele problema. O Nordeste era parte do Brasil. Ali viviam 30 milhões de brasileiros, e não iria permitir que aquele sofrimento se repetisse. E concluí: “Esta é a última seca que assola o Nordeste! Assumo este compromisso com vocês e faço-o, não desfrutando o conforto de um palácio presidencial, mas aqui, sobre este caminhão. Todos serão contratados imediatamente como diaristas nas obras do Governo. Em Araras, 10 mil retirantes já estão trabalhando. Ganham o suficiente para comer, morar e vestir. O que vocês têm a fazer é dirigirem-se para as cidades e colocarem-se em filas. Quando lá chegarem, ali já existirão ordens minhas para dar-lhes emprego. Peço-lhes apenas que tenham um pouco mais de paciência, e confiem em mim.”

Aguardei a reação da multidão, mas nada aconteceu. Nem uma voz se fez ouvir quer para agradecer as providências, quer para discutir a situação. Deitei o olhar sobre a multidão. Tive a impressão de contemplar um quadro de Van Gogh. Vinte mil deserdados transformados num imenso e trágico borrão de amarelo. A poeira se misturara ao suor e ao sujo e compusera a tela agressiva. Todos queimados 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. “Umás vinte léguas daqui”, balbuciou, com voz sumida. “Para onde vai?” – interoguei-o de novo. Olhou-me com uma expressão parva e torceu a boca, num arremedo de sorriso: “Lugar nenhum. Vou sendo levado.”

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 continuar. Temos que resolver o problema de uma vez. Desejo 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, Sette Câmara. Temos de fazer com que o pau-de-arara desapareça 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 expostas 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 festejar 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 lucrou com essa conjugação de esforços – governo e indústrias – foi o próprio Brasil. Partindo praticamente da estaca 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 houvésemos 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 dissipara, no meu espírito, a impressão trágica da visão do que vinha ocorrendo no Nordeste. Sette Câmara, após a conversa comigo, informara-me que, desde alguns dias, um grupo de trabalho 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 dei início a um vasto programa de construção de barragens e de represas. Concluí, depois, que a irrigação, por si só, não minoraria o sofrimento daqueles 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. Dezesseis milhões 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, declarei aos engenheiros que daria – 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 um 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 desejava 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 descaso com que os Estados Unidos encaravam 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. Naquela 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, conquanto serenas, não ti-

veram força para desfazer o mal-estar. Uma situação de tensão se criara entre a grande nação do Norte e as numerosas Repúblicas do Sul.

Desde muito, eu vinha observando a crescente deterioração do prestígio dos Estados Unidos na América Latina. A partir da Conferência 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 jamais houvesse surgido uma solução concreta. A usina de Volta Redonda saíra, não porque interessasse ao nosso desenvolvimento, mas como o resultado de barganha para que os Estados Unidos obtivessem bases militares no Nordeste. Os projetos da Comissão Mista Brasil–Estados Unidos arrastavam-se em Washington desde o Governo de Getúlio Vargas, sem que qualquer explicação fosse dada sobre a probabilidade de data em que iriam ser executados. No início do meu Governo, o Conselho do Desenvolvimento desenterrara diversos projetos – que, por sinal, eram excelentes e calcados na melhor técnica – e, após atualizá-los, submetera-os às autoridades de Washington, com o respectivo pedido de financiamento. O que havia acontecido ao tempo de Getúlio Vargas 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 atitudes dessa natureza. Vira-me obrigado a reagir de maneira contrária ao meu temperamento, para obter o justo que nos era negado. Depois, as advertências que fizera a Eisenhower, no Panamá, sobre os erros da política norte-americana, embora houvessem impressionado o presidente, não tiveram a virtude de sensibilizar os responsáveis pela política americana em relação à América Latina. E surgiram, então, os acontecimentos de Lima e Caracas.

Telefonei a Augusto Frederico Schmidt, chamando-o à Gávea Pequena. O assunto empolgava-me, e desejava tomar uma atitude. Expus a Schmidt o que tinha em mente, e o fiz com a maior veemência, 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 oportunidade estava definida. Faltava, porém, a corporificação da idéia. Como seria exposta? Por intermédio de uma proclamação? De um relatório? De uma conferência? Rejeitei todas as sugestões por julgá-las complexas em excesso. Optei, então, por uma carta – uma carta pessoal dirigida ao Presidente Eisenhower.

Schmidt encaminhou-se para uma mesa, a fim de redigi-la. O primeiro texto não me agradou. O que sugeria era inexequível, e oferecia a desvantagem de obedecer a uma técnica de certo modo diplomática. Faltava-lhe grandeza. Sim, a linha deveria ser esta: a grandeza. Estávamos em face de um problema continental, e, para discuti-lo, o tom teria de ser impessoal, acima das fronteiras, ignorando os naturais desníveis, falando de igual para igual.

Passamos então a redigir o segundo texto, mas já em conjunto. Ao terminar, lemos, com atenção, o documento, e julgamo-lo adequado. A carta foi a seguinte:

“Rio de Janeiro, 28 de maio de 1958.

“Excelentíssimo Senhor

“Dwight D. Eisenhower,

“Presidente dos Estados Unidos da América.

“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 nós desentendemos no nosso continente. A propaganda dos interessados no anti-americanismo, 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 escrevo a Vossa Excelência, não tenho outro interesse que o de levar-lhe a minha convicção de que algo necessita ser feito para recompor a face da unidade continental. Não tenho plano detalhado para esse objetivo, mas idéias que, posteriormente, poderei expor 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 procedermos 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 se 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 devem 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 crispava as outrora tranqüilas cidadezinhas do interior, fazendo-as viver uma era de vertiginoso progresso. Paracatu, com seus muros de pedra, desde muito em ruína, renascia das próprias cinzas, com seus habitantes já antegozando a prosperidade que lhes traria em breve a Belo Horizonte-Brasília. Ao longo da faixa, já demarcada para a passagem da rodovia, valorizavam-se as terras, plantações surgiam, rebanhos eram separados para a recria.

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, convertera-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, transformara-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 socorriam 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 canteiro 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. Saltava da planta do engenheiro, onde era apenas traço e cor, e se convertia em realidade no chão vermelho do cerrado. Quando se batiam as estacas de um edifício que deveria integrar um bloco de apartamentos, as estacas de todos os congêneres 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 concretagem, 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, porque – é conveniente sempre ressaltar – Brasília é a única cidade do Brasil, e talvez 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 se expandem os valores da civilização, acentua-se a distância que separa 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, tratei 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 terra inclinada, num capricho de sinuosidade que a secura do ar impõe à vegetação do Pla-

nalto. Aquelas colunas, surgindo quase à flor da água do lago, que as refletia, davam uma impressão de germinação das mesmas sementes que haviam dado origem ao cerrado.

A Natureza é, por excelência, pródiga em tudo. Se há necessidade de que uma árvore seja curva, para fazer frente ao azorrague do vento, ela a faz retorcida desde as raízes. Comunica-lhe sua preocupação de fechá-la sobre si mesma, quer no tronco que sustenta a fronde, 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 desordem. E, assim, transforma o barroco, criado como uma defesa contra a intempérie, na diafanidade de um estilo linear, tendo como objetivo um êxtase visual. Dentro dessa lógica de raciocínio, é que fora concebido o Palácio 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 Brasil, após sucessivas e brilhantes vitórias, chegara à meta final, emparelhada com a Suécia. No dia anterior – 29 de junho – iria ter lugar a disputa decisiva.

Desde cedo, todas as atividades nacionais estavam quase paralisadas. Viam-se alto-falantes, instalados nas casas comerciais, e cada pessoa tinha na mão um rádio de pilha. As emissoras traziam a população em permanente *suspense*, criando o ambiente psicológico indispensável ao acontecimento de repercussão internacional. A disputa era dura, porque os suecos lutavam em terreno próprio. E, em face das dificuldades que o nosso selecionado teria de vencer, mais tenso se fazia o nervosismo que contagiara 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 demais compromissos, constantes da minha agenda, e, como todos os brasileiros, preparei-me para viver, com intensidade, a emoção do desenrolar daquela disputa.

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 vinculá-la ao despertar de uma consciência nova no País. Brasília constituía um exemplo. Levas e levas de sertanejos das caatingas do Nordeste ou de mateiros das margens do Amazonas, que haviam passado fome nas regiões em que haviam nascido, estavam transmudados 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 canteiro de obras e, nessas condições, para que o ato se revestisse da solenidade que desejava emprestar-lhe, seria conveniente esperar por uma oportunidade especial. E esta, segundo meus cálculos, seria a da inauguração do Palácio da Alvorada.

Essa decisão, porém, criou uma situação embaraçosa para o embaixador de Portugal. Como ele estava no Brasil havia quase 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. Felizmente, o dia 30 de junho chegara, e com a cerimônia realizada no Palácio da Alvorada, o mal-entendido fora desfeito. Ao retardar a entrega de credenciais, o que eu queria era prestar uma homenagem especial a Portugal. Pretendia reatar o vínculo histórico. 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, significava, sem dúvida, outro 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 milhões de metros cúbicos de terra.

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 Guamá, em direção ao Sul. E a turma do Sul, chefiada pessoalmente por Bernardo Sayão, 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 – dificuldades 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, levando serrotes na boca. Este era um tipo de vanguardeiro. Existia, porém, outro – o dos que carregavam facões e machados. O instrumento utilizado dependia da natureza do trecho da selva que era atacado.

Quando o mato era fechado demais, avançava a turma do serrote. Esses homens arrastavam-se como cobras – a barriga contra o chão – serrando, na raiz, os cipós gigantesco. Rompida essa primeira barreira, vinham os que possuíam facões e machados. Cortavam arbustos e derrubavam troncos, abrindo uma picada. Esse trabalho inicial de limpeza não era isento de perigos. Aberto o trilho, era necessário que se observassem os galhos, que se vasculhasse a camada de folhas, que se revolvesse o entulho vegetal. É que, em qualquer lugar, poderia estar uma cobra escondida, encontrar-se um formigueiro, haver um foco de carrapatos. Daí a razão por que esses vanguardeiros eram chamados de ‘o grupo suicida’.

Os mateiros, cercados de perigos por todos os lados, julgavam, entretanto, que os inimigos que mais se deviam temer eram apenas dois: o carrapato e o formigão. Para a mordida de cobra, existia a medicina dos curandeiros, com a aplicação de certa folha na ferida e o torniquete, que paralisava a circulação. Contra o carrapato e o formigão, porém, não havia qualquer defesa. Um infeccionava e dava origem a coceiras que abriam o corpo em chagas; e o outro ferroava, e a dor, provocada pelo veneno instilado, quase levava à loucura.

A água era obtida de certo tipo de cipó, que, cortado, fornecia um líquido muito semelhante à água de coco. Quanto à fome, recorriam às frutas silvestres, às castanhas e às raízes comestíveis. Por toda parte viam-se os cipós gigantesco, alguns tão grossos como troncos de árvores, e todos deveriam ser cortados para que os que viessem atrás pudessem passar. Como não se sabia o que iria ser encontrado adiante – se alagadiço, brejo ou água estagnada –, as turmas avançavam na linha das elevações. Sendo impraticável qualquer balizamento, seguia-se “pelo rumo”, acompanhando uma linha oblíqua em relação à agulha da bússola.

Os vanguardeiros, à medida que avançavam, iam abrindo clareiras e, ali, acendiam fogos. A fumaça, filtrando-se por intermédio das frondes, servia de indicação para os aviões de reconhecimento, que jogavam gêneros alimentícios de pára-quedas. A clareira, entretanto, só era aberta a razoável distância, para não tornar muito lento o avanço 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 serra 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 facão e a dinamite. Quando um cedro ou uma maçaranduba gigante parecia irremovível, encaixavam-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 trovoadas seca, havia a devastação que era feita em redor. Depois, havia o trabalho ingente de remover o entulho, para que os tratores pudessem 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 longitudinais. Mas todo aquele trabalho resultava inútil. A estrada avançava e sempre havia um morrote, que parecia o último. Entretanto, 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 exigiriam outras obras de arte.

Àquela altura, porém, nada se sabia sobre o que poderia estar pela frente. Mesmo assim, as turmas iam avançando. Os mantimentos, jogados de pára-quadras, 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 miariam 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 cosacos à frente, abrindo a picada; depois, as turmas de facão 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 aproximado 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 freqüência, 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 progresso material, que seria imediato e coincidindo com a abertura do tráfego nos trechos da rodovia já construídos, existiam 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 melhoria dos índices de sanidade da imensa região – ou seja, de cerca de mais da metade do território nacional.

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 potencial energético do Tocantins, do Gurupi e do Araguaia.

Com o despertar daquela imensa região, desbravada pelos caminhões que ligavam os extremos da rodovia, o porto de Belém seria convertido em importante entreposto comercial, com reflexos econômicos imediatos em toda a bacia Amazônica. Seriam navios que deixariam ou chegariam à capital paraense, carregados de mercadorias, e desse intercâmbio com o exterior a conseqüente intensificação do comércio pelas vias internas, quer no sentido sul, pela grande rodovia, quer no rumo do oeste, ao longo da imensa rede de navegação fluvial.

E havia a considerar, por fim, o aspecto relevante, relacionado com o problema da segurança nacional, já que na Amazônia se situavam três quartas partes das nossas fronteiras continentais, assumindo a rodovia Belém–Brasília o caráter de grande via estratégica da Nação.

Em julho de 1958, a rodovia estava em plena execução. Acorriam pioneiros de todos os quadrantes nacionais para se integrar no exército de desbravamento. Todos tinham orgulho de vincular seus nomes 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 engenheiros e de firmas empreiteiras, apoiada no trabalho anônimo de milhares de mateiros, o que parecia irrealizável se foi convertendo, aos poucos, em realidade.

A construção de Brasília havia justificado e imposto aquela arrancada, no rumo do Norte do Brasil. A Amazônia lá estava – som-

bria, aterradora, misteriosa – sempre envolta no manto verde da sua floresta impenetrável. Aquela floresta era, a um só tempo, riqueza e sudário. Tudo poderia ser encontrado ali, se o acesso fosse fácil e vigorassem na região condições de salubridade. Ao sul, e distanciada dela por mais de dois mil quilômetros, estava sendo construída Brasília – a Capital da Esperança, o marco de um Brasil adulto. Não era possível que continuassem existindo aqueles dois países. Era urgente que se fizesse a união das duas partes.

Além das razões de caráter econômico, social, administrativo, militar e até cultural, que impunha aquela abertura para o Norte, a nova Capital viera tornar a providência inadiável. Ela seria um foco irradiador de civilização e, dadas as peculiaridades de seu crescimento, iria tornar possível à Amazônia um verdadeiro salto do seu estágio primitivo, configurado na satisfação apenas das necessidades primárias, para o esplendor da era eletrônica, característica dos padrões de vida inerentes à civilização que iria nascer no Planalto.

Assim, a construção da grande rodovia justificava, mais uma vez, a frase de D. Carlos Carmelo Mota, arcebispo de São Paulo, segundo a qual “Brasília era o trampolim para a conquista da Amazônia”.

EVOLUÇÃO DO PAN-AMERICANISMO

Minha carta ao chefe do governo dos Estados Unidos, datada de 28 de maio, teve a melhor acolhida. Já no dia 9 do mês seguinte, chegava ao Rio o Sr. Roy Rubottom, secretário de Estado Assistente para os Assuntos Interamericanos, trazendo a resposta do Presidente Eisenhower.

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 havia abordado *a causa exata*.

Nos 132 anos de reuniões continentais – de 1826 a 1958 – haviam sido parcos, 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 profética 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 e, para as nações do continente, fora restabelecida 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 autodefesa 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 anseio coletivo de entendimento, mais tarde iria ficar famosa no continente: a expressão “boa vizinhança”.

O impulso inicial, embora amortecido pelos supervenientes acontecimentos políticos, que afastaram aquelas potências ibéricas da área continental, não morreu ou perdeu sua significação. Sessenta e cinco anos mais tarde, Bolívar iria acioná-lo de novo, por meio da sua famosa carta escrita 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 solidariedade continental, mas adicionou um elemento de desafio à aspiração primitiva. 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 emprestasse 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, escoimara-o de 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 européia”.

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 absolutistas 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 seria obra duradoura, já que a Santa Aliança poderia se desfazer – como de fato se desfez – e os problemas do Novo Mundo –

quer os da época, quer os do futuro – só poderiam ser equacionados no contexto dessa união.

Doze anos depois de sua carta profética, Bolívar, já então Presidente da República da Grã-Colômbia, fez realizar o famoso Congresso do Panamá. Nessa reunião, à qual não estiveram presentes 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 Pinto Guedes, de Silvestre Pinheiro e de José Bonifácio, e, depois de haver tomado corpo, transformada numa aspiração coletiva, fora submetida, sob a forma de propostas, ao exame de todos os países continentais.

Bolívar fora na realidade o criador e o inspirador do pan-americanismo. O que acontecera 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 consequência, prático e exequível. Esta foi a idéia que tive em mente, ao escrever ao Presidente Eisenhower.

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, tanto a situação atual como a conveniência de medidas corretivas. Estou, por isso mesmo, encantado de que Vossa Excelência haja tomado a iniciativa nesse assunto.

“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.

“Considero este assunto tão importante que estou dando instruções ao Senhor Roy Richard Rubottom Jr., secretário de Estado Adjunto para Assuntos Americanos, para entregar-lhe pessoalmente minha carta no Rio de Janeiro e, em conversa com Vossa Excelência, melhor colher o seu pensamento sobre esses problemas. Suas idéias e pensamentos, 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 esteja de acordo, o Senhor Rubottom acertará com o seu Governo a época mais propícia para a viagem do Secretário Dulles.

“Com a segurança de minha mais alta consideração e com os melhores votos pela felicidade pessoal de Vossa Excelência e pelo bem-estar do povo brasileiro, sou, de Vossa Excelência.

Sinceramente,

(a) Dwight Eisenhower.”

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 estava realmente disposto a reformular o pan-americanismo, dando-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 desastrosos 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 acontecera a Nixon constituía exemplo frisante. 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 vira fora justamente o contrário: uma enorme massa popular deixar-se levar por uma reduzida minoria comunista. E por que isto acontecera? 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, levava ao Presidente Eisenhower a sùmula do meu pensamento político. A idéia fora lançada, com o plantio de uma semente em terreno que julgava sáfaro. Eu confiava, porém, no interesse do Presidente dos Estados Unidos. Assim, enquanto aguardava o desenvolvimento dos acontecimentos, decidi mobilizar a opinião pública do Brasil e as chancelarias de todas as nações do continente para transformar em realidade, por meio de um esforço coletivo, aquele nascente movimento.

No dia 20 de junho, dei início à pregação pan-americanista, por intermédio de uma cadeia de rádio e televisão, fazendo um pronunciamento 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 todos os chefes das missões diplomáticas dos países da América Latina. “Já não nos é possível continuarmos em atitude próxima ao alheamento” – declarei – “mais como assistente do que participantes no desenrolar de um drama em cujas conseqüências estaremos envolvidos, como se nele tivéssemos atuado de forma ativa. O não compartilharmos, senão simbolicamente, da direção de uma política, o não sermos muitas vezes ouvidos nem consultados – mas ao mesmo tempo estarmos sujeitos aos riscos dela decorrentes –, tudo isso já não é conveniente ao Brasil.”

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 reivindicar o lugar que nos competia na responsabilidade pela condução e solução dos nossos próprios problemas. Existiam condições de natureza interna que nos impunham aquela atitude. “Apesar das dificuldades de caráter econômico ligadas ao nosso processo de crescimento” – afirmei –, “já atingiu este país um grau, no plano espiritual 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 política com a qual não é cabível esteja apenas solidário de modo quase automático, solidário por hábito ou simples conseqüência de posição geográfica. Reclamamos o direito de opinar e colaborar efetivamente – o que é um imperativo de

Nação que se sabe adulta e deseja assumir a plenitude 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 incharacterística, 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 deseja 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 empresa 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 dirigi 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 chaga do subdesenvolvimento, que enfraquecia a cadeia 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. Consentir que se alastre 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 condensava 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 retaguarda incaracterística 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 obtive 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 nomear para o 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 freqüência, na área das atribuições daquela secretaria de Estado. Minha escolha recaiu em Francisco Negrão de Lima, mineiro, ex-chefe da minha campanha eleitoral e que

exercia, na época, o cargo de prefeito do Distrito Federal, ainda a Cidade do Rio de Janeiro.

Enquanto aguardava a chegada do secretário de Estado, Foster Dulles, prossegui na campanha de explicar aos brasileiros o que significava, em termos de política externa, a Operação 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 Programa de Metas, com a Política de Desenvolvimento, com o Movimento de Pacificação Nacional e, finalmente, estava repetindo a técnica no lançamento da Operação 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 visita: discutir comigo a sugestão contida na minha carta de 28 de maio, dirigida ao chefe do governo de Washington.

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 tinha a intenção de visitar a capital, em construção.

