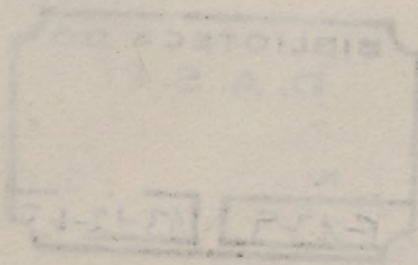


Henrique Lutgardes Cardoso de Castro
Delegado-Fiscal do Governo do Estado da Guanabara

BRASÍLIA
E O
DESENVOLVIMENTO NACIONAL

TESE APRESENTADA AO I.S.E.B. E
DEFENDIDA PERANTE A CON-
GREGAÇÃO DAQUELE INSTITUTO
DE ALTOS ESTUDOS SÓCIO-POLÍ-
TICO-ECONÔMICOS DO M. E. C.



D. A. S. P. — SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO — 1960

BD/DASP
338.1+316.42
C355b
21

*À memória de meus queridos
Pais, a quem devo minha for-
mação intelectual*

**HOMENAGEM DE RESPEITO
E SAUDADE DO AUTOR**

A TRANSFERÊNCIA DA METRÓPOLE E O DESENVOLVIMENTO NACIONAL

CADEIRAS: FORMAÇÃO HISTÓRICA DO BRASIL
— SOCIOLOGIA — HISTÓRIA — ECONOMIA.

HÁ cerca de doze anos, atendendo honroso convite das autoridades do nosso Exército, tive a imensa satisfação de, acompanhando a Missão Militar Americana numa viagem através do Brasil, melhor conhecer quase todos os Estados dêste incomparável país (*); pude, então, constatar como é ainda inexplorado o território nacional e como é mal feita e defeituosa a distribuição da riqueza, a assistência do poder público aos povos do Norte, do Sul, do Centro, do Oeste ou do Leste e como o desenvolvimento dessas regiões se faz de maneira desproporcional. Enquanto a periferia prospera e é pródigoamente ajudada pelo Governo e pela sua privilegiada situação geográfica, servida que é pelo oceano — a estrada natural que liga todos os rincões da terra —, o sertão é esquecido, nada tem, combate a sua inanição com injeções estimulantes de migalhas que o poder central é obrigado a lhe mandar para a sua sobrevivência. Inacreditável como pareça e para vergonha nossa, observei que até as aeronaves, nos céus de Mato Grosso, se serviam — pelo menos até 1946 — dos serviços de segurança de vôo da

(*) V. Boletim n.º 179, de 8-8-946, da Secretaria Geral do Ministério da Guerra, onde, por ordem do titular da pasta, foi publicado o elogio feito ao autor desta tese pelo General Charles Gerhard, da C.M.M.B.E.U.

EXPLICAÇÃO NECESSÁRIA

O trabalho que ora dou à publicidade, atendendo honroso convite do Serviço de Documentação do D. A. S. P., é a tese que apresentei e defendi perante a Congregação do Instituto Superior de Estudos Brasileiros, quando do término do Curso Regular dêsse estabelecimento de ensino de nível pós-universitário do Ministério da Educação e Cultura, o qual fiz na qualidade de representante da Prefeitura do antigo Distrito Federal.

E' o documentário de uma época — novembro de 1958 — e, em análise comparativa, o leitor verá que os nossos prognósticos não falharam; Brasília ai está como a nova Capital dêste imenso país, pronta para o seu destino glorioso, para ser «o elemento detonador do progresso do Brasil», na expressão feliz de Cândido Antônio Mendes de Almeida, apta a nos retirar do atoleiro do subdesenvolvimento em que há quatro séculos vivemos.

E no dia próximo em que esta Nação fôr grande e poderosa, em que tivermos a nossa emancipação econômica, em que os nossos direitos de povo livre fôrem realmente respeitados, todos os compatriotas lembrarão que essa obra ciclópica se deve a um homem que a história imortalizará: JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA. Foi a sua inquebrantável fibra de filho das Alterosas, com o seu indomável dinamismo, com o seu inabalável patriotismo tantas vêzes pôsto à prova,

Panair do Brasil, porque o Ministério da Aeronáutica ali ainda não o havia instalado, embora tão essencial aos nossos intrépidos aviadores e às vidas que êles guardam no espaço; sim, para vergonha nossa — repito — porque eram utilizados os serviços metereológicos, de escuta e de rádio, de uma empresa que, a despeito do seu rótulo nacional e dos bons serviços que realmente presta à coletividade, é formada por capitais estrangeiros, subsidiária que é da Pan-American World Airways, Inc.

Numa longa viagem aérea de dezoito dias, percorrendo, em 90 horas de vôo, milhares de quilômetros, estivemos em Salvador, Recife, Fernando de Noronha, Fortaleza, Belém do Pará, Belterra (a cidade da borracha, construída de casas de madeira, que nasceu em plena floresta para, com a sua vizinha e co-irmã Fordlândia, se dedicar ao cultivo do látex da Hévea), Manaus, Poconé, Cuiabá, Belo Horizonte, Florianópolis, Pôrto Alegre, Pelotas, Cidade do Rio Grande, Santo Angelo, S. Leopoldo, Santa Maria, Cachoeira do Sul, Uruguaiana (na fronteira com a Argentina) e Livramento (na fronteira com o Uruguai). E à minha sensibilidade de patriota sincero, de nacionalista no mais alto, puro e real sentido da palavra, foi doloroso verificar o terrível contraste entre o que vi no litoral e no Centro-Oeste, foi também doloroso, ao navegar — pela primeira vez na história do Brasil e da aviação —, em seis e meia longas horas, num vôo direto de Manaus a Poconé (Mato Grosso), observar a inexistência de qualquer vestígio de civilização, tendo abaixo de nós as matas milenárias da Amazônia, ainda não desbravadas pelo progresso, ainda à espera dos bandeirantes do sertão, de um novo Fernão Dias Pais Leme, para integrá-la de fato no território nacional. Realmente, aquilo apenas é Brasil dentro dos mapas, é um apêndice esquecido do território pátrio.

Só agora, felizmente, começa o Governo, depois de quatro séculos e meio de nossa existência como nação, a

acordar do criminoso estado letárgico em que viveu, no Império e na República, a desbravar o «Inferno Verde», levando a Metrópole para o Centro-Oeste e rasgando na selva virgem a primeira grande rodovia que trará civilização a mais uma ponderável fração do território pátrio, constituindo isso, como há pouco acentuou LUCAS LOPES (1), Ministro da Fazenda, “a melhor aplicação de recursos do Plano de Valorização da Amazônia». E já era tempo de assim agirmos, não só visando ao desenvolvimento nacional, mas sobretudo num gesto de legítima defesa para com a nossa soberania, quando sabemos que a população do mundo cresce de maneira assustadora e que a ambição e a necessidade de sobrevivência por parte de povos demograficamente saturados, como é óbvio, se voltará para regiões como o Brasil, com a sua Amazônia imensa ainda inexplorada, com $\frac{3}{4}$ partes do seu colossal território de 8.500.000 km² virgens, reclamando braços e ação.

Nesta tese — *fruto mais de observação pessoal que de pesquisa nos livros* —, escrita por um estudioso dos problemas nacionais, por um estudante em término de curso, mas que não tem a mais leve pretensão de ser sociólogo, economista ou historiador, procuraremos demonstrar como a nossa Pátria vem prosperando e até que ponto a transferência da Metrópole para o Brasil Central concorrerá para o desenvolvimento nacional.

Os problemas regionais — como nos ensinou Guerreiro Ramos — só se resolvem numa equação nacional e é êsse o trabalho gigantesco que, estou certo, Brasília realizará, desde que paralelamente haja o necessário planejamento e a estabilização da moeda, conseqüente.

SÍNTESE DO PROCESSO HISTÓRICO DA MUDANÇA DA CAPITAL (2)

A transferência da capital brasileira para o interior do país — hoje, felizmente, já fora do terreno dos projetos, em plena execução —, teve gênese em 1789, quando os Inconfidentes Mineiros incluíram aquela idéia entre as das suas

que a nova *Metrópole* nasceu ao *Planalto Central*, a *Capital* interiorizou-se, saiu da *periferia* para o *sertão*, deu sangue novo à *Pátria* estremecida. Fazendo-se surdo aos protestos dos comodistas e mudo aos que esperavam sua palavra de ordem para a transferência da data da mudança, realizou-a, como fôra fixada, a 21 de abril de 1960.