Foster Dulles permaneceu no Rio três dias. Nesse período, sucessivas reuniões foram realizadas no Itamarati, das quais participaram o Chanceler Negrão de Lima, Roberto Campos, Lucas Lopes e Sebastião Pais de Almeida. Os entendimentos foram morosos, difíceis e desencorajadores. Havia uma nítida linha divisória entre o que pretendia o Brasil e a doutrina exposta pelos Estados Unidos. Foster Dulles,

como já o havia feito Roy Rubottom, apegava-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 tenderiam a se ampliar se não combatêssemos, 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 e importantes assuntos: maior participação da América Latina no encaminhamento da solução 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 ténaz, intransigente, quase incapaz de um entendimento. Plantara-se nos seus pontos de vista, e dali não se deixara sair. Depois de três dias de discussão 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 recusei 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 sobrevoamos toda a área

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 Funda-

ção da Casa Popular em apenas um ano. Este seria seguido pela construção de outro, também integrado por 500 unidades, as quais, como as primeiras, teriam três quartos, sala, cozinha, banheiro, varanda, área de serviço e pequeno quintal. Na ocasião, pronunciei as seguintes palavras: “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 bandeirante.”

Logo no início de setembro, enviei 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 constataria. 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 hiléia 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 rudé 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

penetração, sob a fiscalização de um representante do Serviço de Proteção aos Índios. Os trabalhadores dessas linhas avançadas eram abastecidos por meio de pára-quadras, lançados de aviões.

No outro lado da hiléia, caminhando de Belém na direção de Imperatriz, havia outra frente de trabalho a cargo do engenheiro Rui de Almeida. As duas cidades distam, uma da outra, cerca de 500 quilômetros. 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 quilômetros entre os pontos avançados das frentes de trabalho no Guamá e a de Imperatriz.

Disse-me o Coronel Lino Teixeira que, segundo ouvira dos responsáveis pela construção da rodovia, as duas turmas pioneiras – a que vinha do Norte e a que seguia do Sul – em março de 1959 deveriam se encontrar, atravessando, de lado a lado, e pela primeira vez na História, a selva amazônica.

Assim, o Brasil ia sendo rasgado pelo meio ligando-se, pelo interior, ao Norte até então quase inacessível. A base dessa obra de desbravamento era naturalmente Brasília. Em outubro, o Governo passara a estudar o problema da transferência dos funcionários federais para a Nova Capital. “Mas como?” – poder-se-ia perguntar, levando em conta que as obras de construção da cidade haviam tido início, efetivamente, em março de 1957 – um ano e meio antes, portanto. A razão: já existiam condições de habitabilidade no Planalto Central.

Naquela época – outubro de 1958 – estavam em construção 143 blocos de seis andares, num total aproximado de 6 mil apartamentos. A área desses apartamentos variava de 90 a 200 metros quadrados, havendo os de 2, 3 e 4 quartos. A construção desses blocos estava sob a responsabilidade dos diferentes Institutos de Previdência Social. A Fundação da Casa Popular havia terminado 500 casas de 80 metros quadrados e ia iniciar a construção de, pelo menos, 2 mil pequenos apartamentos, que deveriam ficar concluídos até 1960. A Caixa Econômica estava construindo 222 casas duplex, com 109 metros quadrados cada uma. Firmas 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 estudar a transferência do funcionalismo público, iniciara suas tarefas, estabelecendo que a mudança se faria por etapas, a fim de evitar atropelos. No primeiro escalão, além dos deputados e senadores, seriam transferidos 5.301 servidores públicos, compreendidos os dos ministérios, da Presidência da República, do Supremo Tribunal Federal, Supremo Tribunal Militar, Superior Tribunal do Trabalho, Tribunal de Contas, DASP e os da Câmara dos Deputados e do Senado.

PLANO MÉDICO-HOSPITALAR

Simultaneamente com as construções de edifícios, para abrigar a população da cidade, cuidava-se de organizar os serviços assistenciais, preferencialmente os de saúde e de abastecimento. Em fins de outubro, determinei ao Ministério da Saúde que atacasse imediatamente as obras do primeiro hospital definitivo de Brasília – pois já existia um provisório, o do Instituto de Previdência dos Industriários, todo de tábuas – que teria capacidade de 260 leitos e seria de âmbito distrital, devendo integrar, mais tarde, a rede hospitalar da Nova Capital. Essa primeira unidade havia sido planejada para atender a uma população calculada em 40.000 pessoas.

Aliás, preocupado com o problema da saúde em Brasília, providenciei, em fins de 1956, para que o Departamento Nacional de Endemias Rurais ali se instalasse, passando a prestar serviços na profilaxia da verminose, do tifo, das endemias. Pouco depois, era criado o Hospital do Instituto de Previdência dos Industriários e que desempenhou, com admirável eficiência, sua função.

No início de 1957, já estava em funcionamento o Departamento Médico da Novacap. 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 vacina Sabin.

Em 1958, teve início, então, a elaboração do Plano Médico-Hospitalar a ser executado em Brasília. O Ministro 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 diferente de qualquer sistema em vigor no campo da técnica de assistência médica. O princípio básico, que lhe norteou o planejamento, foi o de dispensar ampla e eficiente assistência a grupos populacionais que, pelo número, não viessem 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 prosseguiam as obras de Brasília, recrudescia, no Rio, a campanha da imprensa e da oposição contra a transferência da Capital. As razões apresentadas eram diversas: inexecutabilidade da 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 enumerara, 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 – depois de aprovar a lei, estabelecendo 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 “obra faraônica”.

Em face das divergências, que se acentuavam à medida que as obras iam aparecendo, recrudesceram, 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 empreendimento 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 espécime – o candango.

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 Novacap. 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, língua banto de Angola. Em Brasília, já que esses migrantes procediam, em sua maioria, do Norte e do Nordeste, passaram a ter, pouco depois, uma designação que correspondia a pau-de-arara. Por fim, a palavra perdeu seu sentido ofensivo e se transformou em significado de bandeirante moderno, dotado de espírito de luta, tenaz, resistente, enfim, do homem pioneiro de Brasília.

Em fins de 1958, ia adiantada a obra de integração nacional, tendo Brasília por base. O grande cruzeiro rodoviário, que ligaria os quatro pontos cardeais do território nacional, já se tornava visível no mapa do Brasil. A estrada Brasília–Belo Horizonte estava quase concluída, com setecentos quilômetros de pista asfaltada, cortando de norte a sul o cerrado do Brasil Central. No dia 14 de novembro, inaugurei a ligação rodoviária Brasília–Santos, outra audaciosa ponta da lança no rumo da integração. Essa ligação abriria aos brasileiros a imensa faixa de território situada entre os vales dos rios Grande e Paranaíba. A rodovia 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 completaria com a ligação Belém–Brasília em plena execução.

A nova estrada, além da sua integração no já famoso cruzeiro, constituindo seu braço oriental, iria desempenhar importante missão de semeadora de progresso, já que tinha elevado sentido econômico. Daria acesso a uma das mais promissoras regiões brasileiras, representada 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, vendo das nuvens a risca vermelha que se ia estendendo através do até então indevassado coração do Brasil. Naquele dia, 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, segui, 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, destacando-se no meio da multidão que se aglomerava ao lado da pista. Percebi que estava comovido. Seu antigo 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, arremedos de vilas, que logo se transformariam em localidades florescentes. Os dois Brasis finalmente se encontravam – o civilizado e o selvagem – e se fundiam, sem que a fusão importasse em derramamento de sangue, como acontecera nos Estados Unidos. Ao invés de armas, os conquistadores do vale amazônico levavam tratores e sementes. Os tratores derrubavam as árvores gigantescas e, nas clareiras, ia-se semeando o grande Brasil do futuro.

Ao concluir a viagem de inspeção, dirigi ao Cardeal Dom Carlos Carmelo de Vasconcelos Mota, de Brasília, um telegrama relatando o que vira, e concluía: “Só Brasília poderia possibilitar um empreendimento de tamanho arrojado, estando, assim, plenamente confirmadas as palavras proféticas de Vossa Eminência quando, ao celebrar a primeira missa neste Planalto, ainda deserto, afirmou que Brasília seria o trampolim para a conquista da Amazônia.”

PROSEGUEM AS OBRAS DE BRASÍLIA

Após uma rápida viagem ao Rio, retornei, no dia 9 de novembro, a Brasília. Minha presença se associava à passagem, no dia seguinte, do segundo aniversário da construção do Catetinho.

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 Novacap, com Israel Pinheiro à frente, uns poucos dos idealistas que haviam tido a idéia da obra; entre os quais César Prates e João Milton Prates, 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, distante 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 Planalto. 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 tivera 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, despertava 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 desde muito 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, cumeeiras assentadas, ruas já asfaltadas e entregues ao tráfego. 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 prestígio 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, conseqüência 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

hotéis, sem pensões, sem oficinas mecânicas e sem farmácias? Todos esses 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 forasteiros 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; avalei 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 armarinhos. 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 surgiu, quando menos 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 homens passaram, então, a exigir comida das autoridades da Novacap de forma ameaçadora.

Não foi fácil a remoção dos cinco mil homens. 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 alojar-se.

Embora desconfiados, os invasores concordaram com a mudança. E teve início, então, a operação-transferência. As assistentes sociais cadastraram os migrantes e, indo de casa em casa, cerrado adentro, 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, prego, folhas de zinco, e os barracões, construídos em Taguatinga, apresentavam bom aspecto. Afinal, 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.

Vencida 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 Planalto 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 poucos recursos, 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. Apróveitei 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 digladiavam 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 fora justamente a reforma ministerial, realizada não segundo um critério político mas de acordo com minhas preferências pessoais. Escolhera elementos meus para as diferentes Pastas, e essa tomada de posição não tivera qualquer efeito no esquema de sustentação 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 encorajadores acontecimentos, eis que, logo no início de 1959, um fato trágico enluta toda a Nação: a morte de Bernardo Sayão, a 15 de janeiro de 1959.

Vi-o pela última vez, dois meses antes. Foi em Imperatriz, por ocasião de uma viagem de inspeção.

Depois dessa viagem, regressei ao Rio. Sentia-me tranqüilo, no que dizia respeito àquele *front* de trabalho. Ele comandava a turma do Sul e Rui de Almeida, a do Norte. Avançavam, um ao encontro do outro, para realizar a tão sonhada ligação, com data marcada para a junção: 31 de janeiro de 1959. Trinta quilômetros apenas separavam as duas frentes.

Uma semana antes de 15 de janeiro, Sayão enviara um bilhete ao acampamento de Açailândia, dizendo: “Se não mandarem mantimentos, estamos com os dias contados.” Um avião Cessna sobrevoava a frente de trabalho, e, dele, caíram os pára-quadras com os mantimentos pedidos.

“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 existiam outros gêneros de morte à espreita dos que violavam o santuário da floresta. Sayão dera um balanço nos sacos vazios de provisão e mandara o bilhete. Mal sabia que o Anjo Negro, sentado ao lado de sua barraca, já havia começado a tecer-lhe o sudário.

Durante o dia, era aquela luta heróica contra tudo. Quando havia sol, um calor de 40 graus. Se chovia, a terra recém-descoberta transformava-se em terrível lamaçal, no qual os tratores chapinhavam e mergulhavam as lagartas. Mesmo assim, a abertura da estrada nunca era retardada. Dois quilômetros eram vencidos diariamente. Os aviões da FAB encarregavam-se do suprimento de gêneros alimentícios. Cada pára-queda que caía trazia uma pequena bomba que explodia ao tocar o solo. Essa idéia fora um avanço sobre a primitiva iniciativa de Sayão, de colocar gatos nos pacotes.

Enquanto a estrada avançava, campos de pouso iam sendo construídos. De cem em cem quilômetros, um era aberto. Contudo, esses *campos de pouso* não passavam de clareiras na floresta, para que os aviões não se embaraçassem na galharia.

No Nordeste, dizia-se: “Por onde passa a vaca, passam o vaqueiro e seu cavalo.” Na Amazônia, a frase deveria ser alterada. Onde houvesse um claro na selva, o heróico piloto descia com o seu teco-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 Cessnas – caixas de fósforos voadoras, mas dotados de alguma segurança 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 interior do Brasil.

Desse modo, a Belém-Brasília ia avançando no rumo da tão falada Ligação, a qual significaria que Belém estaria ligada à Brasília. Depois de aberto esse sulco, estender-se-ia a urdidura de nervuras brancas, 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 estrada, para fazer a civilização penetrar no interior.

Sayão sempre sonhara, não só com a Belém-Brasília, que era a *espinha dorsal*, mas, também, com as rodovias laterais, que seriam as *costelas*. Numa antecipação da segunda arrancada, que já projetava, havia sobrevoado, muitas vezes, a floresta, na direção do oeste, visualizando o que seria, dois anos depois, a Brasília-Acre. Naquele momento, porém, sua atenção estava concentrada na Ligação. Duas semanas apenas o separavam da data fixada para o grande acontecimento.

O último bilhete de Sayão fora escrito com visível nervosismo, o que era contrário ao seu temperamento. Ao redigi-lo, porém, tremia-lhe a mão, que sempre fora firme. Por isso, rasgou-o duas vezes. A terceira redação é que iria constituir a sua última mensagem. Vê-se o homem, num retrato, de corpo inteiro, neste simples recado, reclamando provisões. “Desde terça-feira, 13 próximo passado, aqui estamos na iminência de parar o serviço por falta de alimentação para o pessoal. Amanhã não teremos recursos para o almoço, e é estranho o silêncio, a indiferença 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 jogassem na clareira do campo, valendo-se de todos os meios de transporte disponíveis. E concluía seu dramático apelo: “Julgo que a única coisa necessária é o campo, a tempo e a hora. A picada é de relativa importância. Sem aquele, não adianta fazer esta.”

Ameaçado de morrer de fome, Bernardo Sayão pensava, com determinação, na construção do campo de pouso. Era o objetivo imediato, importante, porque o Presidente da República deveria ali descer no dia 31 de janeiro. Tudo ficara combinado, quando nos avistamos, pela última vez, em Imperatriz. No acampamento do Gaúcho, em Cercadinho, situado num recanto pitoresco da mata, ofereceram-me, na ocasião, um almoço simples e delicioso: couve-mineira, quiabo e angu. A mesa fora um enorme tronco de árvore. Nesse almoço, os planos ficaram assentados.

Além do destocamento que faltava, Sayão teria de construir, com urgência, o campo de pouso no local, onde se daria o encontro 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 prazo era, de fato, curto, e daí o nervosismo. No dia seguinte, cedo, seguiu para o local da Ligação, onde estava em curso intenso desmatamento. Era ensurdecedor o barulho das árvores caindo. A barraca do acampamento estava à beira de um córrego, não muito perto das obras.

Enquanto as árvores eram derrubadas, ele, Gilberto Salgueiro e Jorge Dias discutiam debaixo da barraca. Gilberto saiu, por um momento, para conferir uma informação. Nesse momento, ouviu-se um estrondo. “A árvore! A árvore!” – gritaram os trabalhadores. Jorge Dias ficara machucado no braço. A barraca fora amassada pelo peso do enorme galho desprendido. E Sayão? Ninguém via o chefe, o comandante, o Anhangüera daquela penetração 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 braço 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 ceifar a vida do bandeirante.

Naquele local não existia médico nem qualquer tipo de socorro. Que fazer? Houve desespero e pânico 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 daquele 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 penoso trabalho. A tarefa era difícil, por causa da fratura exposta. Sayão continuava calmo, mas a dor lhe crispava a fisionomia. Deram-lhe, então, 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 sofrendo muito 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, porém, ouviu-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. Seguiram, então, 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 pequena choça e deitaram-no numa espécie de maca, apoiada sobre dois tambores de gasolina. E, assim, ali ficou o bandeirante cercado da gente simples, que ele tanto amara, enquanto se tentava comunicação, pelo rádio, com Brasília e com Belém, para transmitir-se a trágica notícia.

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 correrá. 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. Durante 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. Bernardo Sayão era para mim muito mais do que um amigo. Nossa amizade tinha um significado que ultrapassava o caráter rotineiro das relações afetivas que aproximam duas criaturas. O escritor Antônio Calado surpreendeu, com rara lucidez, o sentido mágico dos vínculos que nos prendiam, um ao outro: “Olhe-se como se olhar o plano de Brasília, é inegável que o encontro de Juscelino Kubitschek com Bernardo Sayão foi histórico para este País.”

De fato, sempre considerei Sayão uma espécie de prolongamento de mim mesmo. Minha imaginação criadora, meu impulso pioneirista, a audácia dos sonhos que sonhei pensando no futuro do Brasil, encontraram perfeita ressonância na sua alma generosa.

Deixei tudo que estava fazendo e, meia hora depois, já voava para Brasília. O avião, que trazia o corpo de Sayão, aterrissou no aeroporto da Nova Capital às oito horas da noite 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 puderam conseguir, concentraram-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, através da cidade. Na capela, Sayão foi velado a noite inteira, revezando-se o reduzido número de pessoas que cabiam no interior do pequeno santuário. Lá fora, estava a multidão.

No dia seguinte, sábado, foi a romaria ao cemitério de Brasília. Tão virgem era que dois quilômetros de estrada tiveram de ser construídos, durante a noite, para dar passagem ao féretro. Um candango, que trabalhava na abertura da via de acesso, limpando o suor do rosto, comentou: “O doutor Sayão marcou este cemitério. Quando terminou a marcação, perguntou: quem será o infeliz que vai batizar esta terra? Mal sabia que seria ele mesmo...”

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 flores silvestres. Sayão, 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 acontecera 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. Desejava guardar do seu chefe a impressão 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. Naquele momento, porém, talvez 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 floresta, 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-

masse posse do seu próprio território. Mais de uma vez, ele me disse: no dia em que a Belém-Brasília estiver concluída, posso partir para sempre. Não viveu para assistir a esse espetáculo. Mas deixou tudo pronto, para que a cerimônia se realizasse na data marcada.”

Falaram, em seguida, diversos outros oradores e, por fim, um candango – José de Sousa. Este tinha a voz trêmula e os olhos úmidos. Falou em nome dos humildes construtores de Brasília. 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 flores, e elas estão aqui, uma amarela e outra roxa. Flores singelas, Sayão, como a lembrança natural daqueles que te prezaram – os trabalhadores. Esta flor roxa significa luto, e esta amarela simboliza o nosso desespero pela tua falta.” Em seguida, José de Sousa atirou as duas flores sobre o caixão.

Bernardo Sayão, o comandante da batalha na frente sul, morreu no dia 15 de janeiro de 1959. Uma semana mais tarde, o engenheiro Rui de Almeida, comandante da batalha na frente norte, morria também, vítima de um choque de veículos. Dois acidentes fatais com os líderes da grande arrancada, quinze dias antes do encontro das duas turmas de desbravadores.

Na tosca mesa de trabalho, fincada no chão da barraca de Bernardo Sayão, encontraram, depois, a última carta que ele havia escrito e que não chegara a terminar. Era dirigida a sua irmã Dulce. Nela dizia: “Ando, agora, bem equipado, com helicóptero e avião-correio, de grande capacidade, para toda a semana, mais 54 máquinas que estão desembarcando em Santos.” O destino não quis que ele chegasse a ver esse equipamento. A floresta já havia selado a sua morte. Assim como a Vupabaçu azul havia se vingado de Fernão Dias, nos primórdios da nossa História, a selva amazônica fizera o mesmo, em pleno século XX, com Bernardo 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 daquele dia a estrada passou a chamar-se Rodovia Bernardo 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 seria cumprida: havia uma data para o encontro das duas turmas: 31 de janeiro de 1959. Conforme havia sido combinado, nesse dia eu estaria em Açailândia, para assistir ao encontro.

Contudo, não me foi possível deixar o 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 Açailândia, 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, imperturbável 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 tratores. O Reitor 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

Bernardino Vilasboas, ambos do Santuário de Nossa Senhora de Fátima de Brasília.

Esses dois sacerdotes, examinando a floresta em torno, encontraram um grupo de pequenas árvores, cobertas de cipós e orquídeas, 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 formação vegetal. De fato, era Nossa Senhora que ali estava, esculpida pela mão da Natureza. As lianas haviam-se cruzado com os ramos; as folhas tinham sido dobradas de forma caprichosa; os cipós, indo e vindo, urdiram um bizarro desenho; e tudo isso, combinado com a presença de tufos de folhagem, do emaranhado denso de taquaris, havia criado a figura da santa – perfeita, nítida, destacando-se no fundo verde da floresta, como se estivesse num nicho.

Alguém sugeriu dar-se-lhe o nome de Nossa Senhora da Floresta e a idéia foi aprovada por todos. O Reitor Pedro Calmon viu naquela descoberta uma revelação da presença divina e, subindo num trator, fez um vibrante discurso, invocando a proteção da Virgem para os bravos mateiros que, arrostando perigos e renunciando a qualquer espécie de conforto, haviam rasgado a rodovia.

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 idealizador daquela ligação norte-sul, o derrubasse. Lá estavam os dois sulcos abertos – o que viera de Belém e o que partira de Brasília – e, impedindo a ligação, bem no centro que assinalava o leito da estrada, a árvore imensa.

Media-a com os olhos. O caule projetava-se contra o céu quase sem galhos e abria-se, lá em cima, a fronde majestosa. Pedro Calmon, no seu discurso, havia-se referido, com eloquência, àquele jatobá, dizendo que ele iria tombar como o último tamoio do poema célebre, sacrificado para que fosse cumprido o solene compromisso, tendo-se em vista 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 ligar o vaqueiro dos pampas ao caboclo dos seringais à beira 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 ensinou-me o manejo das alavancas. Sentei-me na boléia 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 próprio iria fazer tombar a última.

Teve início então a operação-derrubada. Os mateiros haviam escavado o caule do lado oposto, de forma a facilitar minha tarefa. Chegando junto ao jatobá, encostei nele a barra dianteira do trator e acelerei o motor. Ouviu-se um ronco cavernoso que ecoou ao longo da floresta. O tronco, porém, conservou-se de pé.

Recuei um pouco, em busca de uma base mais sólida, e fiz uma segunda investida. As lagartas mordiam o chão; espadanando terra, mas o veículo não avançava. O gigante resistia, impassível na sua verticalidade centenária. Reuniram-se os mateiros, cada um fazendo uma sugestão, alvitrando uma providência. Cavou-se de novo o tronco, reduzindo-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 Mattos, veterano tratorista da floresta e integrante da vanguarda que viera do norte.

O ataque foi desfechado, em duas frentes. Ouviu-se um estrondo subterrâneo de raízes que se desprendiam. A terra, junto ao pé da árvore, alteou-se como um dorso de dromedário. E o imenso jatobá, impassível até então, balançou no ar, indo e vindo, ameaçadoramente, mas não caiu.

Sentado na boléia do meu trator, mandei que escavassem a base mais profundamente. Em seguida, engrenei as lagartas e avancei com fé e determinação. O jatobá oscilou ainda, mas desta vez de forma diferente. Era um cambaleio que prenunciava a queda. E, de fato, ela sobreveio. Houve um estalo maior. Ouvia-se o rasgar de fibras vegetais. E o gigante começou a se inclinar para a frente – a princípio, suavemente; depois com violência –, descreveu meia circunferência no ar e desabou, por fim, sobre as árvores próximas, abrindo enorme clareira na floresta.

O último tamoio caíra, e, com sua morte, desfizera-se a superstição da inviolabilidade da selva. As duas pontas da grande rodovia estavam ligadas. A derrubada do jatobá durara 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 Gurupí. 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 rodovia 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 rodovia, tão importante para o Brasil, não seria 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 embocadeira do 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 naval, 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, verificado 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) remodelação 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 reaparelhamento 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 criava 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 aprovado.

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* japoneses que haviam atravessado o oceano, para cooperar na obra de libertação econômica do Brasil. Nesse dia – 13 de dezembro – o representante da Ishikawajima declarou ter a esperança de bater a quilha da primeira unidade de 5.600 toneladas dentro de um ano.

Em janeiro de 1959, outro decisivo passo 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 cravação daquelas 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 demorada, 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 vivia, de fato, um momento decisivo 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 cedera 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, representara 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 enfrentar o desafio tecnológico apenas com seus próprios e escassos recursos. Teria 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 conseqüência imediata: todas as portas se fecharam às nossas aspirações de crédito para o desenvolvimento. Lembra-me, com freqüência, da sombria advertência do magazine *Time*: “O presidente do Brasil está num beco sem saída.”

A despeito da advertência, prossegui 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 metas 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 intercâmbio de mercadorias entre o Norte e o Centro-Oeste e vice-versa. No rastro dos caminhões, 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, entrei em entendimento

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 Gurupi, 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. Naquela época – 1959 – estavam em ação ali 14.000 trabalhadores, e da nova capital já podiam 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 asfaltamento.

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 da rodovia. 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 da maior relevância para o desenvolvimento do país, vinha se arrastando a passo de cágado 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; complementação 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, porque seria 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 ampla estrutura 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 Villas 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, Javarú e Xingu, nos quais eram distribuídos gratuita-

mente vermífugos, antibióticos e vitaminas. Os doentes que necessitassem de cuidados especiais eram transportados por aviões da FAB para o Hospital de Xavantina.

A assistência, prestada por esses postos e ambulatórios, estendia-se, principalmente, aos indígenas naquelas áreas 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 serra do Cachimbo. Fora ali que se iniciara a arrancada de Villas 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 seguiram, o Primeiro-Ministro Fidel Castro, de Cuba; Antoine Pinay, Ministro das Finanças da França; o Sr. Vulmanovic, Vice-Presidente da Iugoslávia; Arne Skaus, 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 me referir às presenças sumamente honrosas do Presidente Eisenhower, dos Estados Unidos; à de Lopes Mateo, Presidente do México; e à 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 começar, 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 tantos laços, 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, se revelarão 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 obra literária, 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 amais, porque seus nomes pertencem à generosidade do mundo. E em sua grande noite fúnebre, 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, disse-me quase com unção: “Como o senhor conseguiu construir tudo isso, Presidente, em pleno regime democrático? Obras como Brasília só são possíveis sob uma ditadura...”

EM CURSO A OPERAÇÃO PAN-AMERICANA

O período que se estendeu do segundo semestre de 1958 aos primeiros meses de 1959, que fora de preocupações no setor interno, em face das dificuldades decorrentes da crise do café, não deixou de ser satisfatório no campo internacional, dado o êxito obtido pela Operação 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 Honduras, manifestaram, 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 países participantes da OEA “destinados a assentar as bases do acordo a serem consagradas em uma reunião final”.

Uma vez aceita a proposta brasileira por todos os governos do continente, ficara resolvida a instalação do Comitê dos 21 no dia 17 de novembro de 1958, em Washington.

Entre minha carta a Eisenhower e a primeira reunião em Washington o tempo decorrido foi de apenas pouco mais de seis meses. A idéia fora lançada. Elabora-se a Declaração de Brasília. E as chancelarias latino-americanas haviam passado a agir como se se tratasse de uma equipe que buscava um único objetivo.

Como tudo isso foi conseguido em tão reduzido tempo? Enquanto discutia com os representantes do Presidente Eisenhower, 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 recebera 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 vozes, 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 infortunado erro de medir a força de outras nações por meio do seu poderio militar.” Referindo-se a auxílios, frisou que “com toda honestidade devemos admitir que os Estados Unidos não ajudam a América Latina”. Também John Kennedy, então destacado senador 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 calcadas nas mensagens que enviei a Eisenhower – chegando mesmo a citar trecho de uma delas.

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 condescendentemente 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 receberam sempre menos de 3 a 5 por cento de nosso orçamento, destinado à ajuda externa.”

Palavras candentes. Advertência que deveria ser meditada 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 arranjar novas preocupações para o Departamento de Estado se, como iria afirmar pouco depois o Sr. Thomas Mann, em Buenos Aires, “os Estados Unidos já têm demasiados 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 continentes” – 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, ajuntou: “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 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 deverá 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: 1º) financiamento do desenvolvimento econômico; 2º) mercados regionais; 3º) produtos de base; 4º) 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 bancada do PSD, no Senado e na Câmara dos Deputados, compareceu incorporada ao Catete, a fim de me 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 magistrado.

Em face desse discurso, movimentaram-se os partidos, tentando cada um, se não indicar desde 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 sucessória, 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 Krueel, que resultou num desforço pessoal entre ambos. Minha intervenção no caso foi no sentido de dar plena liberdade à UDN para realizar 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 Krueel. 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 embarçar o andamento das obras. Contudo, dada a popularidade que gozava Brasília, eles vinham chegando à conclusão de que uma campanha contra a cidade não sensibilizaria a opinião pública. Em face disso, outra tática deveria 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, então, 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 conseqüente adiamento *sine die* da inauguração da nova capital.

A campanha foi muito bem planejada. Tratava-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 inoportunidade. 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. Entretanto, 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 fracassado as 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 porque 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 levara à Presidência da República.

Como não ignorava o intenso trabalho, realizado pela UDN, no sentido de aliciar 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. Entretanto, 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, liguei um rádio que possuía sobre a mesa. A estação transmitia a realização 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 Lacerda, julgava melhor que se examinassem, 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 bloco situacionista. Evitando ser pessimista, interpretei a atitude do Deputado Osvaldo de Lima Filho como de incompreensão do que significava, na realidade, a proposição da UDN. Em face disso, ordenei que fizessem uma ligação telefônica para o Palácio Tiradentes, a fim de que pudesse 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 volumosa massa 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. Ninguém, 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 empenhado 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 veemente 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 demagógica de Carlos Lacerda, ditada por seu afã de estar sempre na crista dos acontecimentos. O PTB havia concordado com a providência – informou – porque julgara que seus resultados seriam benéficos ao governo. Em face, porém, do que eu dissera, reformava sua opinião sobre as finalidades daquela sindicância; infelizmente, já era tarde para que o PTB pudesse voltar atrás.

Percebi que João Goulart estava disposto a resistir. O Deputado Osvaldo de Lima Filho havia pronunciado seu discurso alguns momentos antes e as assinaturas para o requerimento só passariam a ser colhidas, naturalmente, no dia seguinte. Havia tempo de sobra, portanto, para uma contramarcha. No entanto, João Goulart alegava que era tarde demais para um recuo. Em face da sua atitude, fui franco e incisivo.

Enquanto eu parlamentava com João Goulart, lançando mão até de ameaça de rompimento caso o PTB não voltasse atrás, outras *démarches* tinham lugar no recinto da Câmara dos Deputados. O Deputado Carlos Murilo, após nossa conversa pelo telefone, entendera-se com o líder da maioria, Abelardo Jurema, revelando-lhe o estado de espírito em que me encontrava. Promoveram então uma reunião para a discussão do assunto. Além de Carlos Murilo e do líder Abelardo Jurema, estavam presentes, entre outros, os deputados petebistas Osvaldo de Lima Filho, Almino Afonso e Sérgio Magalhães. Por meio da discussão estabelecida, tornara-se patente a razão principal e oculta da rebeldia do PTB – o convite que eu havia feito a San Tiago Dantas, integrante daquele partido, para ocupar a Pasta da Agricultura.

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, difícil de ser contornada.

Carlos Murilo, entretanto, tomou a peito enfrentar a situação. Procurou San Tiago Dantas e expôs a situação com franqueza, dizendo-lhe que o fazia por iniciativa própria, adiantando, porém, que eu, em face do convite que já lhe havia feito, manteria a minha palavra, preferindo romper com o PTB a tornar sem efeito o convite feito. San Tiago Dantas ouviu tudo com a fleugma que lhe era característica, solicitando

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 entendimentos em duas frentes, a grave questão da CPI contra a Novacap. Apesar da ordem expressa de João Goulart, alguns petebistas recalitrantes 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 transtornar, 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 Planalto – eu acompanhava, com o mais vivo interesse, o que ocorria na reunião da Comissão dos 21, em Buenos Aires. A razão desse interesse: o objetivo da conferência era a estruturação da Operação 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 males econômicos 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 haviam 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 convertera 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 concluí era 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 espoliação, que só proporcionava aos “nativos” – como os milionários dos EUA chamavam os cubanos – as migalhas do banquete 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 o levei para ver a nova capital. Extasiou-se em face do que lhe foi dado contemplar. Viu tudo. Examinou tudo. Fez mil perguntas. Quando a excursão che-

gava ao fim, deixou-se ficar calado, os olhos postos na paisagem cinzenta do Planalto.

Quando chegamos ao Palácio da Alvorada, senti que já se havia reencontrado e que, outra vez, era o dono de si mesmo. Sentados na biblioteca do palácio, tentei um diálogo, a fim de atraí-lo para a Operação Pan-Americana. Mas não consegui. Fidel Castro não compreende o diálogo. É homem de monólogo. Falou durante horas seguidas, quase sem tomar fôlego. À uma hora da tarde, tentei interrompê-lo para ordenar que servissem o almoço. Impossível. A todo gesto que fazia, ensaiando levantar-me, segurava-me pelo braço e falava com maior veemência. Um garçom, que entrou por acaso na biblioteca, salvou, porém, a situação.

Passamos para a sala de almoço. Os convivas eram numerosos, pois ele viajava com uma grande comitiva. Entre os presentes, estava uma guerrilheira que o acompanhara desde a Sierra Maestra até Havana. O monólogo prosseguiu. Eu havia convocado Negrão de Lima, que era o ministro do Exterior, para enfrentarmos juntos aquela batalha diplomática. Negrão tentou uma ou duas vezes entrar na conversa, mas Fidel Castro não lhe deu ouvidos.

O almoço só terminou três horas depois. Sentia-me exausto. Também estávamos em cima da hora, para seguirmos para o aeroporto. Tomamos o helicóptero outra vez. Mal ganhamos altura, a paisagem de Brasília, agindo como um agente catalisador, fez com que ele voltasse de súbito à realidade. Até ali, era um iluminado que falava. Pregava o que lhe parecia justo, sem se preocupar com o efeito do que dizia.

Brasília, contudo, tivera o efeito de trazê-lo de volta ao meio ambiente. Contemplou-a outra vez longamente. Demoradamente. E disse-me, quase com unção na voz: “É uma felicidade ser jovem neste país, Presidente.” Fez-se então um longo silêncio entre nós. Enquanto as hélices do helicóptero giravam, só o futuro falava lá embaixo.

Na época, Fidel Castro era apenas uma expressão do inconformismo latino-americano em face da insensibilidade dos EUA. A ditadura de Batista desempenhara o papel que Washington lhe prescrevera: suprimir as liberdades internas, de forma que fossem melhor atendidos os interesses dos EUA. Fidel Castro diagnosticou o mal, e fez supurar 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 acento 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 surgira com a revolução de Fidel Castro. Em face dela, o esquema de espiação, 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 aprovava 24 projetos de resolução e ficara decidido que se realizaria uma terceira conferência em Bogotá em setembro de 1960. Estabeleceu-se o longo período de dezesseis 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.

Dáí 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 deseja 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 demoradas obras de acabamento. A nova capital, porém, não constituía, 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 iniciarem 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 denominada Mato Grosso de Goiás, nas imediações daquela cidade goiana. Nessa região eram fartas 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 fizera sentir em Brasília, mesmo no período tumultuado 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 a arrendamento.

A primeira região loteada foi denominada 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 merecera minha 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 –, dotada de 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 fatores 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 desempenhar, 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 demitira por motivo de saúde, depois de me ter prestado relevantes serviços, ajustou-se igualmente ao espírito do governo. 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 desafogado, lançou planos de vendas acessíveis, o que estimulou o consumo.

Apesar dessa melhoria na área das finanças, logo surgiram alguns problemas no cenário político. A reforma ministerial, que eu empreendera na oportunidade, não fora bem recebida em alguns setores da atividade partidária. Esperava-se que eu organizasse um Ministério tendo em vista a sucessão presidencial. Em vez disso, o que fiz foi compor uma equipe administrativa de minha absoluta confiança, de forma a assegurar a execução do Programa de Metas, mesmo por meio das inevitáveis agitações de uma campanha sucessória.

Na área situacionista, o candidato que, desde muito, se impunha 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 prefeito da capital de São Paulo e veterano de pleitos presidenciais.

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 indiferente. Já que os pessedistas ainda não se haviam fixado em um nome, insistia em dizer-lhes que o candidato deveria ser um homem 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 conseqüência, 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, recrutando ministros 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 televisões e encaminhei ao Congresso uma mensagem abolindo o estado de sítio, decretado pelo meu antecessor, Nereu Ramos.

Esse gesto de concórdia desorientou os adversários, que haviam apregoado 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

suicídio do Presidente Getúlio Vargas, aceitei a demissão de dois chefes de Polícia – os Generais Magessi e Amaury Krueel –, 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 deixei 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 se 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 renovassem – a colheita dos frutos do programa desenvolvimentista que vinha realizando.

Preocupado com o futuro do país, concebi, então, um plano, que era inédito na nossa vida política. Minha idéia era a de proporcionar 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 candidatasse 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 petebistas 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 desabri-

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 Osvaldo 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, industrial nesse ramo.

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 fisionomia 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 abria 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, surgida para fazer a redenção 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 indébita 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 de diferentes partidos, 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 tresmalhadas.

Consolidou-se, dessa forma, a candidatura Lott, no que dizia respeito à área pessedista e à dos demais associados. Entretanto, 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 contribuía 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 “procissão 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 Unidade Inter-sindical estava planejando. Manifestou a adesão do PTB à candidatura Lott e solicitou-me, por fim, que divulgasse outro comunicado, isentando-o daquelas acusações e que, em troca, faria veementes declarações 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, aplainando 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 concluíra 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 tonelagem. 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 – elevava-se a 135 mil toneladas anuais o total da nossa capacidade 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, segurei o navio de brinquedo e recordei, 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 comovera-me profundamente por um motivo que, hoje, poderá parecer pueril: o naviozinho de fantasia era pioneiro em tudo, até no nome: *Brasília*.

O primeiro modelo Volkswagen me chegara às mãos dois anos antes e, se olhava através da janela, via, lá fora, milhares de réplicas 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, ônibus 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-

cunspectos 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 passadiço. 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 desse a ordem, e a construção de navios, idênticos 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 tratamento 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 alguma coisa a mais do que a

simples técnica moderna. A técnica ajudava muito; mas sem uma alta dose de espírito pioneiro nada ali se conseguiria 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, predominava o espírito de improvisação. Em face de qualquer dificuldade, criava-se uma solução de emergência. Na Belém-Brasília, tratores eram reparados em plena selva, 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 escravos da especialização. Por diversas vezes, chamei a atenção dos diretores da firma para a necessidade de que se adaptassem ao “ritmo de Brasília”. Prometiam. Garantiam que o serviço seria acelerado. Asseguravam a chegada de novos

técnicos e melhor equipamento. E, assim, os dias iam passando, sem que se observasse qualquer progresso na obra.

Certa vez, fiz uma inspeção no local, desejando ver se já estavam prontos os alicerces. Senti resistência por parte dos engenheiros, 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 advertências, e realizei a inspeção. Com surpresa, verifiquei que nem as estacas preliminares de concreto, que se fincavam antes da construção da barragem, haviam sido providenciadas. Na realidade, a obra nem havia tido início, pois todo o trabalho até então feito cingira-se exclusivamente à montagem das indispensáveis plataformas de serviço.

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 entrar em juízo e exigir uma indenização. Disse-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 vazio.

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 deixou de ser agitada, o processo que seria mais rápido para a construção da represa.

Ficara combinado, pois, que a inauguração dar-se-ia no dia 12 de setembro de 1959, data do meu aniversário natalício. Os engenheiros assim decidiram em uma homenagem a mim, muito embora eu houvesse tentado dissuadi-los do intento, porque julgava o prazo curto em excesso. Insistiram na data e, em face da insistência, o dia 12 de setembro fora fixado. Dali em diante, caberia a mim, então, não permitir que o compromisso assumido pela Novacap deixasse de ser cumprido.

A equipe nacional arregaçou as mangas e dispôs-se a enfrentar o desafio. No início de 1959, completou-se o canal de desvio 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 demasia. Só mesmo por meio de um esforço extra aquele objetivo poderia ser atendido.

Naquela 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: armazenar-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 armazenar 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 relacionada 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 elevado nível técnico somente alcançado 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 represamento 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 tocante 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 trator e, 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 candidatos à minha sucessão. Lançadas as candidaturas Teixeira Lott e 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 redenção.

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 eloqüente, 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, conquanto tranqüila desde 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 desesperada espera por adesões que não se positivaram; 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 argentinas 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 Frago, embaixador do Brasil na Argentina, veio ao Rio consultar-me sobre o fato. Pedi-lhe que tranqüilizasse 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 represados 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, definiu, com nitidez, o que ocorria no Brasil, naquele momento: “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 segura máquina revolucionária, porque destinada a matar as 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 larga e inacreditável empresa atinge o fim quase 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 botas de sete léguas para um gigante 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 Aragarças não teve a menor repercussão no cenário político. Mas, em relação à opinião pública, não deixou de ser um fato negativo. Lembro-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 esquecê-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 quarto aniversário do governo –, foi adiada para 5 de fevereiro, e isso por dois motivos: a morte de Osvaldo Aranha e a

necessidade 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 desenvolvimentista. 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 realizadas 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 filosofia 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 irrecuperáveis – 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 Planalto 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 ministro, 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, ocorrida 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 aproximadamente três quartos de século. No ano da proclamação da República, funcionavam pequenas usinas térmicas e hidráulicas com capacidade geradora de 4.618kW. Nos sessenta e seis anos subseqüentes, chegaremos à cifra anteriormente mencionada. Mas a quantidade disponível em 1955 constituía ainda um ponto de partida débil, comparada 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 maciços investimentos com vistas à superação do velho estilo, caracterizado pelas pequenas obras e a periódica quebra de ritmo do 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 encontrada 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. Quinta 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. Ensejaria, 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, atingiríamos 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 Guaíba 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 dera maior prioridade ao problema do reequipamento do que ao de construção de novas 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 periodicamente afligia a população daquela região. 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 cômputo geral da renda nacional, era de 30%, caindo para 11% – índice vigorante 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, começado no Império 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 conserva 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 enxada 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 naquela indústria, facilitada então 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 desolador 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 prisma 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 Acesita, 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 dobro de 1955 e a caminho rápido 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 inconversíveis, a presença de 73.900 tratores agrícolas já no primeiro semestre de 1959 determinou que fossem acelerados os trabalhos para a 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, fadada 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-

fras 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 demorada, pois o nosso país é continente. 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 de material elétrico.

Quanto a esta parte das metas, declarei que o meu governo mostrava-se altamente confiante, e, nesse sentido, ressaltai 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 quarenta 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 cumprindo 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.

Exibi, pois, as fotografias, 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 furtei 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 casa de diversões, rede escolar, supermercados, um hospital modelar – 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 modernizar a cidade 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 a devida resposta ao Fundo Monetário Internacional que pretendia condicionar sua ajuda financeira à paralisação do processo de desenvolvimento nacional.

Eu rompera 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 em lugar algum do mundo.*

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 propaganda comunista, 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. Sugeriu 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, viria ao Rio e, em seguida, visitaria São Paulo.