O Brasil, neste quinquênio governamental, não cresceu apenas cinquenta anos como prometera na campanha eleitoral, mas 200 ou mais; sua obra transferindo a *Metrópole*, construindo *Furnas* e *Três Marias*, industrializando o país, prestigiando e impulsionando a *Petrobrás*, embora sacrificando a geração contemporânea, construiu um Brasil novo e grandioso para o porvir, assegurou aos nossos filhos e netos a tranquilidade e o bem-estar que não tivemos.

Oxalá o futuro confirme as nossas previsões e tenhamos uma *Pátria* rica e respeitada no concôrto das nações!

O AUTOR

Rio de Janeiro, maio de 1960

"Brasília é o empreendimento
detonador do progresso do Brasil".

CÂNDIDO ANTÔNIO MENDES
DE ALMEIDA

"A fundação de Brasília é a fundação do equilíbrio da nação brasileira. Creio que não se trata apenas de um aretificação puramente geográfica. O choque da mudança operará uma transformação, necessária e urgente, na mentalidade, no modo de sentir e conceber dos brasileiros, despertando-os, tornando-os mais acentuado de melhorar os índices de nossa produtividade. O contato com os problemas, as emoções de um mundo a vencer, tudo isso atuará de maneira saudável na alma nacional, insuflará em todo o país o mesmo espírito que fez de São Paulo o que S. Paulo é hoje".

JUSCELINO KUBITSCHEK

"Outro mal da Administração Pública — este dos maiores e mais graves pelas suas consequências econômicas e sociais — encontra-se na localização da Capital do País. Urge transferir a sede do Governo Central da posição excêntrica em que se encontra, entre mangues e montanhas de granito, longe das fontes de produção dos principais gêneros alimentícios, para uma região central"...

GENERAL ANÁPIO GOMES

reinvidicações; mais tarde, em 1806, era o problema do destino das colônias lusas ventilado num discurso de William Pitt, publicado na Metrópole de ultramar, preconizando a criação de uma «Nova Lisboa» no interior da terra dadivosa que Cabral dera ao mundo civilizado.

O projeto, ou melhor, a idéia, que pela inércia e falta de coragem dos nossos governantes, só século e meio após tornar-se-ia esplêndida realidade, passou a ser defendida pelo «Correio Brasiliense» que, em 1808 segundo certos autores, ou em 1813 segundo outros, publicava longo e vibrante artigo de Furtado de Mendonça, no qual acentuou: «O Rio de Janeiro não possui nenhuma das qualidades que se requerem na cidade que se destina a ser a capital do Império do Brasil, se os cortesãos que para ali foram de Lisboa tivessem assás patriotismo e agradecimento pelo país que os acolheu, nos tempos de seus trabalhos, fariam um generoso sacrifício das comodidades e tal qual luxo, que podiam gozar no Rio de Janeiro e se iriam estabelecer em um país (*) do interior, central e imediato, às cabeceiras dos grandes rios, edificariam ali uma nova cidade, começariam por abrir estradas que se dirigissem a todos os portos de mar, removeriam os obstáculos naturais que têm os diferentes rios navegáveis e lançariam, assim, os fundamentos do mais extenso, ligado, bem defendido e poderoso império que é possível que exista na superfície do globo, no estado atual das nações que o povoam. Esse ponto central se acha nas cabeceiras do famoso Rio S. Francisco. Em suas vizinhanças estão as vertentes de caudalosos rios que se dirigem ao norte e ao sul, ao nordeste e ao sueste, vastas campinas para a criação de gados, pedra em abundância para tôda a sorte de edifícios, madeiras de construção para todo o necessário e minas riquíssimas de tôda a qualidade de metais; em uma palavra, uma situação que se pode comparar com a descrição que temos do paraíso terreal». E,

(*) Usava-se o vocábulo «país» para exprimir sitio, região, etc.

mais adiante, incisivo: «Não nos demoraremos com as objeções que há contra a cidade do Rio de Janeiro, aliás *mui própria para o comércio e outros fins, mas sumamente inadequada para ser a capital do Brasil*» (todos os grifos são meus).

Foi, certamente, sob o influxo dessa campanha, que já em 1810 o Conselheiro e Chanceler Veloso de Oliveira dirigia-se, em mensagem, ao Govêrno, acentuando, de maneira peremptória, como a querer apagar as manchas de erros do passado: «É preciso que a Côrte se fixe em algum pôrto marítimo, principalmente se êle fôr grande e em bcas proporções para o comércio... A Capital deve ficar em lugar são, ameno, aprazível e isento do confuso tropel das gentes indistintamente acumuladas».

Embora repetindo o êrro de se localizar a Capital no litoral, Veloso de Oliveira já pregava a construção de uma nova cidade para aquêle fim, onde houvesse sossêgo para os governantes e de onde melhor pudesse zelar pelo interior, que é um autêntico filho enjeitado de um pai rico.

Em 10 de outubro de 1821, o Patriarca da Independência, José Bonifácio, em instruções aos deputados às Côrtes de Lisboa, dizia categórico: «Parece-me também muito útil que se levante uma cidade central no interior do Brasil, para assento da Côrte ou da Regência, que poderá ser na latitude pouco mais ou menos de 15 graus... Desta Côrte Central dever-se-ão logo abrir estradas para as diversas províncias e portos de mar, para que se comuniquem e circulem, com tôda a prontidão, as ordens do Govêrno e se favoreça por êles o comércio interno do vasto Império do Brasil» (os grifos são do autor desta tese).

Já no ano seguinte, em 1822, pouco antes da proclamação da nossa independência política, certo deputado às Côrtes de Lisboa apresentava aditamento ao Projeto de Constituição que vinha sendo discutido, em cujo art. 13 nascia o nome de Brasília, a saber: «No centro do Brasil, entre

as nascentes dos rios confluentes do Paraguai e Amazonas, fundar-se-á a capital dêsse Reino, com a denominação de Brasília ou qualquer outra» (grifo meu).

Voltou José Bonifácio de Andrada e Silva, com a sua perspicácia, a insistir, perante a Assembléia Geral Constituinte e Legislativa, em 9 de julho de 1823, sôbre «a necessidade e meios de se edificar, no interior do Brasil, uma nova Capital», proposição essa que, infelizmente, não foi aprovada, sendo, entretanto, reimpressa em 1833, a requerimento do Deputado Ernesto Ferreira França.

É longa a história da mudança da capital brasileira, não só em manifestações oficiais ou officiosas, como na imprensa, através de jornais de prestígio na época, como o «Correio Brasiliense» ou «O Universal», êste de Ouro Preto; é igualmente extensa a série de editoriais, projetos e anteprojetos submetidos alguns à apreciação do Parlamento, mas sempre rejeitados ou «engavetados». Assim, antecederam Juscelino Kubitschek no encomiástico idealismo patriótico de pugnar pela transferência da Metrópole, o diplomata e historiador Francisco Adolfo de Varnhagen, depois Visconde de Pôrto Seguro, desde 1834 até 1877; Senador Holanda Cavalcanti, em 1852; Senador Jobim, em 1875. Em 1883, publica-se a revelação de um sonho profético que, a 30 de agôsto dêsse ano, tivera Dom Bosco, em que aquele Santo da Igreja Católica «descortinou o futuro grandioso reservado à América do Sul e, particularmente, ao Brasil» e, penetrando na floresta amazônica, vira «minas de metais preciosos, depósitos de carvão fossil, jazidas de petróleo, tão abundantes como nunca já se viram em outros lugares» (o grifo é meu); encontrou, entre os paralelos 15° e 20° — exatamente onde ora se localiza Brasília — «a terra prometida, onde correrá leite e mel, será de uma riqueza inconcebível». Embora se trate de uma fantasia, talvez fruto do subconsciente de uma inteligência privilegiada e de alta visão como era o salesiano Dom Bosco, não podemos desprezá-la, porque faz realmente parte do processo histórico da nova Capital.

Já ultrapassado o regime monárquico, a Constituição Provisória da República, instituída pelo Decreto n.º 914-A, de 23 de outubro de 1890, concretizava, embora teóricamente, sem um fundo prático, o ideal que o Visconde de Pôrto Seguro defendera ardorosamente por quase meio século, estabelecendo, em seu art. 2.º: "Cada uma das antigas províncias formará um Estado e o antigo Município Neutro constituirá o Distrito Federal, continuando a ser a *capital da União, enquanto outra não deliberar o Congresso*. Se o Congresso resolver a *mudança da Capital*, escolhido para esse fim o território mediante o consenso do Estado ou dos Estados de que tiver de desmembrar-se, *passará o atual Distrito Federal, de per si, a constituir um Estado*» (os grifos são meus).