Brasília ainda não estava concluída. Vivia-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 levas sucessivas dos primeiros moradores, e regressavam ao Rio, em busca de novos carregamentos humanos. Entretanto, a mudança, apesar da atoarda em contrário feita pelos opositoristas, havia sido programada com o maior cuidado, levando-se em conta todos os seus detalhes. Dois meses antes, fora organizado o GTB – Grupo de Transferência para Brasília – dirigido por João Guilherme Aragão, diretor do DASP, e tendo o Coronel Greenhalgh 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 realizara umas 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 acompanhá-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 circulatória 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 dúplice, 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 poderosa seção gaúcha, justamente na qual Brizola pontificava. A única maneira de se contornar a situação, e de se fazer o eleitorado petebista do Rio Grande do Sul cerrar fileiras em torno do ministro da Guerra, era a inclusão do nome do ex-chanceler na chapa pessedista.

Os entendimentos nesse sentido, embora demorados, acabaram obtendo êxito. Osvaldo Aranha concordara em ser vice de Lott, mas pediria 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 tivera para divulgar a notícia. Três horas mais tarde, ocorria o falecimento súbito do ilustre homem público.

Diante desse inesperado e infausto desfecho, a questão da vice-presidência na chapa pessedista permanecera sem solução. João Goulart voltara ao seu jogo dúplice, 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 dificuldade de articulação de um nome, para figurar na chapa como vice, cons-

tituía 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 daquele 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 caracterizara a ação principalmente 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, definira, 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 continuarmos 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 pairar qualquer 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 esquematizar, no que fora denominado uma Carta de Princípios, a atitude da UDN em face do desafio desenvolvimentista.

O que eles tinham em vista era o estabelecimento de uma linha de ação que representasse um meio-termo entre a necessidade de o 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 paixão 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 naquela cidade: o edifício para acolher os gênios que a construíram, 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 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 cruzeiro rodoviário, 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 Norte 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 seguiu para Matão, Prata, Goiânia, Brasília, retornando da futura capital por Paracatu, Três Marias, Belo Horizonte, Juiz de Fora e, finalmente, Rio. A segunda, depois de São Paulo, demandou Capão Bonito, Curitiba, La-

jes e Porto Alegre. Essas colunas, além de verificar o estado das rodovias, entraram em entendimento com as autoridades das localidades por onde passaram, tendo em vista o plano e a finalidade da Caravana, data de sua passagem e outras providências relativas ao empreendimento. Depois de concluído esse trabalho preliminar, teria lugar, então, o deslocamento das quatro outras, e efetivas, colunas da Caravana de Integração Nacional – uma, partindo de Belém; outra, de Porto Alegre; a terceira, do Rio, e a quarta, do Alto Araguaia –, que se encontrariam em Brasília, no dia 1º de fevereiro, quando ali seria realizada imponente cerimônia, presidida por mim, na Praça dos Três Poderes.

Em janeiro, assisti à cerimônia do batimento das quilhas dos dois primeiros navios mercantes, da série de quatro, a serem construídos no estaleiro Lahmeyer, em Niterói. Tratava-se de um ato que assinalava passo decisivo para fazer o Brasil bastar-se a si mesmo no que dizia respeito à reconstrução de sua marinha mercante.

A 1º de fevereiro, presidi, no Palácio do Catete, às 7 horas da manhã – como o vinha fazendo desde que assumira o governo –, a uma reunião do Ministério. Nesta ocasião, comuniquei aos meus ministros que aquele seria o último encontro daquela natureza realizado no Rio. Aproveitei a oportunidade para chamar a atenção dos meus auxiliares para um grande problema que iríamos enfrentar: a complementação da meta política. As eleições presidenciais seriam realizadas em outubro e, por isso, o momento era o mais delicado possível. Repeti na ocasião o que vinha insistentemente afirmando: as eleições, presidenciais ou outras, deveriam ser tratadas como atos normais da democracia. Manifestei a opinião de que, daquela vez, não iria se registrar a menor perturbação da ordem e que os escolhidos pelo eleitorado se empossariam, sem que se discutisse o pronunciamento das urnas e da justiça.

E declarei: “Porei todo o meu empenho nisso, e quero ter sido o último candidato à Presidência da República obrigado a vencer resistências antidemocráticas e a enfrentar ameaças de um inconformismo político bem mais atentatórias às nossas tradições de país civilizado que à minha pessoa. Agradecido ficarei a Deus se conseguir concluir o meu quinquênio sem o emprego de medidas de exceção e conservando-me sereno e isento.”

Após a reunião ministerial, tomei o avião e segui para Brasília.

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 quatros 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, adquirida 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 quase intransitáveis 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 chegara em perfeito estado; e ficara provada a viabilidade da travessia de veículos entre aqueles extremos, levada a efeito através 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 provara, de maneira prática, a concretização daquele 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: Dedico 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 lides 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 conseqüência 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”, cognominado “o trem do Diabo”.

No entanto, a construção da Madeira–Mamoré constituiu 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 batalha era a malária. 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 defi-

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 dominadas pela floresta. A escalada era um desafio. Quando o coronel terminou sua exposição, expus o plano que tinha em vista. A cruz rodoviária teria seu braço esquerdo acrescido. Seria uma nova Belém–Brasília, embora muito mais extensa e bem mais difícil de ser rasgada.

A idéia da Brasília–Acre havia surgido.

Quando deixei a reunião, os jornalistas desejaram saber o que resultara daquele 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, temerário. Abrir uma estrada de 3.335 quilômetros, dos quais cerca de 1.090 quilômetros em plena selva, representava, de fato, uma temeridade. 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 inacessível. 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” – respondi. “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 desaparecer 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 entrosar-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 comparação dá bem idéia do vulto da obra: o trecho a desmatar correspondia ao percurso Rio-São Paulo, nos dois sentidos. A partir de Porto Velho até a capital acriana os trabalhos se desdobrariam 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 – fatos 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 fadadas a 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 lavouras próprias da área, criando-se, dessa forma, fontes de riqueza 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 pacaás-novos, os suris, os quarás e os mambiquêras – 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 radiotelegráfica, 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 reaproximação 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 quebrasse o formalismo oficial 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 Itamarati 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 recuasse 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 prestimoso, 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, cientificado 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 automóvel, a caminho do Palácio da Alvorada, apresentei 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 seria dentro de dois meses. “Gostaria de estar aqui no dia 21 de abril” – esclareceu. “Mas a conferência de cúpula, na mesma época, exige minha presença na Europa.”

Quando subíamos a rampa do palácio, tomando-me pelo braço, referiu-se mais uma vez a Brasília: “Esta cidade excedeu todas as mi-

nhas expectativas. É uma inspiração.” Senti que não dizia aquelas palavras apenas para me ser agradável. Estava, de fato, surpreso. 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 um botão da farda, durante a confusão no aeroporto, e se desculpou. Eisenhower ouviu-o com atenção e replicou, com admirável presença de espírito: “Não precisa se desculpar, coronel. Devo adverti-lo, porém, que o senhor não perdeu apenas um botão 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, convidéi-o para um vôo de helicóptero, de forma que pudesse ter uma idéia em conjunto do que era a nova capital. Admirou-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.

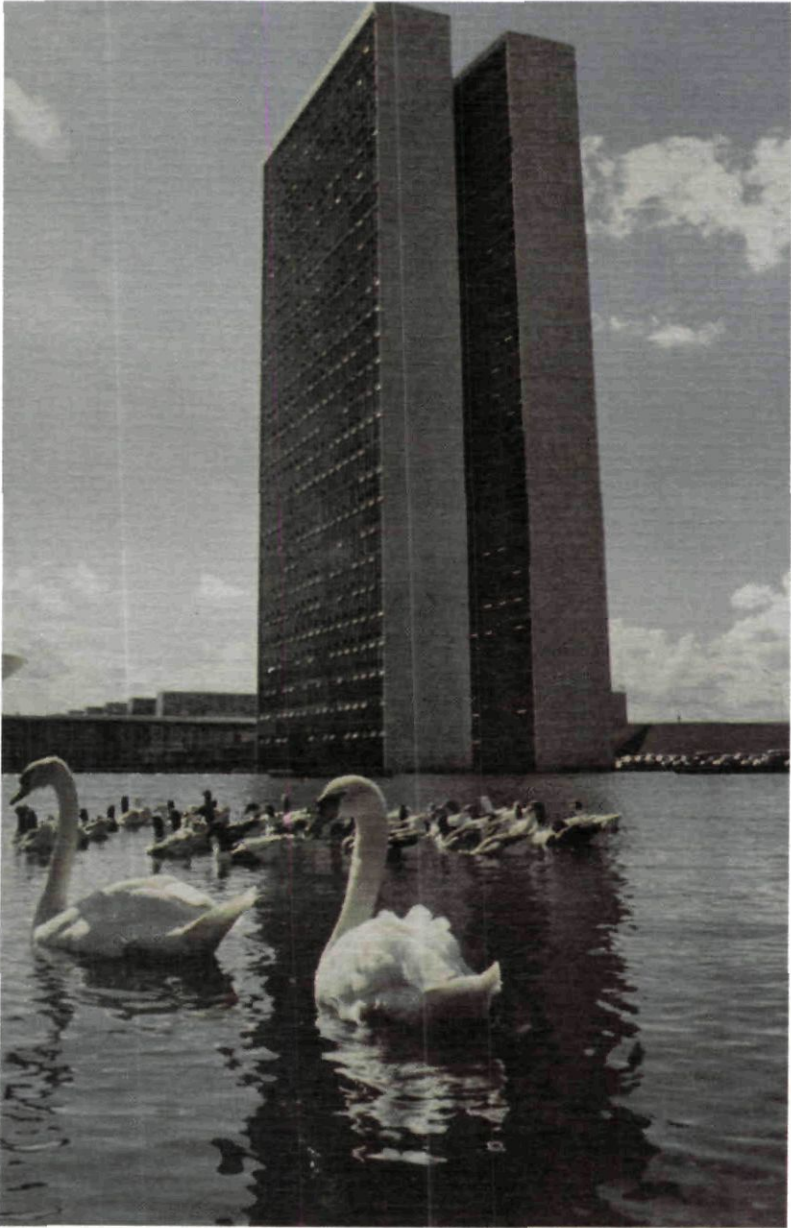
Durante o dia, realizou-se uma grande manifestação popular ao presidente visitante na plataforma do Eixo Monumental. No discurso que pronunciei na ocasião, disse a Eisenhower que o recebia num “campo de batalha”, que era Brasília, e que o meu governo vinha se batendo por uma política de desenvolvimento 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, antecipando-se àquele movimento continental, já havia partido – e Deus sabia com que sacrifícios – para a conquista do seu lugar no mundo. “Não queremos apenas ser teóricos do desenvolvimento” – acrescentei – “mas provar, com a nossa tenacidade e exemplo,



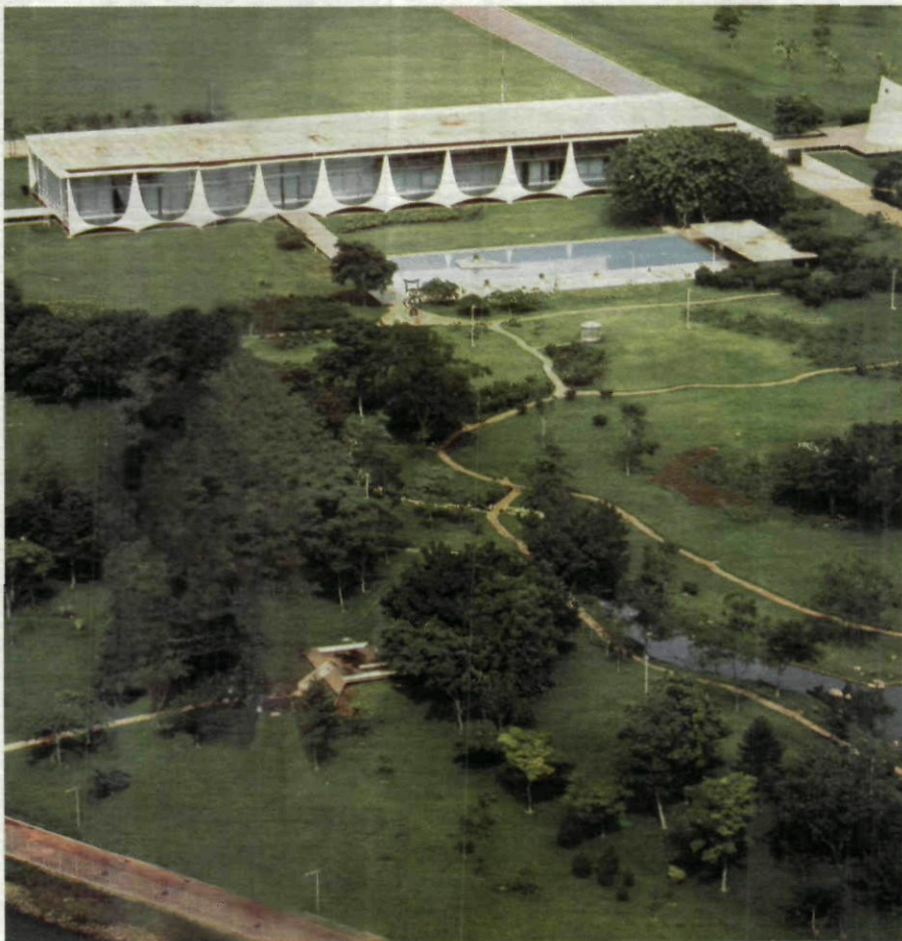
No dia seguinte ao da inauguração, passei sozinho pela Praça dos Três Poderes. Lembrei-me da primeira vez em que visitara o Planalto. Uma cidade havia sido construída ali, num ritmo que fora julgado impossível. O Brasil ganhava uma nova capital e dava ao mundo um exemplo de trabalho e confiança no futuro...



Para quem contempla Brasília, as emoções são sempre diversas. Admira-se a grandiosidade do plano de Lúcio Costa, o gênio de Oscar Niemeyer e a obstinada confiança de um povo em seu destino nacional. Só assim tornou-se possível levantar no Planalto uma cidade que é ao mesmo tempo um poema e um compromisso com o futuro.



O conjunto arquitetônico do Congresso domina a cidade. Os construtores de Brasília desejaram assim simbolizar a importância do regime democrático na vida nacional.



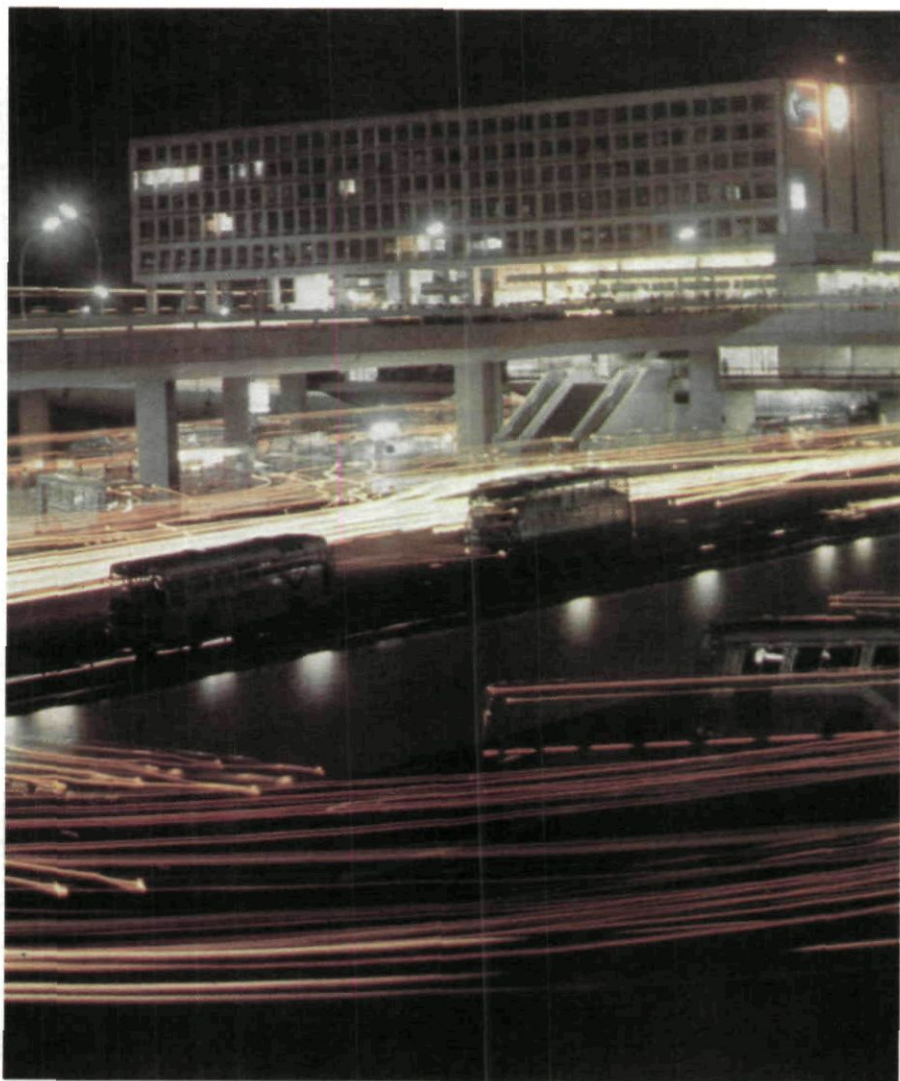
O Palácio da Alvorada, com sua elegante linha de colunas e sua singela capelinha, é a residência particular do Presidente da República.



O Supremo Tribunal Federal ganhou uma sede compatível com a grandeza e a importância de suas altas funções. Brasília foi inaugurada na data prevista e todos os setores do Poder Público estavam condignamente instalados.



Diversos trevos e pistas foram construídos, dando à circulação dos veículos uma solução racional.



Cidade projetada na prancha de arquitetos e urbanistas, Brasília é revolucionária em matéria de tráfego e trânsito.



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 na beleza do Planalto Central.



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.





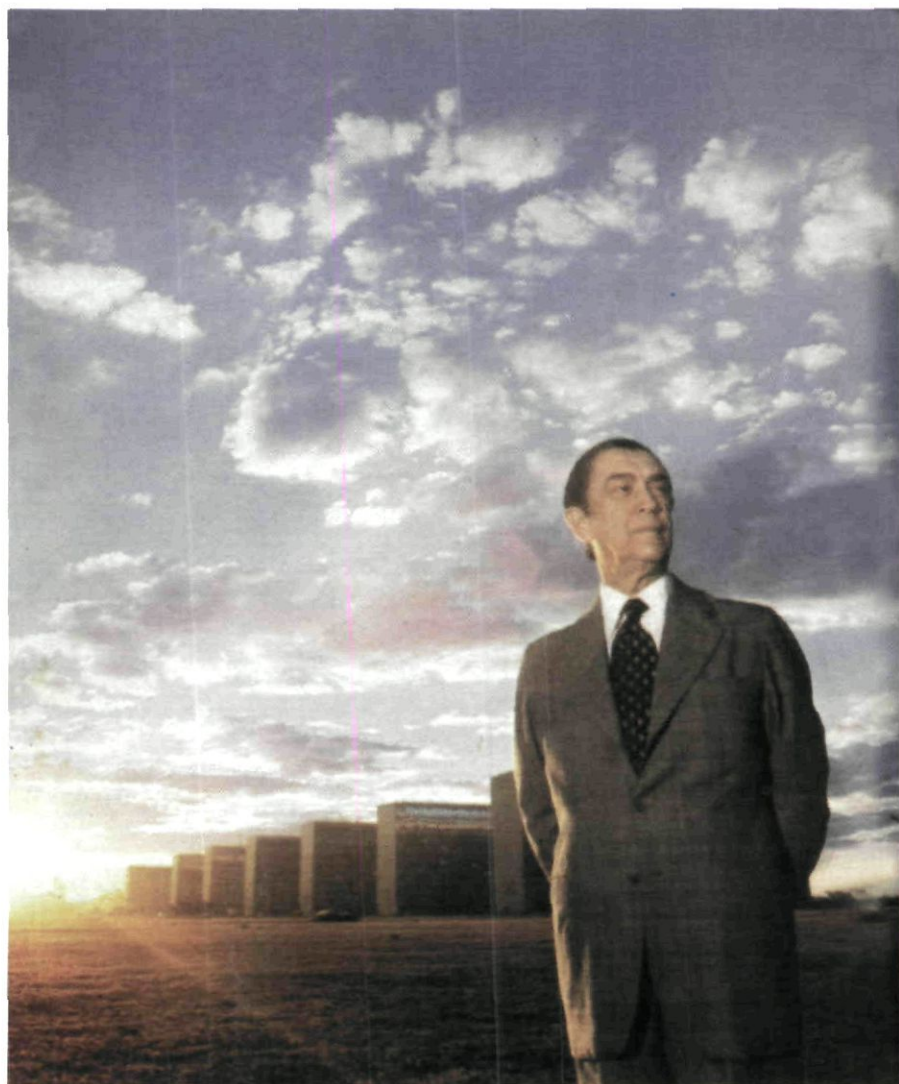
As esculturas de Ceschiati deram ao conjunto uma atmosfera que lembra os monumentos religiosos do Brasil-Colônia.



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 pareciam impossíveis no Planalto Central, onde predomina o cerrado que ocupa vasta 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, portanto, da audácia que presidira a sua arquitetura. Não resisti à tentação de evocar o encantamento proporcionado 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...”

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 também forjou o seu grande destino com a porfia heróica dos pioneiros – o que esperamos é compreensão; o que desejamos é que ela acredite que a resolução do povo brasileiro de industrializar-se, de utilizar suas riquezas naturais, de preparar melhores condições de vida atendendo ao nosso crescimento demográfico, de não aceitar, enfim, um destino mesquinho e incharacterístico, é decisiva, definitiva, irreversível.”

Depois da manifestação, acompanhei o presidente norte-americano até o local onde havia sido erguido um marco comemorativo de sua visita à nova capital, e, ali, foi lida a *Declaração Conjunta de Brasília*, documento que reafirmava a determinação das duas nações de defender as liberdades democráticas, incentivar a harmonia no âmbito da comunidade interamericana, manter os princípios da solidariedade política e econômica, 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 época – como acontece hoje – era de tensão entre os dois grandes blocos de nações.

Durante essa conversa, com perguntas e respostas de lado a lado, pude verificar que Eisenhower não estava suficientemente informado sobre a Operação Pan-Americana que, desde quase um ano, vinha empolgando os povos latino-americanos. Ele havia apoiado decididamente o movimento, mas ignorava que o Departamento de Estado, reincidindo nos erros do passado, vinha tentando transformar a questão 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 pudessemos con-

como era tarde e deveríamos viajar no dia seguinte, cedo, para o Rio, combinamos que voltaríamos ao assunto, assim que pudéssemos conversar de novo, e de maneira informal, como naquela noite. No dia seguinte, às 8 horas da manhã, tomávamos 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 pudesse 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 agradar a todas as tendências políticas. Falou com franqueza e profundidade, examinando os problemas que desafiavam o mundo

e sugerindo as soluções que se recomendavam. O estadista 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 entusiásticas as aclamações ao ilustre cabo-de-guerra. Entretanto, 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.

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 seguiu cedo 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 protocolar.

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 recesso 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 opositoristas. 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 apaixonante causa nacional.

A Oposição, porém, nunca revelara qualquer grandeza na sua atitude de combate ao governo. Depois de uma campanha tenaz 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

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 impossível àquela altura – ao menos para adiá-la, de forma a me arrebatrar 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 pudesse desempenhar suas funções de capital, as leis, referentes à sua organização 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 líderes da manobra os Deputados Carlos Lacerda e João Agripino.

Apesar das ameaças da Oposição, não alterei minha linha de conduta. O que me preocupava era a inauguração da nova capital, e esta seria feita, impreterivelmente, na data que assinalava o sacrifício de Tiradentes. Frotas de caminhões já se encontravam em movimento, transportando móveis e arquivos para os ministérios, erguidos nos dois lados do Eixo Monumental. O funcionalismo federal seguia em grupos, de acordo com as necessidades do serviço de cada Secretaria de Estado. O Supremo Tribunal Federal, após avanços e recuos, com missões de exploração enviadas ao Planalto para verificar as condições de habitabilidade da nova capital, já se transferira com armas e bagagens. Além dos que teriam de ir em função dos cargos que exerciam, logo começaram 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 positiva. E, à medida que se aproximava a data, alguns opositoristas – principalmente os da área radical – passaram a exercer, com crescente furor, o seu *jus sperniandi*. A última tentativa para retardar a inaugura-

ção – 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, amarrava no bolso do Deputado José Bonifácio, à espera de outras assinaturas – que não surgiam –, a fim de que ele obtivesse o mínimo legal de subscritores para sua apresentação à Mesa da Câmara dos Deputados. Contudo, estava de pé o compromisso, que eu havia assumido, de uma CPI, a ser requerida 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 recuaram do propósito de me combater a qualquer preço e, simultaneamente, surgiu um movimento em favor da minha reeleição, sob o pretexto de que a obra administrativa, 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 situacionistas. 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 paraninfei a turma de agrônomos que concluíra seu curso na Escola Eliseu Maciel, integrada ao Instituto Agrônomo 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

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 minha imagem.

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 Castelo Branco 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. Cumpri todos os seus dispositivos, inclusive os que eram simples letras mortas, como o referente à mudança da sede do governo para o Planalto 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 atoarda da Oposição, 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 aquilo a que iríamos assistir era a dinamitação das ensacadeiras, de forma a abrir uma passagem para as águas que, então, se precipitariam através dos dois túneis, deixando livre 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 ensacadeiras, pelo desgaste imposto às suas paredes através de contínuo trabalho de explosões a dinamite. 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 desbastamento das cristas, deixando 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

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 acolher, desejei ver de perto como tudo iria acontecer. Assisti a um disparo numa pedreira, e que levantou uma coluna de pedra e terra de mais de 100 metros. Inteirei-me da ordem de sucessão das explosões. Após o jantar, decidi percorrer um dos túneis de automóvel, antes que ambos fossem inundados.

O Engenheiro John Cotrin tentou dissuadir-me desse intento. A idéia parecia-lhe uma temeridade. O túnel era longo. Suas paredes minavam água. E a superfície, sobre a qual transitaria, era áspera, não oferecendo condições de tráfego. Além do mais, com o crescimento das águas do rio, em conseqüência das chuvas constantes, havia perigo de que uma das ensacadeiras se rompesse, e a inundação se fizesse antes do tempo. Pedi que me arranjassem uma camioneta. Aboletei-me ao lado do motorista e mandei que fizesse o veículo penetrar no túnel.

O percurso foi coberto com lentidão, dadas as condições precárias da pista improvisada. Examinei detidamente a enorme perfuração, cujas paredes se apresentavam eriçadas, revelando o sulco das brocas. Havia umidade por toda parte e a atmosfera era pesada, com a deficiência da ventilação. Alguns operários ainda trabalhavam no local, rematando as obras. Quando me reconheceram, largaram as ferramentas e correram para me cumprimentar. Fui até o fim e voltei.

Mal deixara o túnel, o rio começou a subir vertiginosamente. Um metro, um metro e meio, um metro e setenta centímetros – eis a velocidade da enchente. A água, barrenta e grossa de terra, agitava-se, rojando-se com força contra as margens. Pouco depois, acontecia o que previra. De repente, sem se saber por que, a barragem transbordou no local da primeira ensacadeira, que não resistiu e foi arrastada em segundos.

Os operários, que se encontravam no túnel, ouvindo o estrondo, alarmaram-se, e trataram de fugir. Entretanto, além dos homens, ali se encontravam numerosas viaturas. Como salvá-las? Tudo teria de ser feito quase sem pensar, o instinto tomando o lugar do cérebro. Era preciso agir, e agir com pressa. Pouco depois, a água, havendo rompido a barreira que até então a contivera, passou a invadir os túneis.

Era uma torrente, engrossada por pedras e detritos, que avançava, levando tudo de roldão.

Estabeleceu-se o pânico no local. Os trabalhadores corriam, com a vanguarda da inundação a lambem-lhes os calcanhares. Ouviam-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 escachoava, sofrendo o empuxo da compressão ao longo dos dois canis 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. Chapinhando na lama, examinei o rombo, aberto nas ensacadeiras; pude sentir a força com que a água penetrava nos túneis; confortei 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 inaugurou-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, ganhando 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 ponderou: “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 prefixados, iam surgindo outras novas. As indústrias automobilísticas, 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 pois tratava-se de uma obra da maior importância para o futuro do Brasil.

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 assiniei 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 am-

plo 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 daquele 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 pregões agoureiros, 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, naquele 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 obstrucionista, 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

ocasião, se eu acreditava ou não na inauguração de Brasília no dia 21 de abril. Respondi, com bom-humor: “Se acredito 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 “sujara, 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 empenhava. 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 da ligação 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 protetória 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 custearia a obra e, feita a ligação, ela pertenceria à Light, que passa-

ria a explorar, em benefício próprio, o serviço. Rejeitei imediatamente a proposta. Entretanto, 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 recordes de construção, e que, por ser um órgão paraestatal, 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, estávamos em setembro de 1959, o que queria dizer que dispúnhamos apenas de seis meses para importar 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 deveria 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 Catetinho. Como é meu hábito, fui logo dizendo que desejava o serviço em funcionamento 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 Sumoc recebeu 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 daquela enorme frente de trabalho. O tempo era exíguo em excesso: 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 responsável pelo 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 combatera a nova capital, 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 daquela 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 no 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 sob o que vinha realizando a Novacap havia sido tão impatrioticamente explorada pela Oposição. Trocamos idéias sob 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 daquela 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, convido-o, desde já,

a vir assistir à inauguração do serviço no dia 20 de abril, um dia antes da transferência de sede do governo.” O diretor da Marconi achou muita graça no que lhe disse e, interpretando o convite como uma brincadeira, prometeu vir. “Estarei aqui, Presidente. Faço questão de ser testemunha desse grande feito.”

Enquanto prosseguiam as obras de Brasília, os engenheiros do DTUI empenhavam-se na heróica batalha da instalação, em seis meses, do serviço de microondas. Aviões, utilizando o radar, estabeleciam a localização das torres. Vinham, depois, as turmas de montagem, abrindo picadas no mato, galgando cumes de montanhas, vadeando rios.

O trabalho era penoso e ingrato, mas avançava, louvado seja Deus, no “ritmo de Brasília”. Todos os meios de transporte eram utilizados – do carro de bois ao avião. Abria-se, primeiro, um trilho e, por ele, seguiam os tratores, cuja função era improvisar pistas nos altos dos morros para a aterrissagem dos teco-tecos. O material leve era transportado a bordo desses minúsculos e utilíssimos aparelhos, e as peças pesadas eram levadas por caminhões ou carros de bois.

As torres tinham até 80 metros de altura e 400 metros quadrados de base, e eram todas de aço. Subiam os morros desmontadas e, depois, deveriam ser armadas nos picos previamente determinados, assentadas em sapatas de concreto. Os engenheiros trabalhavam sem alarde. Estavam cômnicos da responsabilidade que lhes pesava nos ombros. No entanto, apesar do entusiasmo velado por todos eles – ignorando canseiras, 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 trabalhadores pressentiam que eu me encontrava a caminho, quando ouviam o ronco do helicóptero. “O homem tá chegando!” – diziam, e se esforçavam por apresentar maior quota de serviço.

Embicava o aparelho no rumo da frente de trabalho e pousava-o mesmo no meio dos operários. Percebia que minha presença fazia-lhes bem. Sentiam-se confortados, recebendo a visita do Presidente da República. E esses encontros eram os mais informais possíveis. Sentava-me numa pedra e tomava café ou almoçava com eles, chamando-os quase sempre 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 verdadeiros recordes. 26 torres foram erguidas entre o Rio e Brasília e cerca de 80 quilômetros de estradas foram construídos. Muita coisa, porém, ainda teria de ser feita.

Em janeiro de 1960, um fato novo obrigou a DTUI a um esforço extra. O Presidente Eisenhower havia comunicado sua próxima viagem ao Brasil, com escalas em Brasília, São Paulo e Rio. A Embaixada norte-americana, em entendimentos com o Itamarati, para acerto dos detalhes da recepção, solicitara que fossem postos à disposição do presidente visitante e de sua comitiva cerca de 20 teletipos, com a capacidade de transmissão de 120 mil palavras por dia. O Itamarati transmitiu-me a solicitação e me entendi, a respeito, com o diretor do DTUI. O Engenheiro José Paulo Viana não se assustou. Se a tarefa teria de ser feita, ele ali estava para fazê-la. Desejava apenas que eu autorizasse à Embaixada do Brasil na Alemanha a apressar a remessa do equipamento, encomendado à Siemens. Mensagens foram trocadas entre o Rio e Bonn, e tudo se arranjou. Poucos dias mais tarde, Eisenhower desembarcava em Brasília e, quando isso aconteceu, os 20 teletipos, solicitados pela Embaixada norte-americana, estavam em pleno funcionamento e, pela primeira vez na história do país, radiofotos foram enviadas da nova Capital e do Rio para os Estados Unidos, aonde chegaram com absoluta nitidez.

O primeiro *round* havia sido ganho. A batalha, porém, estava em prosseguimento. Ninguém dormia no DTUI. Desdobravam-se os engenheiros, com integral apoio do Presidente da República.

No dia 2 de abril, o equipamento multiplex chegava, finalmente, ao Brasil. Respirei aliviado. As torres estavam erguidas e o equipamento já se encontrava na Alfândega. Tratavam-se de terminais multiplex, de difícil ajustamento. Quando o fato foi noticiado, Gustavo Corção saiu a campo para alegar que estava se confirmando o que, desde muito, vinha anunciando: Brasília seria inaugurada sem dispor de um sistema de comunicações com o resto do país. Só o multiplex requeria seis meses para ser ajustado, e faltavam apenas dezenove dias para a inauguração da nova capital. A fim de emprestar maior autoridade à sua asserção,

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” – escrevera 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: “É 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, comprazi-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 discava 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 harmonioso, que fazia o usuário discar outra vez o número, só para ouvir a informação. A voz era da artista Tônia Carrero.

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 intessar pela nova técnica, a qual, como se sabe, é de vital importância para efetivação de qualquer plano de segurança nacio-

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 daquele Gabinete, organizou um grupo de trabalho, com incumbência de estudar, em bases racionais e exeqüíveis, 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 funcionalismo 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 predispor-los a uma resistência à ordem de mudança. Problemas de educação dos filhos, a

cessação da residência em apartamento próprio, a perda de emprego extra em qualquer setor privado – tudo isso era lembrado, 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 audazes e ambiciosos passaram a se intessar 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 Vilasboas, 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 espelnde e a temperatura amena devem ser um estímulo para a vida, ficamos circunscritos numa catacumba...”

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

constituintes de 1891 deliberaram 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 outro: a internação da capital para o desenvolvimento do *binterland* brasileiro. Essa razão perdurou e cada dia se acentuou de forma a impressionar 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 compor 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 consideração 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 legislativas, 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 entrante, 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 sem abalos 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, depoimentos 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 quero viver para ver o Congresso mudar-se a 21 de abril de 1960 e funcionar no deserto goiano – é só vendo que acredito.”

Assim falava a Oposição, e as críticas que se faziam ouvir 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 realistas e duradouras, a situação do Rio, o qual, com

a transferência 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 eleita, 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 surgira 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 serem 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 daquelas 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 udenistas, 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.

Contudo, até ali tínhamos de lutar para impedir a obstrução da UDN, nossa tradicional adversária. Quando a lei orgânica e administrativa do futuro Estado da Guanabara chegou ao plenário, fomos surpreendidos pela estranha atitude do PTB, nosso aliado, que ameaçava sair do recinto juntamente com a UDN, o que acarretaria fatalmente a não aprovação 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 discórdia tinha origem apenas 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 petebistas não concordavam com essa designação, e isso porque alguns jornais haviam veiculado a notícia de que esse “interventor” seria o Deputado Armando Falcão, do Ceará, e que, nesse momento, exercia o cargo de ministro da Justiça. O PTB não concordava com essa indicação; daí a decisão de obstruir a votação 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 período de um mês e seis dias. Àquela altura, metade do prazo 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 exíguo, já que a lei entraria em votação na tarde do mesmo dia. Correram, então, para o telefone, a fim de falar comigo. Carlos Murilo ligou 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 transferência do governo.

Pressionado pelos petebistas, Carlos Murilo faz uma segunda ligação, dez minutos mais tarde, e falou com o Coronel Jofre Lelis, do Gabinete Militar da Presidência. Informado de que eu não havia votado 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 pedia 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 anteprojeto 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 voltar-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 ude-nistas 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 se indicar 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 unidade 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 partidos – desta feita apenas os que integravam o situacionismo –, cada um pretendendo indicar o governador. Ao lado dessa disputa, verificou-se uma corrida dos então vereadores, os quais tentaram fazer prevalecer 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 pretensão. Carlos Lacerda era um dos que se batiam, com maior veemência, por essa tese, e isso lhe valeu profundas incompatibilidades dentro da UDN, que o acusava de ter interesses dentro da Câmara dos Vereadores.

Diante das múltiplas reivindicações, quer do PSD, quer do PTB e, mesmo, do PR – as organizações que me apoiavam –, decidi tomar a atitude que mais convinha aos cariocas: escolher um governador apolítico, inteiramente desvinculado dos interesses em jogo, e pessoa da minha mais absoluta confiança. O escolhido foi o então Embaixador José Sette Câmara, chefe da Casa Civil da Presidência.

A escolha não poderia ser mais acertada e, por isso mesmo, teve a virtude de agradar a todas as facções políticas. Sette Câmara, embora diplomata de carreira, mostrou ser um administrador seguro e esclarecido, concluindo, em pouco tempo, as obras que eu havia prometido aos cariocas e que, por motivos políticos, vinham tendo seu andamento prejudicado. Além do mais, o novo governador, não sendo político, manteve-se afastado das dissensões e querelas locais, o que muito contribuiu para dissipar o tradicional ambiente de tensão do cenário partidário estadual.

Resolvido o problema da estruturação do Estado, solicitei ao Congresso um crédito de até 3 bilhões de cruzeiros para a complementação das obras a cargo da Sursan e, no dia 8 de abril, assinei um decreto, convertendo o Palácio do Catete em Museu da República, vinculado ao Ministério da Educação e Cultura. No dia 16 de abril, assinei outro decreto, determinando a incorporação à Bandeira Nacional de uma nova estrela, a qual representaria o Estado da Guanabara.

Assim, todas as providências haviam sido tomadas para a transferência da sede do governo. No dia 14 de abril, haviam partido do Rio, de ônibus, os primeiros sessenta funcionários federais que iriam fixar residência em Brasília. Tratava-se da vanguarda da legião de mudancistas. 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 seguir 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, prestigiando 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 facilidades 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, enfim, a presença de uma ação coletiva. O Rio, notável 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 vitoriosamente encerrada, 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 autenticamente 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. Falei, pois, com emoção, ao dizer o meu adeus à Cidade Maravilhosa.

Quando chegamos ao Catete, já havia uma pequena multidão estacionada 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 estaríamos 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 me 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, agradecendo as 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 cômicos de que vivíamos, naquela sala, um momento histórico. As fisionomias 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, embora já numerosos, 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 questão de me cumprimentar, e os que não o conseguiam, aplaudiam-me. Assim, aquela partida, que eu esperava fosse simples e cordial – apenas uma despedida de amigos –, convertera-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. Estava fechado simbolicamente. Dali em diante, a residência oficial do Presidente da República seria o Palácio da Alvorada, em Brasília.

Ao fechar aqueles pesados portões, eu o fiz com intensa emoção. O que fazia não era efetivamente cerrar a entrada de um palácio, mas virar uma página da história do Brasil. Durante dois séculos, 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 objetivos, conservando íntegro um território com a extensão de um continente. Mas aquele período decisivo da nossa evolução, após a realização dos objetivos sociais e políticos que lhe cometiam, havia chegado 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 manifestações públicas de que já fui alvo na vida. As aclamações eram ruidosas. Sucediavam-se os vivas. Lenços brancos, agitavam-se dos dois lados do carro.

Havendo construído Brasília, eu impusera ao Rio a perda dos privilégios e das honras de sede do governo da República. Os serviços federais, as autarquias, a representação diplomática que tanto brilho davam às noites cariocas – tudo isso iria cessar. Seria natural que a população local se irritasse, e que eu – o autor de toda aquela transformação – fosse vaiado, apupado, quando aparecesse em público.

Às 10 horas, segui para Brasília. Naquele mesmo dia, à tarde, 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 profundas. Assim, ao desembarcar em Brasília, refugiei-me no Catetinho. 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 que, em um esforço quase sobre-humano, 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 arquiteta, constituindo outra Brasília no céu.

Daí a seqüência 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 – serena, ativa, austera 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, acalentada 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 esplêndida 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 viuvez em plena mocidade e na pobreza, dera-lhe, como compensação, fortaleza de ânimo, que ela soubera me 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 canteiro de obras – era uma metrópole. Sucediã-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 seqüência 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 daquelas obras, dos alicerces até o assentamento da cumeeira, 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 me antolhava agora era um espetáculo diferente. A metrópole deixara sua indumentária de serviço, para acolher centenas de milhares de visitantes. Naquele dia, 50 mil viaturas rodavam

pelas ruas, exibindo placas de todos os Estados da Federação e de muitos países da América Latina.

Nos últimos dias, antes da inauguração, ninguém dormira 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 espírito de cooperação. Era a “mística de Brasília”, que atuava no espírito daqueles milhares de pioneiros.

Muitas cidades, planejadas, já foram construídas no mundo. A série monta ao período do Antigo Império egípcio. Vieram depois: Alexandria, São Petersburgo, Washington, Ottawa, Pretória, Ancara 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, despótico, 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 havia sido a única que fora edificada em pouco mais de três anos. E sua conclusão não se limitara a um curso de cenografia, montado com a preocupação exclusiva de ser contemplada por forasteiros. No dia 21 de abril de 1960, a cidade estava pronta, definitivamente construída, com todos os seus edifícios, seus palácios, suas avenidas, seus conjuntos residenciais e seus serviços públicos urbanos em pleno funcionamento.

Ao ser inaugurada, Brasília já tinha uma população fixa de quase 100 mil habitantes. Eram autoridades, funcionários federais e autárquicos, 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 excedeu à modesta cifra de 126 pessoas! A bagagem dessa *multidão* viajara de Filadélfia por terra e os arquivos e os bens da Nação seguiram 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 Estado, da Guerra, da Marinha e dos Correios, foram temporariamente abrigados em residências particulares.