Reunido o primeiro Congresso Constituinte da República, em 1891, o Deputado Virgílio Damásio propôs a transferência da Metrópole, mas Lauro Müller apresentou substitutivo, subscrito por 88 representantes do povo, que finalmente se converteu no art. 3.º da Carta Básica promulgada em 24 de fevereiro e que rezava: «Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 km², que será oportunamente demarcada, para nela estabelecer-se a futura Capital Federal. — Parágrafo único — Efetivada a mudança da Capital Federal, o atual Distrito Federal passará a constituir um Estado».

Foi em cumprimento ao dispositivo constitucional que, a 17 de maio de 1892, Antão Gonçalves de Faria, Ministro da Viação e Obras Públicas de Floriano Peixoto, nomeou a comissão demarcadora chefiada por Luiz Cruls, de cujo exaustivo trabalho, empreendido numa época em que não existia o automóvel e muito menos o avião, quando a exploração do terreno era feita a pé ou no lombo de muares, em cujas pernas eram presos os podômetros, infelizmente não nos podemos ocupar numa simples tese, mas que terá o reconhecimento da posteridade; como complemento, em 19 de agosto de 1893, os deputados Fleury Curado e Belarmino

de Mendonça submeteram ao Congresso projeto de lei, autorizando o Governo a estabelecer uma administração, de caráter técnico, no futuro Distrito Federal, «para dirigir todos os trabalhos concernentes à fundação da nova Capital» e realizar estudos relativos às artérias que ligariam a Metrópole idealizada ao resto do país. Ainda nesse ano, vários parlamentares sugeriam ao Poder Executivo a escolha de outra região, proposição que foi rejeitada; mas todos eram acordes, era ponto pacífico, que a capital deveria ser transferida para o Brasil Central.

Em 1905, o Deputado Nogueira Paranaguá apresentava projeto modificando o de 1889, de Sá Freire, em que estabelecia medidas práticas para se efetivar a transferência da Metrópole; os interesses subalternos dos comodistas e dos oportunistas começaram a vir à tona e êle caiu em plenário.

Através do chamado Projeto Chermont, voltou a questão da transferência da Metrópole a ser objeto de estudos do Congresso, em 1919, mas, como os anteriores, passou ao esquecimento; só em 1921 logrou aprovação, por unanimidade, o Projeto 680-A, dos Deputados Americano do Brasil e Rodrigues Machado, que determinava o lançamento da pedra fundamental da nova capital, proposição essa que se converteu no Decreto Legislativo n.º 4.494, de 18 de janeiro de 1922, promulgado pelo Presidente Epitácio Pessoa. Esse diploma, de que nos dispensamos transcrever, porque traduz apenas a história de mais uma pedra fundamental que não germinou, mandava que a operação simbólica fôsse realizada a 7 de setembro daquele ano, Centenário da Independência e que se procedesse a estudos não só relativos à construção da cidade idealizada, como também os necessários à ligações ferroviárias com Santos e Rio de Janeiro.

Depois de realmente «plantada» mais essa pedra, os idealistas Deputados Americano do Brasil, Rodrigues Machado, Carlos Garcia e Camilo Prates, no afã de ver concretizada a secular iniciativa dos Inconfidentes Mineiros,

apresentaram, em outubro ainda de 1922, novo projeto, autorizando a abertura de concorrência pública para a construção da cidade que seria a nova sede do Governo, bem como permitindo que os serviços de energia elétrica, esgotos, telefones, água e viação urbana, fôsem dados em concessão; bem acolhido pelas comissões técnicas, foi, entretanto, «engavetado» numa delas, desaparecendo da circulação, pois os interesses ocultos continuavam se sobrepondo ao interesse público...

Otto Maull, consagrado cientista germânico, ao visitar, em 1923, a região onde se localizaria a futura Metrópole, disse, em conferência, que se tratava de "zona própria ao desenvolvimento de uma formação política, nacional, social, jurídica e econômica».