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 ergueram 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, tomando possível converter todo o sistema, no futuro, para o de Discagem Direta a 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, esquecidos 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 sempre seduz a juventude; e porque os moços são geralmente dotados de maior capacidade de idealismo. Na nova capital, tudo era moderno e a produtividade no trabalho não era impulsionada por qualquer vantagem de natureza financeira. Mas pelo sentimento de competição.

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, tocada, 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 popular tivera início dois dias antes. O ar que se respirava era um misto de cansaço e euforia. Cansaço dos candangos, ainda trepados em andaimes, 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 acusava 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 mantinham 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

revolucionária capital do mundo. Sete chefes de Estado ali haviam estado – os presidentes de Portugal, Paraguai, Itália, Cuba, Indonésia, México e Estados Unidos – e todos se mostraram empolgados, não disfarçando o espanto de que se viam possuídos.

A hora era de emoção, de evocação de um passado tão próximo, mas que já parecia tão distante. Desde que deixara o Catetinho, viajei por entre ruidosas aclamações. O povo, quando identificava o meu carro, avançava, tentando fazê-lo parar, para prestar-me uma homenagem. Sarah estava ao meu lado e no carro encontravam-se, igualmente, Márcia e Maria Estela. Era visível a preocupação das três, temendo que as emoções do dia me afetassem o estado de saúde. De fato, eu estava tenso, com os nervos distendidos ao máximo de sua resistência. Mas era natural que isso acontecesse. Vivía, naquele dia, a hora mais alta de minha carreira de homem público.

Eram 5 horas e 30 minutos quando cheguei junto ao balcão, armado na Praça dos Três Poderes, onde me aguardavam o Vice-Presidente João Goulart e Israel Pinheiro. Em frente, um mar de cabeças. Braços se agitavam, saudando-me entusiasticamente. Naquele momento, iria receber do presidente da Novacap a chave da cidade, confeccionada em ouro.

Israel Pinheiro falou, iniciando a cerimônia. No meio do discurso, ao fazer a entrega da chave, tamanha foi sua emoção que mal pôde tirá-la do estojo, no que foi auxiliado por Márcia, que, percebendo seu embaraço, salvou a situação. Em seguida, um popular pediu a palavra, do meio da multidão. Era o barbeiro Geraldo Fedulo Queiroz, que falava em nome do povo. Fê-lo com eloqüência e desembaraço. Chegara, então, a minha vez de agradecer a homenagem. Ao discursar, dirigi-me de preferência aos candangos, a massa heróica e anônima à qual devia, acima de tudo, a construção de Brasília.

“Brasília só pode estar aí, como a vemos, e já deixando entender o que será amanhã, porque a fé em Deus e no Brasil nos sustentou a todos nós, a esta família aqui reunida, a vós todos, candangos, a que me orgulho de pertencer.” – Declarei, e prossegui: “Viestes, alguns de Minas Gerais, outros de Estados limítrofes, a maioria do Nordeste. Caminhastes de qualquer maneira até aqui, por estradas largas e ásperas,

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. Tínheis 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 esquecimentos 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 indissolúvelmente 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 Descobrimiento 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 grande cidade.”

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 preparara-se para o seu grande dia. Tudo fora meticolosamente 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 se 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 freqüência, 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 nossas 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 imensa multidão, 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, embora se pudesse ouvir, vindo da parte mais afastada da praça, o burburinho de novas levas 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 comovedor.

Durante os últimos três anos, minhas reservas físicas haviam sido postas à prova até o extremo de sua capacidade de resistência. Dois médicos, Drs. Aluísio Salles e Carlos Teixeira, não arredavam pé de mim. Estavam ali, para o que desse e viesse, já que, dois meses antes, eu havia sido vítima de um distúrbio circulatório. Sarah tomara essa providência, por saber o que a inauguração de Brasília ia significar para mim. De fato, sentia-me tenso desde que chegara ao Planalto. Tudo me comovia: a cidade; a recordação das lutas travadas; a vibração do povo; enfim, a contemplação da obra, que ali estava, em todo o esplendor de sua beleza plástica.

Vivendo aquele tumulto de emoções, não conseguia desfazer um aperto que sentia na garganta, e que se refletia até na entonação 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, olhando em torno, vi a multidão contrita e com lágrimas nos olhos, não consegui me conter.

Cobri o rosto com as mãos, e, quando dei fé de mim, as lágrimas corriam dos meus olhos.

.....

Primeira reunião ministerial

A missa campal terminara depois de 1 hora da manhã. O dia fora de sucessivas e intensas emoções. Quando cheguei ao Palácio da Alvorada, certo de que iria direto para a cama – pois era pesadíssimo o programa de solenidades do dia 21 –, encontrei o Salão Nobre repleto de amigos. Além dos visitantes, existiam os hóspedes. Alguns dias antes 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 hotéis, quer nos 3.900 apartamentos de Brasília.

A solução seria alojar os amigos mais íntimos no próprio palácio.

Voltando da Praça dos Três Poderes, tive de participar de uma festa improvisada por minhas filhas. Enquanto atendia aos hóspedes, era chamado a cada minuto para uma providência que se fazia urgente. Telegramas chegavam, com mensagens de estadistas estrangeiros. Havia, também, a agenda da primeira reunião ministerial a ser realizada na nova capital. Existiam, ainda, os numerosos e exaustivos detalhes do protocolo, sob os quais precisaria ser informado.

Assim, enquanto crescia o bulício à minha volta, eu agia, correndo de um lado para outro, atento a que tudo obedecesse 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 novas solenidades.

Estas começaram às 8 horas da manhã, quando fui saudado com o toque de alvorada pela Banda do Batalhão de Guardas, seguido do hasteamento da Bandeira Nacional. Discurssei, então: “Esta bandeira, de todas quantas se hasteiam, 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 imponência. 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

lembrará de quão impressionado fiquei durante o nosso encontro em Brasília, em fevereiro último, com o extraordinário empreendimento do governo e do povo brasileiros, construindo essa inspiradora nova capital. Nesta festiva ocasião da inauguração de sua grande cidade do futuro, desejo renovar 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 assistir.”

Seguiu-se a solenidade de instalação do Arcebispado de Brasília, 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 arquiépiscopal, de acordo com os dizeres da bula, lida pelo Monsenhor Pio Gaspari. A cerimônia 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 cardeais, a ata da instalação da nova Arquidiocese.

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, quando ali tinha chegado, havia, na grande extensão deserta, apenas o silêncio e o mistério da natureza inviolada. Acrescentei que só me abalancara a construir a cidade quando me convencera de sua exequibilidade por um povo amadurecido para ocupar e valorizar plenamente o território que a Divina Providência lhe reservara. “Deste Planalto Central, Brasília estende hoje aos quatro ventos as estradas da definitiva integração 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 crescimento nacional.”

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 “aquela cidade – síntese, prenúncio de uma revolução 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, inaugurada a cidade de Brasília, capital dos Estados Unidos do Brasil.”

O momento foi de intensa e indescritível emoção. A maioria dos presentes tinha os olhos úmidos. Jornalistas de trinta nacionalidades, vindo dos mais distantes pontos da terra, ali estavam documentando a solenidade histórica. Houve um deles, acostumado aos grandes acontecimentos mundiais, que sentiu baquear todo o seu sistema nervoso: a máquina tremeu-lhe na mão e ele disse que iria guardar a foto tremida como prova da maior emoção sentida em toda a sua vida de repórter internacional.

Comandada por meu querido amigo Adolpho Bloch, uma equipe de oito fotógrafos da revista *Manchete* registrava cada minuto da inauguração da nova capital. Para que se tenha uma idéia de como o assunto Brasília empolgava todo o país, a subsequente edição especial dessa revista, dedicada àquele acontecimento, teve 700 mil exemplares esgotados em 48 horas.

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 conhecimento de milhões de brasileiros e provocava idênticas ações de emotividade. Através daquele singelo, mas impressionante ritual cívico, cumpriam-se, ao mesmo tempo, as promessas que eu fizera ao povo e o sonho que o Brasil acalentara desde a Independência.

Instalado o governo na nova capital assinei na tribuna colocada em frente ao Palácio do Planalto o primeiro ato oficial: uma mensagem, dirigida ao Congresso Nacional, propondo a criação da Universidade de Brasília.

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, senão um sistema solidário, em que todas as peças trabalhariam para um objetivo comum: a criação de um polimorfo e dinâmico centro cultural.

Assinada a mensagem, no Salão de Despachos, posei 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 cimento armado. Já não havia mais terras e esperanças perdidas entre a cidade e a selva. Fizera-se a unidade nacional, e Brasília fora o vínculo que tornara efetiva essa aglutinação. A multidão eufórica visitava os edifícios. Trocava impressões. Sentia que o país nascera, mas que aquele nascimento tinha sua origem no interior.

Era a primeira vez que o governo e o povo do Brasil davam-se as mãos em praça pública. O sentimento de orgulho era coletivo – estava sob a casaca das grandes personalidades e palpitava sob a camisa suja do candango. É claro que existiam as exceções, que se situavam de preferência entre deputados e senadores. Tratava-se de um grupo reduzido – antigo, teimoso e intransigente. Mesmo assim, a nova capital ali estava para acolhê-los, e os acolhia com o espírito inteiramente desarmado. Não distinguia entre amigos e adversários, para indiscriminadamente homenagear os que a buscavam.

Mesmo junto do Palácio do Planalto, estava o edifício do Congresso. Naquele momento – onze e trinta da manhã – desci a rampa do Planalto e me dirigi para a sede do Legislativo. Os que me olhavam não ocultavam a preocupação pelo cansaço que velava na fisionomia. Um candango, ao pé da rampa, ostentava um rústico cartaz: “Queremos Juscelino.” Bati-lhe no ombro, agradecendo a homenagem, e rumei para

o Congresso. Ao entrar no Plenário, que lembra 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 Ranieri 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 próspera ou bastante adequada para nos impelir até aqui sem o dínamo da fé, encontrou o seu intérprete e o seu foco de irradiação no Presidente Juscelino Kubitschek.”

O Congresso, que ali estava, dera-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 Néelson 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 Tempo-Espaço,
plantada no teu Quadrilátero,
com suas quatro hastes que são quatro séculos

Toque de alvorada.

Meta das metas:
– 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 seria, 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, obteria 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 reide 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 reide a 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 prolongara-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, desaparecendo 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, impelidas 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, iniciar-se-ia 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 dezoito horas, chegou ao Eixo Rodoviário o atleta Márcio Ferreira Cavalcânti, empunhando o facho do Fogo Simbólico da Unidade Nacional. O facho acendera-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, longamente trilhado 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 Planalto, 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, contemplando 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 seria capaz 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, Juraci 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 à sessão 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 escrevera 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 então por alguns, ser-me-ia feita, e de maneira definitiva. Bastaria que respeitassem Brasília para que eu me considerasse 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 romancista Josué Montello, com a supervisão de Chianca de Garcia e músicas 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 escadaria, dando para a Praça dos Três Poderes. No alto da plataforma, tinham sido colocadas armações de madeira, com degraus, tendo ao centro uma porta monumental, que dava passagens 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 aplaudiram ca-

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, seguindo 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 apresentado 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 sonhado com um Brasil livre.

Este foi um dos momentos de maior vibração emotiva do *show*. O intérprete escolhido para o papel do heróico alferes 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 contra os quais 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 através da floresta!”

O Hino Nacional foi ouvido então, e uma cascata de fogos de artifício encerrou, de maneira emocionante, o mais belo espetáculo ao ar livre que já se realizara no Brasil.

As festividades terminaram. A cidade, surgida do nada, ali estava em todo esplendor da sua beleza contundente.

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 esplendente 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 se entreolharam, 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 *Livro 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 altas decisões nacionais, lanço os 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.”

...E a verdade é que o verbo se fizera 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-

cunståncia para golpear a Constituição. Temiam que pudesse alimentar secretos propósitos de eleição e que me valeria da euforia, provocada pela mudança da sede do governo, para forçar a aprovação de uma reforma constitucional, tendo em vista objetivos continuistas.

A inauguração de uma cidade – aliada simultaneamente  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 mudança do Congresso, com seus arquivos, seus numerosos funcionários e a instalação condigna dos parlamentares nos apartamentos recém-construídos. A comissão, que superintendeu a mudança, 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 dificeis. 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 desdobrara-se, esforçando-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,  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 garantisse o funcionamento real do Congresso”. Daquela “rebeldia 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” – declarara 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, recebera 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. Conservou-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 Novacap, sentiu que sua eloquência se perdera no vazio. Onde o tumulto das memoráveis sessões no Palácio Tiradentes? Onde as “crises nacionais”, provocadas pela Oposição, quando a imprensa, contrária ao governo, fazia coro com a *Banda de Música* udenista? A tranquilidade da atmosfera do Planalto não era propícia aos arroubos tribunícios. Oposição e situacionismo viviam em estreita convivência, morando nos mesmos edifícios e se visitando com freqüência. Os assuntos políticos nem sempre eram resolvidos no plenário, através de embates de oratória, mas em “conversas ao pé do ouvido”, no interior dos apartamentos.

Mas havia um fato que não deixava de preocupar os udenistas: o ambiente favorável ao governo que prevalecia na capital. Minha popularidade 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, denunciaram 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 endereçado a Jânio Quadros. Tratava-se de outra balela, maquinada com o deliberado 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 estivera em Brasília, mas teve a gentileza de se desculpar pela ausência, através de carinhosa mensagem pessoal 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 tivera de passar pela deposição de dois presidentes da República.

Pouco antes da transferência do governo para Brasília, eu desestimulara, 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 forma a facilitar um golpe continuísta. Em face da insistência, fiz divulgar, por intermédio do ministro da Justiça, Armando Falcão, uma nota oficial que atirou a última pá de cal nos arrepios legalistas dos tradicionais conspiradores.

“Quase todos os que atualmente acusam o Presidente da República de golpista” – dizia a nota – “em 1955 pregaram o *estado de emergência*, a Revolução e o *golpe*, antes e após as eleições. Pretenderam, àquela época, não somente subtrair ao então governador de Minas 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 ontem, que mudam de atitude segundo suas conveniências em cada momento. O que não mudou, e nem mudará, é a posição do Sr. Juscelino Kubitschek, que agora, como no passado, defende a pureza dos ideais democráticos.”

E desmascarando os falsos legalistas, vinha a profissão de fé democrática: “A grande verdade vem a ser que o Presidente é radicalmente contrário a qualquer alteração da Constituição objetivando substituir por outras as atuais normas da disputa nas urnas. Ninguém tem o consentimento e muito menos a autoridade do presidente para, envolvendo o nome de Sua Excelência, sugerir, articular, ou combinar medidas que visem a modificar os dispositivos constitucionais e legais que regem o processo eleitoral. Na sua campanha de candidato, quando eram evidentes, ostensivas e ditas as ameaças aos princípios democráticos, o presidente já pregava, desde esse tempo e sem nenhuma hesitação, o rigoroso 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 aceita e não aceitará outra solução que não seja simplesmente esta: no dia 31 de janeiro de 1961, transmitirá o cargo ao seu sucessor, livremente escolhido pelo voto da maioria do povo.”

A questão fora posta em seus devidos termos. Contudo, enquanto a Oposição deblaterava, tentando acender a mecha da subversão que, desde 1955, fora a característica de seu comportamento político, eu me voltava, outra vez, para os grandes problemas nacionais, procurando resolvê-los com a rapidez exigida pela exigüidade do tempo de governo que me restava.

Conforme havia dito na minha nota de 29 de abril, vivíamos, na época, um período de transição. Brasília fora o marco que assinalara a fronteira que separava 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 certo desconforto, dada a escassez de residências. Através de entendimentos que realizei com o presidente do Supremo Tribunal e com as mesas diretoras 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 as autoridades e para a o funcionalismo, ela se tornara ainda mais grave nos meses que se seguiram à inauguração, suscitado pela crescente e incontrolável afluência de forasteiros. Diariamente, chegavam novas levas 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 senhoras, manicuras, barbeiros, casas de banho, armazéns, 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 tardança, o povoamento do planalto deserto. 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 – outra cidade-satélite –, cujo desenvolvimento era espantoso até para mim que, com freqüência, a visitava.

Todos esses núcleos populacionais queriam permanente atenção. Representavam os 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 existia asfalto. 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, desajustamento, 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 dizer, então, 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 ruas asfaltadas, superquadras ajardinadas, hospitais e ambulatórios, telefones urbanos e interurbanos, enfim, toda a complicada e polimorfa estrutura de uma perfeita cidade?

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 amortecido, 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. Distribuía-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 canteiro 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 Jóquei 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 saraus tranquilos que se prolongavam até que chegasse o sono.

Certa vez, depois do jantar, deixei 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 encaminhei-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, faiscante de luzes. O espetáculo era deslumbrante. A noite escura, a chuva caindo, e a cidade faiscando nas trevas como um monumental brinquedo 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. Habitara-me a contemplar o Brasil, sempre numa 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 nos 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 Tordesilhas 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, desapareceram 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 cruzeiro rodoviário. 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 rodovia 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 epopéia 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 trabalhadores, a que havia partido de Cuiabá 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 trator, a derrubasse.

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 daquela abertura para o Oeste. Brasília sofrera e vinha sofrendo as mais acerbas 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, barcaças 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 considerar a circunstância 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 estariam 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 presidir 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 intransponíveis. 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 heróis anônimos. Ao sobrevoar o traçado – o que fazia com a maior frequência, 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 batedores 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 desbravadores. 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 Jiparaná, 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 repetiram com visível sofreguidão.

Era um prazer ver-se aquela febre de trabalho em plena floresta. 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 – surucucu (bico-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 florestas 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 – segui, por via aérea, para Vilhena. Desembarquei 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 Néelson 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 armazéns foram sendo abertos. Vieram os mascates, com suas bugigangas, e um intenso comércio 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 então quase inacessível, do país, ficara em condições de ser visitada a qualquer 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. Tratores gigantescos 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 qualquer país do mundo.

No dia 4 de julho, quando descí em Vilhena, o espetáculo que presenciei 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 afluente 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 comparessem 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, teve lugar a cerimônia da derrubada da última árvore, e coube a mim a honra de praticar esse ato. Nesse sentido, uma imensa sapopema, de 70 metros de altura, fora deixada no leito 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 à 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 empurrando 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, porque não admite acomodações. Ou ele é viril e forte e, nestas condições, vence os obstáculos e sobrevive; ou mostra-se fraco, e acaba asfixiado, convertendo-se em adubo para os que lhe crescem em torno. Entretanto, 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 caule 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 encontra por perto outra árvore que lhe sirva 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 trator de lâmina ali estava, aguardando que eu o pusesse em movimento.

Tomei lugar na boléia e acionei as alavancas. O trator investiu contra o tronco, que resistiu. Fiz nova arremetida e a árvore, já meio decapada junto às raízes, oscilou num suave vaivém, ameaçando cair sobre a enorme assistência. Alguém gritou: “Cuidado, presidente!” Mas o grito, ao invés de servir de advertência, repercutiu como um brado 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 trator, e fiz investida. O enorme tronco oscilou. Ouviu-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 apenas 3 meses 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 engenheiros teriam apenas seis meses para completar a gigantesca tarefa. O certo é que não percebi uma só manifestação de espanto, diante da exigüidade do tempo prefixado. É que todos os homens que ali se encontravam eram pioneiros – músculos de ferro e alma de aço – e não seria um marco no calendário 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 daquele acontecimento. Ao referir-me à transformação por que passava o Brasil, declarei: “Hoje, com a mentalidade que tenho procurado semear por toda parte, vemos esta Nação levantar-se, pôr-se de pé, e os homens, mesmo aqueles que eram considerados fracos e inferiores, se ergueram para enfrentar as mais terríveis dificuldades, os obstáculos maiores que se opõem à marcha do Brasil. A selva amazônica, considerada por muitos intransponível, está sendo devassada 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 Brasil está realizando, em busca de sua auto-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, naquele fim do mandato – procurei fixá-lo, com a maior nitidez possível: “Brasília foi bem compreendida, porque é uma cidadela 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 leque para cobrir todas essas imensas regiões desertas. Estas estradas constituirão as sementes poderosas que, amanhã, darão os admiráveis frutos que a Nação espera há quatrocentos anos.”

Terminada a cerimônia, e com a noite já se aproximando, tomei o avião, em companhia da família e da minha comitiva, e regressei a Brasília.

Em julho de 1960, estava praticamente no fim do meu governo. As candidaturas à minha sucessão haviam sido lançadas, e o eleitorado se preparava, com entusiasmo, para o dia 3 de outubro, quando teria de fazer sua decisiva e definitiva escolha. A hora deveria ser, pois, de endeusamento do futuro presidente e de uma natural e crescente frieza em relação ao que se preparava para deixar a chefia da Nação.

Entretanto, não era isso o que ocorria. O povo, apesar de mentalmente já haver optado, em sua esmagadora maioria, pela candidatura Jânio Quadros, reservara uma larga parcela de seu afeto para mim. Podia senti-lo onde quer que aparecesse. Tratava-se de uma natureza especial de afeição. Era um misto de carinho e compreensão, revelando a existência de um perfeito entendimento entre o povo e o seu presidente, como se um fosse o reflexo do outro. E essa homogeneidade de pontos 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, desarmar os espíritos, de forma a poder assegurar um clima de integral 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 inestimável conquista, para o gozo da qual é indispensável a conjugação de numerosos outros valores. Roosevelt, ao estabelecer quatro categorias de liberdade, definiu, com precisão, o caráter polimorfo e essencialmente dependente desse estado do homem livre. Pode-se ser livre e ter-se fome. É comum ter-se liberdade, mas ser-se vítima do desespero.

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 ponta de 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 parque seria 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, decidi 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, portanto, 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 Nélcio 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, capaz 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 imediatamente 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 Pioneiro, o qual ficaria situado a curta 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 daquela fazenda é que seria erguido 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 Nélcio 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, fazendo-me acompanhar 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 Nélcio aguardava-me no campo de pouso do aldeamento de Santa Isabel, onde viviam cerca de cinquenta índios carajás.

A recepção foi festiva. Estavam presentes os indígenas de Santa Isabel e os de 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 carajás, a mais numerosa das três tribos, eram governados por um triunvirato. O cacique Uataú, um dos triúnviros, era o chefe de cerimônia – espécie de *public relations* da comunidade. Os outros dois eram: Curiala, que se achava cego e exercia as funções de chefe espiritual, sendo o pajé da nação, e Munuirala, o homem forte daquele tronco indígena – o Senhor da Guerra.

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 espadas verdes, faziam lembrar um exército vegetal. Na época, já existia uma incipiente pecuária em Bananal. Quarenta mil cabeças de gado viviam nas pastagens, que se desdobravam até a beira do rio. Isto queria dizer que, graças ao trabalho do SPI, o índio, desde muito habituado a uma dieta de peixe e beiju, evoluía aos poucos 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 planura, que parece infinita. Entretanto, o verdadeiro astro daquela paisagem é o velho e caudaloso Araguaia, rolando serenamente suas águas, com as margens cobertas de areia faiscante.

Depois da recepção no campo de pouso, inaugurei a estação de rádio da Força Aérea Brasileira e aproveitei a ocasião para insistir no tema da integração nacional: “As conquistas da técnica” – declarei – “trouxeram aos brasileiros instrumentos novos e recursos poderosos que nos permitem ir muito além do que foram os nossos maiores. A nação aguardava, unicamente, que de novo se empunhasse a bandeira de Fernão Dias e de Borba Gato ou de Bartolomeu Bueno. A construção de Brasília, o esforço épico, façanha que surpreendeu o mundo, deu a medida de nossa energética decisão de conquistar os milhões de quilômetros quadrados sobre os quais os mapas traziam aquela clássica legenda ‘Região Inexplorada’. Erguida a nova capital, cumpria continuar a penetração no interior. A nação não podia deter ali a sua arrancada para o Oeste, e, neste sentido, pode-se dizer que Brasília, conquanto feita para desafiar os séculos, é apenas uma base para uma expedição maior e bem mais profunda.”

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”, segundo a terminologia dos que se dedicam a esse tipo de comunicações, entrou no circuito e pôs-se a ouvir o que falávamos. Numa pausa da palestra, aproveitou a *chance* e solicitou-me que lhe arranjasse a concessão de uma linha de lotações em Brasília. Pedi-lhe o nome, e ele se identificou. Disse-lhe, então, que me procurasse no Alvorada, quando discutiríamos pessoalmente o assunto.

Deixando a estação de rádio da FAB, e após fazer o percurso de lancha pelo Araguaia, inaugurei o Rancho Pioneiro, construído numa das barrancas do rio e que meus amigos denominaram Alvoradinha. Tratava-se de uma casa pitoresca e muito confortável, erguida pelo Engenheiro Juca Chaves, de acordo com um projeto de Oscar Niemeyer, e situada cerca de 20 quilômetros do rio das Mortes. Nela fora fixada uma placa, com os seguintes dizeres: “Aqui – onde eram, só, o abandono e a selva – sendo os vinte e sete dias do mês de julho de 1960, começou a integração desta ilha do Bananal na comunidade pátria pela vontade do Presidente Juscelino Kubitschek, ajudado de Deus e de alguns homens, por amor ao Brasil.”

Após haver pernoitado no Alvoradinha, que já oferecia algum conforto, fiz uma excursão, na manhã seguinte, para conhecer a região. Tomei um bote, impulsionado a remos, e atravessei o Araguaia, indo visitar, em Mato Grosso, uma cidadezinha pioneira, São Félix, localizada a pequena distância da embocadura do rio das Mortes.

Nessa cidade – que era um lugarejo, com apenas 500 habitantes – estive no posto da Fundação Brasil-Central, dirigido pelo sertanista Leonardo Villas Boas, que ali se ocupava na construção de uma estrada em direção do Xingu, em região onde os irmãos Orlando e Cláudio Villas Boas também se encontravam em ação. Os três sertanistas – uma linhagem de desbravadores autênticos – haviam se unido em Bananal, na ocasião, a fim de participarem da recepção que me seria prestada pela população local.

O calor era insuportável. Eu e os que me acompanhavam percorremos a cidadezinha toda e, no fim de uma rua, vi, aberto, um botiquim de duas portas. Entramos. Sentei no balcão e pedi uma bebida qual-

quer, contanto que fosse gelada. O dono abanou a cabeça, com desalento: “Cerveja, temos. Mas gelo é coisa que não existe por estas paragens.”

O velho trouxe algumas garrafas sujas e meia dúzia de copos. Quando as abriu, elas espocaram como champanha, 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 sempre 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 Uataú, que receberia o nome de Urumarú.

O aldeamento estava em festa, com todos os selvagens presentes. Os três triúnviros dos carajás – Uataú, Curiala e Manuirala – puxavam o cortejo, já que antes da cerimônia religiosa haveria uma espécie de parada militar, com os integrantes da tribo desfilando 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 a peixe, 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, ladeado por Sarah e por Márcia e Maria Estela. De repente, surgiu no meio do terreiro um índio suriá 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 suriá resistiu. Queria permanecer nu, como sempre andara. Depois, concordou em usar calção, mas não sabia como vesti-lo. Dois funcioná-

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 a aterrissagem de aviões de grande porte, que constava 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 Corrêa 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-quedas” – 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 Urumarú, 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 acompanhado 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.

Seguiu-se a homenagem 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, agarraram-se ao pó vermelho do Planalto e o transformaram numa das bases para a sua campanha contra a cidade.

De fato, havia poeira, pois ainda existiam inúmeras construções em andamento, e os redemoinhos, característicos da vastidão daquele cenário aberto, contribuía para torná-la ainda mais incômoda. Mas o pó, que se respirava em Brasília, era o mesmo que se levantava no Paraná, assinalando o progresso do Estado. Não deixava de ser idêntico, também, ao de qualquer concentração humana, onde se realizassem obras pioneiras. Entretanto, enquanto a Oposição esbravejava, mostrando aos amigos no Rio as lapelas sujas, vidrinhos da poeira de Brasília eram vendidos nos aeroportos e disputados pelos turistas. Constituíam o símbolo de uma nova era do Brasil e, até hoje, há quem os guarde, com o maior carinho, como relíquia histórica.

Com a chegada da estação das águas, a Novacap surpreendera, porém, a população da capital, iniciando o ajardinamento das superquadras. Milhões de metros quadrados de gramado, que haviam sido cultivados no Horto Florestal, passaram a ser estendidos sob a famosa terra vermelha do Planalto. Vinham rolos, como tapetes vegetais. E eram abertos sobre o terreno, antecipadamente preparado, fazendo com que, de um dia para outro, surgissem jardins como por ação de um passe de mágica.

Brasília, que era vermelha, tornava-se, aos poucos, verde. Os edifícios já não brotavam da terra como estranhos cogumelos de cimento armado, emprestando à paisagem urbana feição árida e dura. O ajardinamento tinha lugar em toda a extensão da área do Plano-Piloto e, com a gradual extinção da poeira, a cidade ia-se tornando cada vez mais agradável e acolhedora.

Mas não foram apenas os gramados que alteraram a fisionomia de Brasília. O ar era seco, de uma secura de empenar portas e jane-

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 faroletes 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 plantaram-se, por fim, milhares de árvores.

De fato, tudo havia sido cuidadosamente planejado em Brasília – trânsito, sem cruzamentos; a diferenciação dos setores, para evitar a promiscuidade; a criação de granjas-modelos, como fontes de abastecimento da incipiente agricultura da região; 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 entrequadras, determinava que os

“postes devem ser menores e a iluminação menos intensa, 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 interior das superquadras, o critério é garantir atmosfera colhida e íntima; a iluminação deve ser discreta, com postes baixos e luminárias cegas do lado dos edifícios a fim de não ofuscá-los, e deverá ser desigual, com áreas de iluminação amortecida, próprias ao colóquio e ao namoro caseiro.”

Naquele 12 de setembro, não deixei de me comover com a homenagem simples, espontânea e calorosa dos candangos. Estavam na Cidade Livre, residindo nas suas casas de madeira à espera de outra voz de comando. Alguns já haviam ouvido aquela voz, e se achavam na Brasília-Acre rasgando a floresta. No entanto, os que ainda ali se encontravam eram milhares, e todos agitavam flâmulas e bandeirolas. Deram-me os títulos de Amigo e Benfeitor da Cidade e de Candango nº 1, fazendo-se ouvir, na ocasião, diversos oradores.

De volta a Brasília, e após visitar as obras finais da represa do Paranoá, dirigi-me à ponte em construção sobre o grande lago, e, na parte relativa à Asa Norte, percorri os 186 metros de sua plataforma. Durante todo o trajeto, fui alvo de calorosas manifestações populares.

Em seguida, segui pela avenida Dom Bosco, já inteiramente asfaltada, até à plataforma central, no Eixo Rodoviário, a fim de presidir ao ato de sua inauguração. Sempre acompanhado de grande multidão, descí as modernas escadas rolantes e atingi o palanque especial, onde se encontravam as autoridades e grande massa popular.

A Plataforma Rodoviária, que tem a forma de uma grande letra “H”, está situada no cruzamento do Eixo Rodoviário com o Eixo Monumental. A este a Prefeitura deu o nome de Central Presidente Kubitschek.

A Plataforma é obra que figura como uma das mais importantes do mundo, principalmente entre as realizadas em concreto armado. O projeto do gigantesco empreendimento foi de autoria de Lúcio Costa.

Falaram na ocasião, saudando-me, o Senador Auro de Moura Andrade, Líder da Câmara Alta, o Deputado Abelardo Jurema, Líder do Congresso, e o meu velho amigo Adelchi Ziller. Agradei, grandemente emocionado, as palavras que me foram dirigidas. Depois de rememorar 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 expressiva referência 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. Aquilo que estávamos habituados a contemplar no cenário político, fruto da fermentação dos ódios e das paixões que desaguavam às vésperas de qualquer pleito, para intranqüilizar 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 tranqüilas e eu pudesse entregar as 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 presidira sua arquitetura. Não resisti à tentação de evocar o encantamento proporcionado 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 júbilo contagiante da metrópole, com seu espírito de juventude, sua alegria pioneira, sua confiança no porvir.”

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 devagar 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 no setor externo, a situação não apresentava a mesma tranquilidade. Na época, a América Latina passava por uma fase aguda de agitação. Nos dezesseis meses que mediaram 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 – começaram a atritar-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 repulsivo atentado contra a vida do Presidente Rômulo Bettencourt. 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 e, particularmente,

das econômicas com a República de São Domingos até que o país fosse democratizado. O mesmo não ocorreu na VII, a qual tivera de debater problema bem mais complexo, já que a deterioração das relações entre Cuba e os Estados Unidos e entre Cuba e algumas nações hemisféricas havia atingido um ponto crítico, do qual já não seria possível qualquer 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 tinha em vista, ao tentar uma conciliação, era impedir que Cuba se afastasse da comunidade americana – muito embora mantivesse sua atitude hostil aos Estados Unidos, o que era um direito que lhe assistia – de forma que pudesse ser preservada a unidade do bloco latino-americano. Nesse sentido, dei instruções ao Chanceler Horácio Láfer, chefe da Delegação do Brasil, e este tudo fez, na fase inicial das conversações, para que esse objetivo fosse atingido. Infelizmente, Cuba já estava comprometida em excesso com Moscou, e a agressividade de Fidel Castro subia de tom com o correr dos dias, tornando impossível qualquer solução de compromisso.

Esgotados os cursos conciliatórios, os chanceleres discutiram e aprovaram uma solução, incorporada aos anais do Pan-Americanismo sob o título de *Declaração de São José*, pela qual condenaram “energicamente a intervenção ou ameaça de intervenção de potências extracontinentais nos assuntos das Repúblicas Americanas”, declarando que a aceitação de uma intervenção desse tipo poria “em perigo a solidariedade e a segurança do hemisfério”.

Este era o ambiente político que se respirava na América Latina, quando a Comissão dos 21 iniciou seus trabalhos em Bogotá, a 5 de setembro de 1960. Ambiente de tensão generalizada, de apreensão e revolta, e, pior do que tudo, de crescente e recíproca desconfiança. Eu tinha o maior interesse nos resultados daquela união. A idéia da Operação Pan-Americana evoluíra desde a troca de cartas com o Presidente Eisenhower e, em cada uma das reuniões realizadas, ela se fortalecera, adquirira maior conteúdo político, esperando-se que, no encontro de Bogotá, iria cristalizar-se, finalmente, num dinâmico programa de ação diplomática.

E as esperanças, que alimentava, transformaram-se, de fato, em realidade. O que se tornou patente, logo no início dos trabalhos, 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 Copehart, 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! Corresponhia – e torna-se importante 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.

Contudo – 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 subseqüentes 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 industrial 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 do 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 dispendar 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 ressaltai, 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 conseqüências.”

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 conseqüência 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 assistência 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, declarara, 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 concluíra: “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 minha sucessão – 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 – realizaram-se as eleições no país. O povo acorrera às urnas, em massa, e manifestara a sua opinião com inteira liberdade. E, como desde muito era esperado, saíra 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, aturdida. “Seu candidato” poderia ser tudo, menos udenista. 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, despertara a consciência 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 realizadora do brasileiro, o tabu da impossibilidade de se realizar uma grande indústria, o tabu da inexequibilidade 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, imposição de restrições ao capital 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 manipulado poderia levar o país a renunciar ao regime democrático.

Durante o meu governo, o populismo fora refreado, 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. Dispunha da sagacidade 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 contrariadas pelas oligarquias tradicionais.

Afivelando no rosto essa 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 impressionar o eleitorado e escolhera um *slogan*, que era um obra-prima do exoterismo político, passível de todas as interpretações: “Jânio vem aí...”

O governo chegava ao fim. Às 30 metas iniciais eu havia 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 clima de plena liberdade que se respirava 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 razão por que tardei em revelar sua complementação.

Uma oportunidade surgiu-me em Pernambuco. Foi no dia 18 de setembro de 1960, duas semanas antes das eleições. A ocasião não poderia ser mais propícia: o lançamento da pedra fundamental da Companhia Siderúrgica do Nordeste, o que significava o início da industrialização de uma das regiões mais pobres do país.

O povo pernambucano homenageou-me, concedendo-me os títulos de Cidadão de Pernambuco e de Cidadão do Recife. Duas cidadanias que muito me sensibilizaram, pois estava prestes a deixar o governo. Falando no recinto da Assembléia Legislativa e no palco 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 destinos nos aproxima. Essa encruzilhada de itinerários nos reúne. Marcamos um encontro com a História, e estamos construindo uma Pátria, cuja emancipação econômica ninguém mais deterá e cuja força democrática nenhuma força poderá conter.”

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 homenagem que ora recebo, provinda de representantes de todos os partidos, exprime, também, que Pernambuco aprova o comportamento do Presidente da República em face do pleito que se avizinha. Asseguro-vos que o meu governo continuará a honrar a vossa confiança. Estamos a quinze dias das eleições e, na renhida luta que se trava, nenhuma alteração da

ordem se verificou até agora, nem se maculou, por qualquer forma, o processo democrático.”

A verdade ali estava, na mudez de sua eloqüência. 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 cadeia 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 pleito, a qual havia permitido ao povo manifestar livremente, e sem temor de represálias, sua opinião através das urnas.

Enquanto o cenário político se agitava, através das especulações sobre os rumos e as intenções que iriam caracterizar o novo governo, eu prosseguia no meu *rush* inauguratório, acrescentando novas unidades ao acervo das realizações daquele quinquênio administrativo.

Em outubro, estive em Volta Redonda, a fim de inaugurar, na usina da Companhia Siderúrgica Nacional, o oitavo forno de aço, empreendimento da Meta Siderúrgica. Com o novo forno que, naquele dia, entrava em atividade, a usina atingiria a capacidade instalada de 1.300.000 toneladas de lingotes de aço – mais 200.000 toneladas que o previsto na Meta 19^a.

E, ao atingir a capacidade de 1.300.000 toneladas, Volta Redonda virtualmente duplicava sua produção durante o meu governo, já que, em 1955, esta era apenas de 665.666 toneladas. A mesma curva de crescimento fora registrada na produção brasileira de aço, a qual era de 1.162.000 toneladas em 1955, e, em 1960, já se elevara a 2.300.000 toneladas.

Essas cifras não deixavam de ser animadoras, mas elas não refletiam, com fidelidade, a Meta Siderúrgica, que era bem mais ampla.

Duas novas usinas de grande porte – a Usiminas e a Cosipa – encontravam-se também em fase bem adiantada de construção e, já em 1962, deveriam entregar ao mercado brasileiro mais de um milhão de toneladas. A esse total seria acrescido pelo menos outro milhão, decorrente da expansão das usinas existentes, como a Belgo-Mineira, a Mannesmann e a própria Volta Redonda, que já iniciara, naquela época, os estudos para uma terceira expansão.

Ainda no mês de outubro, inaugurei o trecho de 196 quilômetros da rodovia entre Jataí e o canal de São Simão, inclusive uma ponte de 206 metros sobre o rio Paranaíba, na divisa entre Minas Gerais e Goiás. O trecho entregue ao tráfego era parte da grande transversal 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, depois de cruzar o sul de Goiás.

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 tarde, já me encontrava em Belo Horizonte, para entregar ao tráfego a esplêndida rodovia, denominada Fernão Dias, completando a ligação de São Paulo com a capital mineira, numa extensão de 576 quilômetros.

No início do meu governo, a rodovia Fernão Dias encontrava-se com a terraplenagem atacada em vários pontos, mas sem continuidade, achando-se intocados cerca de 180 quilômetros, exatamente os mais difíceis e pesados. Faltavam, também, todas as obras de arte e não existia pavimentação. Os serviços foram então atacados vigorosamente, e em outubro de 1960 estavam concluídos.

Entretanto, quanto mais me empenhava em administrar, mais a política tentava desviar-me do caminho que levaria ao progresso do país. Em novembro, presidi a outras inaugurações: a Rodovia Catalão–Uberlândia, integrante do plano de ligação Santos–Brasília; o serviço telefônico, em microondas, entre Brasília e Uberlândia; entreguei ao tráfego, no Rio, o primeiro trecho da Avenida Perimetral, a que o governador da Guanabara deu o nome de Juscelino Kubitschek, que iria fazer 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 a indústria siderometalúrgica 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 dessa estrada com a BR-31 e para o acesso a Guarapari, além de 27 quilômetros da BR-31, entre Jabaeté e Marechal Floriano. E, no último dia do mês, inaugurei, na Rodovia Presidente Dutra, a variante da serra 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 Automobilística. 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 constituía um dos maiores êxitos do meu Programa de Metas. Àquela altura, decorridos 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 a noventa por cento de nacionalização. A fabricação de tratores representava a última etapa daquela 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, compreendendo desde máquinas leves e médias, como aquela, até às pesadas e de esteira. Diante da grande multidão que se formara junto às grades do Alvorada, eu pus o trator 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 e patriótica colaboração.

Em dezembro, eu me preparava para receber, em Brasília, um hóspede ilustre. A data marcada para essa visita era o dia 13 daquele mês – dia nada propício, segundo os supersticiosos. E, de fato, nem tudo correria 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 condecoração 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 respectivo 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 da 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 económico. 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. “Desta Pasta não há quem me faça abrir mão.” Naquele momento promovia, igualmente, a transformação do regime: passando de absolutismo para uma monarquia constitucional, do tipo parlamentarista.

Entretanto, as reformas políticas, empreendidas 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, embora ocorrido no seu país, deveria ser do meu conhecimento, já que, naquele momento, ele era hóspede oficial do governo brasileiro. E, então, informou-me: “Notícias, chegadas agora de Adis-Abeba, dão conta de que ocorreu um golpe militar na capital e que foi declarado fim do meu reinado.”

Olheio-o surpreendido. Fizera-me aquela comunicação com absoluta serenidade, sem a mínima alteração na voz, acrescentando, talvez com o propósito de me tranquilizar: “Estou aguardando confirmação da notícia e, assim que a receber, comunicarei a Vossa Excelência.”

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 intermédio do Itamarati, obteve resposta. Perguntei-lhe se desejava cancelar as demais visitas, programadas para aquele dia, e ele polidamente recusou, declarando que não desejava prejudicar o brilho da recepção.

À noite, realizou-se, como se nada tivesse havido, o banquete oficial no Planalto. À champanha, trocamos os discursos de praxe, e, após o banquete, depois de permanecer algum tempo no salão, o imperador aproximou-se de mim e solicitou que lhe concedesse um pouco de tempo, pois tinha necessidade de falar-me. Seguimos para a biblioteca, onde não seríamos interrompidos.

Sua tez moreno-escuro contrastava com a alvura do uniforme 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 filho, o Príncipe Asfa Wassen, havia feito uma proclamação ao povo, pedindo apoio para o novo regime. Nessa hora, fez uma pausa, como se reconstituísse um mundo de recordações, e comentou: “Não acredito, Senhor Presidente. Conheço bem o meu filho. Não seria capaz dessa traição.” Disse a frase sem ressentimento, mas com amargura. Era visível o que se ocultava sob aquele comentário. O filho havia sido vítima da pressão dos que assaltaram o poder. Certamente, ele fora aprisionado e obrigado a fazer a proclamação, numa tentativa, muito comum em todos os golpes, de dissipar a natural reação da opinião pública. O que, sobretudo, o preocupava era a falta de comunicações. O pouco que conseguira saber fora-lhe transmitido por

intermédio do Departamento de Estado 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 emprestá-la ao imperador. Infelizmente, não a tinha. Por outro lado, não poderia autorizar o Iamarati 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 agradeceu, com absoluta 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 porque sempre se interessara em conhecer São Paulo.

No dia seguinte, cedo, tomou 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 capacete, ornado 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. Apertou-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 Wassen, de 44 anos, estava prisioneiro, 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 Eritréia permaneciam fiéis ao trono.

No dia seguinte, à meia-noite, o imperador seguiu para o Norte da África num avião comercial fretado. Tomou-o em Monrovia e desceu na Eritréia. Ali, conseguiu entrar em contato com o General Menguegha, seu leal súdito, que imediatamente se pôs à frente da contra-revolução. Duas mil pessoas morreram nas ruas de Adis-Abeba, durante os combates travados entre revolucionários e contra-revolucionários.

O rebeldes, quando perceberam que a situação estava perdida, 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 Dibom 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 agradecia 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.

Bastava 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 aferir a validade dessa asserção. Lá estavam as hidrelétricas, as estradas, as siderúrgicas, as refinarias, os estaleiros navais, os açudes, 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 levaria – como acontece 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 então 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 – estiveram 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, elaborei o Programa de Metas. Não se tratava de um diagrama 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, compreendesse, enfim, que era uma Nação e, como tal, deveria 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 trator, 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 encontrei ao chegar ao governo. Teria 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 *fiscal de obras*.

Recorrerei 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 saudação 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” – dissera na ocasião – “é que somos um país que já caminha sozinho, um país que se não deixou ficar no atraso e, hoje, marcha corajosamente, ajudado ou desajudado por capitais do exterior, em direção a um destino de grandeza.”

Fora sincero 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 contemplando o 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 contenção 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 potência 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 borracha sintética, da indústria de plásticos e de bebidas finas destiladas – todas elas baseadas na cana-de-açúcar – e dos adubos fosfáticos supertriplos, retirados das rochas fosfóricas, ali 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 vãs, porque 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 novos, ou 5 trilhões de cruzeiros do meu tempo, já tinham sido aplicados no desenvolvimento daquela 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 senão satisfeito. O Programa de Metas fora executado integralmente. E tudo havia sido realizado sob a pressão constante de uma Oposição aguerrida, que lançara mão de todos os recursos para embaraçar 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 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 crescera 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 daquelas duas épocas, alterou-se substancialmente. Em março de 1964, quando se instalou o governo Castelo Branco, a moeda em circulação já se elevara 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 cruzeiro 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 nossa população 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 encontrei 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 fatores 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* crescera 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 procurar acelerar, por todos os meios, o desenvolvimento, outra providência deveria ser tomada. Antes de assumir o governo, discuti longamente esse aspecto do problema com meus assessores. Tinha a intuição de que uma arrancada, pura e simples, no rumo do desenvolvimento, não seria suficiente. Era imprescindível fixar-se, antes de tudo, o que poderemos denominar o “modelo do 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 deveria ser tomada naquele 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 retrair.

Com esses objetivos em vista, programaram-se inversões 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 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, entretanto, 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 encontrei, ao assumir 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 pairavam sobre 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 exportada desceu 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 quedas 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 compradores afetou, com frequência, nossas oportunidades de mercado 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 combi-

nada. 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 desejava sacar bilhões de dólares daquele órgão e que, em face do volume do empréstimo pleiteado, excepcionais medidas de garantia deveriam ser tomadas. O que o Brasil pretendia, realmente, era sacar apenas 37,5 milhões de dólares da sua quota naquele 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: embora concordasse, 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, porque 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 desaparecer de sua mesa; e a nossa ronqueira agricultura mais ronqueira 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 demográfico brasileiro.

Na época, o Fundo era presidido pelo Sr. Jacobson, representante da Suécia e intransigente defensor das 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, tivesse 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 mesmos dependeram do Orçamento da União, e mais da metade desse

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* estagnada pelo período de 40 anos, e das mais 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 provocara 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.

Todavia, 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 conseqüências 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 mesmos, 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 atravessasse 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 rígida recuperação 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 começar a situá-la na conjuntura econômico-social-cultural por que passa o país, o que me leva ao último item em que desejo tocar: 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 vetar 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 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 assumi as 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 imensa massa de recursos foi plantada, 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 escalada, 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 sim políticas. É conveniente ressaltar, entretanto, que, apesar de todas as vicissitudes por que passou o país na década dos 60 – renúncia 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 alicerçaram 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 emiti, em 5 anos, 134 milhões de cruzeiros, representou, na realidade, o sacrifício de dois cruzeiros novos, 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 seria capaz de fazê-lo por menos?

.....

A missão de Brasília

No dia 20 de janeiro – dez dias antes da data em que deveria passar a faixa presidencial e seguir, na mesma noite, para a Europa –, minhas filhas, talvez preocupadas com o estado de tensão em que vivia, resolveram organizar uma festa íntima no palácio, numa tentativa para despertar 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 então a vinda dos amigos íntimos. Achavam-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 diamantineses 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, Juraci 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 até ridicularizá-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, impressa 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 poderia ser 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 estaca 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 solene 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, apontando a fila de tratores colocados ao longo do Eixo Monumental: “Esta é a grande e a verdadeira batalha.” E emendou, após um pequeno silêncio: “A grande batalha, porque é a batalha da paz.” André Malraux, que denominou 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 Pompéia 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 governo

que se preza deve ter. Notava-se, apenas, uma ligeira ausência, uma sombra no conjunto: não havia povo”.

A rigor, não existia o Brasil que o governador-geral devia governar. A terra se cingia a um litoral mal conhecido; a alguns focos de povoamento; e a certas praças de contrabandistas. Além do litoral, 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 antigos. Sempre havia uma espécie de multidão, amorfa e difusa, sobre a qual a autoridade se exercia, consolidado o poder. Mas, no Brasil, o fato realmente espantoso era o da precedência física do Estado ao povo; não havia, na realidade, ninguém para ser governado por Tomé de Souza. Este famoso *barão assinalado* conheceu um fato que, tirante fábulas antigas, raramente deve ter acontecido: um governante que desembarca no espaço vazio, chegando primeiro que seus governados, e constrói no mato a sua capital.”

Esse *fato espantoso* repetiu-se no dia 2 de outubro de 1956. Não cheguei através do oceano, mas pelo ar, a bordo de um DC-3, e desembarquei igualmente, no espaço vazio – o Planalto Central –, chegando primeiro que meus governados, e construí, no cerrado, a nova capital do Brasil. No dia 21 de abril de 1960 – três anos e cinco meses depois – 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 faixa litorânea, com algumas penetrações maiores na região Centro-Sul.

Ao contrário da função que competira a Salvador – que fora a de impor a presença da dinastia na terra despovoada e selvagem –, coube a Brasília uma tarefa bem mais profunda e de muito maior alcance: a de puxar, para o Oeste, a massa populacional do litoral, de forma a povoar o Brasil igualmente e, através desse empuxo migratório interno, realizar, quando muito no período de duas décadas, a verdadeira integração 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 Eugênio de Freitas – 31
Adams, John Quincy – 194
Afonso (coronel) – 407
Afonso, Almino – 254
Agache (professor) – 35, 36
Agrupino, João – 166, 332
Aguiar, Jefferson – 350
Akhenaton – 15
Alano (bispo) – 304
Alberto (rei da Bélgica) – 152
Albuquerque, Jerônimo de – 115
Albuquerque, José Pessoa Cavalcanti de – 27
Albuquerque, L. – 263
Alkmin, José Maria – 371
Almeida, Ernesto Balbuíno de – 22
Almeida, Guilherme de – 383
Almeida, Rui de – 126, 187, 208, 222, 229, 233
Almeida, Sebastião Pais de – 202, 266, 269, 270, 297
Alves Seco (brigadeiro) – 163
Alves, Osvino – 270
Amaral Peixoto – 122, 160, 180
Anchieta – 372
Andrade, Auro de Moura – 424
Anjos, Ciro dos – 379
Antônio (motorista) – 123
Aragão, João Guilherme – 298
Aranha, Osvaldo – 201, 285, 299
Araripe Machado (brigadeiro) – 51
Arcaya, Inácio Luís – 240
Archer, Renato – 114

Arinos, Afonso – 166
Asfa Wassen – 442, 444
Assis Chateaubriand – 283
Ayala, Julio Cesar Turbay – 240
Azeredo, Renato – 60
Azevedo, Celso Melo – 40

B

Balbino, Antônio – 51
Bandeira, Valdemar – 361
Barbosa da Silva – 278
Barcelos, Oto – 102, 121, 122
Barreto, Vicente Pais – 161
Barros Barreto – 383
Barros, Ademar de – 266
Barros, Amintas de – 40
Bastos Tigre – 59
Batista (Fulgencio) – 258
Batista, José Newton de Almeida – 377, 421
Bernard – 233
Bias Fortes – 118, 267
Bittencourt (coronel) – 343
Bittencourt, Régis – 51, 84-85, 114, 308, 309, 310, 407
Bittencourt, Rômulo – 426
Bloch, Adolpho – 2, 378
Blumenschein, Quintiliano – 123
Boas, Cláudio Villas – 417
Boas, Leonardo Villas – 417
Boas, Orlando Villas – 417
Bolívar – 193, 194, 195

472 *Juscelino Kubitschek*

Bonifácio, José – 17, 50, 195, 332, 342, 363
Borba Gato – 416
Bosco, João (São) – 17, 18, 20, 363
Bouhid, Waldir – 100, 102, 114, 115, 116, 117, 126, 163, 187, 191, 230, 304
Braga, Mário – 127
Branco, Carlos Castelo – 334
Bretas Bhering – 57
Briggs (embaixador) – 297
Brito, Saturnino de – 53
Brizola, Leonel – 269, 270, 272, 273, 299
Bueno, Bartolomeu – 416
Burns, E. Bradford – 448

C

Cabello, Benjamin – 263
Cabral, Antônio (arcebispo) – 38, 39
Cabral, Pedro Álvares – 87
Café Filho – 27, 29, 45, 459
Caiado de Castro (general) – 25, 26, 27
Caiado, Emival – 44, 108, 393
Calado, Antônio – 227
Calazans, Sebastião – 215
Calmon, Pedro – 230, 231
Câmara, Hélder – 372
Câmara, José Sette – 172, 173, 174, 263, 356
Camargo, Paulo – 62
Camões – 390
Campos, Manoel França – 400
Campos, Paulo de Almeida – 141
Campos, Roberto – 202
Canning, George – 17
Capra, Frank – 334
Cardoso, Aduino Lúcio – 395
Cardoso, Antônio Lúcio – 301

Carlos Murilo – 252, 254, 255, 354, 355, 407
Carneiro, Getúlio – 414
Carneiro, Otávio Dias – 51
Carrero, Tônia – 348
Cartier – 135
Carvalho, Eleazar de – 389
Castanheira, Renault – 342
Castelo Branco – 451
Castillo, Juan Manuel Alvares del – 200
Castro, Fidel – 240, 255, 257, 258, 259, 328, 426, 427
Castro, Manuel Fontenele de – 304, 308
Cavalcânti, Márcio Ferreira – 386
Caxias (duque de) – 133
Cerejeira (cardeal) – 370
Cerqueira, Nélio – 413, 414, 415, 419
Ceschiatti – 37, 38, 323
Chaves, José Ferreira – 59
Chaves, Juca – 56, 59, 414, 417, 425, 465
Chermont – 22
Chiriboga, José – 246
Church (senador) – 428
Churchill – 75
Coelho, Poli – 6, 24, 25
Copehart (senador) – 428
Corção, Gustavo – 345, 347, 348
Corrêa de Melo – 419
Costa, Hipólito José da – 17, 371
Costa, José de Rezende (arcebispo) – 39, 40
Costa, Lúcio – 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
Craveiro Lopes – 92, 240
Cruls, Luís – 6, 19, 20, 21, 25, 50
Cunha, Euclides da – 187
Curiala – 416, 418

D

D. João III – 467
D. João VI – 17, 298
Dantas, San Tiago – 7, 8, 44, 45, 254, 255, 355
De Gaulle, Charles – 152, 241, 242
Demétrio – 125, 230
Denys, Odílio – 83, 229, 300, 416
Dias, Jorge – 224
Dibom (general) – 444, 445
Diniz, Euvaldo – 393
Dom Bosco – V. Bosco, João
Dulce (Irmã) – 229
Dulles (Sra.) – 204
Dutra, Eurico Gaspar – 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
Elizabeth (rainha) – 107

F

Falcão, Armando – 397
Farias, Antônio Gonçalves de – 20
Farias, Aureliano Luís de – 31
Fernando (arcebispo) – 304, 354
Ferreira, Jorge – 306, 307
Ferro Costa – 301
Filinto Müller – 382, 407
Firme, Raul Pena – 52, 61, 138
Fleiss (brigadeiro) – 8, 67
Ford II, Henry – 90
Foster Dulles – 196, 201, 202, 203, 205, 206, 243, 259
Fragoso, Bolitreau – 282

Franklin, Brasília – 88
Freire, Vitorino – 114
Freitas, Caio de – 2
Fronzizi, Arturo – 130, 168, 200, 243, 256
Frontin, Paulo de – 115
Fuchs, João – 18
Furtado, Celso – 174

G

Gagarin, Yuri – 10
Gama e Sousa (capitão) – 51
Gama, Camilo Nogueira da – 299
Garcez, Lucas – 279
Garcia, Chianca de – 389, 390
Gaspari, Pio – 377
Gaúcho (mateiro) – 232
Glaziou – 18
Gomes, Amabile Andrade – 139
Gomes, Mauro da Costa – 139
Gonzaga, Luís – 233
Goulart, João – 253, 254, 255, 270, 273, 299, 333, 369, 377, 382, 451, 464
Goulart, Renato – 51
Gouthier, Hugo – 227, 230
Greenhalgh Braga – 298
Gronchi (presidente) – 240
Guedes, Luís – 384
Guedes, Rodrigo Pinto – 195
Guignard – 36
Gusmão, Alexandre de – 193

H

Hiroito (imperador) – 162
Holanda Cavalcanti – 17
Holford, William – 62, 63, 69
Humboldt – 84
Hungria, Néelson – 383
Huxley, Aldous – 240

J

Jacobson – 458
 João Luís – 465
 João XXIII (papa) – 372
 Jofre – 407
 Jofre Lelis – 354
 Johnson, Lyndon – 244
 José Aparecido – 432
 Joubert – 2
 Júlio II (papa) – 79
 Jurema, Abelardo – 252, 254, 354, 355, 424
 Jussaro (brigadeiro) – 414

K

Kelé (auxiliar de Bernardo Sayão) – 225, 226
 Kennedy (presidente) – 244, 259
 Kent (duquesa de) – 240
 Klabin, Israel – 174
 Kruel, Amaury – 250, 268
 Kubitschek, Juscelino – 180
 Kubitschek, Márcia – 125, 153, 230, 153, 285, 239, 361, 369, 382, 407, 415, 418, 465
 Kubitschek, Maria Estela – 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

Lacerda Coutinho – 19
 Lacerda, Carlos – 252, 253, 254, 269, 332, 356, 393
 Lacombe, Roberto – 52, 61, 138
 Láfer, Horácio – 269, 427, 446, 445

Laís (filha de Bernardo Sayão) – 227
 Lausche (senador) – 428
 Leal, Paulo Nunes (capitão) – 14, 305, 307, 308, 407
 Leal, Vítor Nunes – 60, 180
 Lênin – 257
 Liller, Adelchi – 424
 Lima Filho, Osvaldo de – 252, 253, 254, 255
 Lima, Francisco Negrão de – 201, 202, 203, 258
 Lincoln, Abraão – 396
 Lírio, Vivaldo – 59
 Lisboa, Celso – 359
 Lombardi, Armando – 125, 185
 Lopes Mateo – 240
 Lopes, Berta Craveiro – 125
 Lopes, Lucas – 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
 Ludovico, José – 8, 29, 49, 51

M

Machado, Jales – 45
 Mader, Othon – 351
 Magalhães Pinto – 269, 393
 Magalhães, Antônio Carlos – 301, 393
 Magalhães, Juraci – 268, 269, 388, 391, 393, 466
 Magalhães, Sérgio – 254
 Magessi – 268
 Maia, Tarcísio – 342
 Malraux, André – 152, 241, 242, 350, 467
 Mancini, Luís Carlos – 174
 Mangabeira, Otávio – 352
 Mann, Thomas – 245, 256, 257
 Mansfield (senador) – 428
 Martins, Francisco – 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
Meiros, Mário – 219
Melo, Henrique Bandeira de – 210
Melo, Néelson de – 51, 53, 407
Mendés-France – 81
Meneghetti, Mário – 52
Meneses Cortes – 250
Menguegha (general) – 444
Mesquita, Leoni – 164
Miguel Ângelo – 79
Mikasa (príncipe) – 162, 163, 240
Mindlin, Henrique – 62
Miranda (capitão) – 123
Miranda, Rodolfo – 19
Moacir (Doutor) – 407
Monroe, James – 194
Montandon, Agostinho – 59
Monteiro, Rego – 22
Montello, Josué – 389, 390
Montini (cardeal) – 151
Morais, José – 60
Morais, Prudente de – 22
Mota, Carlos Carmelo de Vasconcelos (cardeal) – 33, 88, 185, 192, 214
Mozart – 372
Muller, Lauro – 19
Munuirala – 416, 418
Murta, Joaquim de Sousa – 19

N

Naná (irmã de Juscelino Kubitschek) – 465

Nasser (coronel) – 271
Nélio (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, Epiácio – 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

476 *Juscelino Kubitschek*

Pires de Sá – 402
Pombal (marquês de) – 296
Ponce de Arruda – 407
Portinari, Cândido – 37
Prado, Manuel – 200
Prata, Nair Durão Barbosa – 141
Prates, César – 56, 57, 215, 425, 465
Prates, João Milton – 56, 59, 215

Q

Quadros, Jânio – 249, 255, 266, 269, 270,
271, 281, 308, 396, 412, 432, 433, 434,
437, 445, 451, 464
Queirós, Geraldo Feludo – 369

R

Ramagem, Orlando – 349
Ramos, Nereu – 47, 267
Reis, Aarão – 35, 36
Reis, Dilermando – 59, 425, 465
Reis, José de Oliveira – 138
Reis, Osório – 59
Renan – 129
Ribeiro, Geraldo – 163
Ribeiro, Paulo Antunes – 62
Riley, E. – 81
Rocha, Emídio – 57, 59
Rocheta, Manuel – 186
Rondon, Benjamin – 233, 407
Rondon, Cândido – 233, 407
Roosevelt, Theodoro – 409, 412
Rubottom Jr., Roy Richard – 192, 195,
196, 197, 198, 200, 203

S

Sacillotti, Pedro – 18
Sales, Aloísio – 299
Sales, João Luís – 407

Sales, Walter Moreira – 331
Salgado, Clóvis – 139, 140, 265
Salgueiro, Gilberto – 224
Salles, Aluísio – 373
Salvador, Vicente de (frei) – 11
San Martín – 195
San Martín, Juan Zorrilla de – 359
Santos, Fernando Gomes dos (arcebispo)
– 185
Santos, Joaquim dos – 215
Santos, Raimundo Nonato dos – 305,
306
Sarasate, Paulo – 169
Sarney, 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, Filipe – 19
Schneider, Charles – 294
Scorzelli, Múcio – 51
Segundo, Benedito – 228
Sélassié, Hailé (Imperador) – 152, 441,
444, 445
Servan-Schreiber – 446
Sette Câmara – 417
Silva, Afrânio Barbosa da – 423
Silva, Carlos Medeiros – 383
Silva, Dilermando (coronel) – 51, 60, 400,
407, 425, 465
Silva, Ernesto (coronel) – 45, 46, 47, 49,
61, 138, 139, 219
Silva, Nei da Rocha e – 62
Silvestre Pinheiro – 195
Sive, André – 62
Skaus, Arne – 240
Smith, Sidney (almirante) – 17

Soares, Antenor – 215
Soares, Antônio de Carvalho – 6
Soares, Júlio – 60, 465
Sotero, José – 123
Sousa, José de – 229
Sousa, Otávio Tarquínio – 17
Souza, Tomé de – 467, 468
Strangford (Iorde) – 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
Tomás (major) – 226
Torres, João Camilo de Oliveira – 467,
468
Trueta (professor) – 382
Trujillo – 426

U

Uataú – 414, 415, 416, 418, 419

Urumarú – 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
Vianna Moog – 98
Vilasboas, João – 350, 351
Villa-Lobos – 389
Villas Boas – 239, 240
Villasboas, Bernardino – 231
Villeda Morales – 243
Vulmanovic – 240

W

Walcott – 366
Walters, Vernon – 313
Wendafrash (general) – 444, 445

X

Xavier, Joaquim José da Silva – 378

Y

Yunes, Jorge – 207

Z

Zaldumbide, Carlos Tovar – 240

Brasil 500