A matéria, então, voltou ao esquecimento, ficando tão notável iniciativa a dormir o sono dos justos, durante onze longos anos, até que, ao se discutir a nova Carta Magna da Nação, os Deputados Domingos Velasco, Adroaldo Mesquita da Costa, José Honorato, Mário Caiado, Lino Machado, Carlos Reis, Rodrigues Moreira, Generoso Ponce Filho, Alfredo Pacheco, Francisco Vilanova, Jones Rocha, Guaraci Silveira, Luiz Tireli, Nero Macêdo, Negrão de Lima, Godofredo Menezes, Martins Soares, Clemente Medrado, Bueno Brandão, Rui Santiago, J. A. Magalhães de Almeida, Kerginaldo Cavalcanti, Pontes Vieira, Agamenon Magalhães e Adolfo Konder, apresentaram a emenda n.º 638, substitutiva ao art. 2.º do Ato das Disposições Transitórias do anteprojeto em estudos, ratificando como sede da futura Metrópole a área escolhida por Luiz Cruls e determinando que o orçamento dos exercícios seguintes consignassem a verba de trinta mil contos de réis, para que se pudesse efetivar a mudança da Capital. A proposição foi alterada nas discussões que se seguiram, ficando com a seguinte redação final, que passou a ser o art. 4.º das Disposições Transitórias da nova Carta Básica: «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, sob instruções do Governo, procederá a estudos das várias localidades adequadas à instalação da Capital. Concluídos tais estudos, serão presentes à Câmara dos Deputados, que escolherá o local e tomará, *sem perda de tempo, as providências necessárias à mudança*» (os grifos são meus e servem para assinalar como as nossas leis, mesmo quando se trate de lei substantiva, são descumpridas pelo próprio poder público).

Com o golpe néo-fascista de 1937, foi imposta aos brasileiros uma Carta que resolveu silenciar sobre a incômoda mudança da Capital, incômoda para os que viam seus interesses pessoais, seu conforto e prazeres em perigo, para aqueles que deixam de olhar os interesses da Pátria para somente zelar pelos seus, daqueles que teriam nostalgia de Copacabana e das noites mal dormidas da Cidade Maravilhosa; sim, só uma leve referência no art. 7.º, a simples palavra «enquanto», lembrava-nos de que havia *qualquer coisa* quanto à transferência da Metrópole... («O atual Distrito Federal, enquanto sede do Governo da República, será administrado pela União»). Entrementes, o Presidente Getúlio Vargas, em agosto de 1940, como querendo reparar o lapsos de Francisco Campos — lapsos proposital ou involuntário —, lançava em Goiânia as bases do movimento «Rumo ao Oeste», que tinha objetivo mudancista remoto.

Cinco anos depois, em 1945, a Assembléia Geral do I. B. G. E. ventilou o antigo projeto, aprovando a Resolução n.º 279, de 19 de julho, em que reafirmava a necessidade da transferência para a zona demarcada por Luiz Cruls, «como medida de segurança nacional, tanto interna como externa».

Em 1946, quando da redemocratização do país, voltou a ser focalizado, tendo Teixeira de Freitas se manifestado pela «urgentíssima» mudança provisória para Belo Horizonte, por entender que se tratava do «problema n.º 1 do

Brasil» e que a cidade que se constituiria para sede do Governo deveria ser edificada «com estudo e vagar».

Falaram-se em outros locais para sede provisória, como, por exemplo, Goiânia, proposta pelo Deputado Diógenes Magalhães, mas foi vitoriosa a idéia original, concretizada no art. 4.º do Ato das Disposições Transitórias da Constituição promulgada e ainda em vigor, pois se referia ao «planalto central do país», determinando que uma «comissão de técnicos de reconhecido valor» procedesse à escolha exata do local, que deveria ser demarcado. Entrementes, curvando-se a interesses e talvez para não alongar mais a discussão da matéria, os constituintes, lamentavelmente, resolveram que, «efetuada a transferência, o atual Distrito Federal passará a constituir o Estado da Guanabara», embora o mais lógico, natural, seria que essa área se fundisse com a do Estado do Rio de Janeiro, à qual já pertencera no passado; com isso, teríamos mais uma grande unidade na Federação e não mais um Estadinho.

O Presidente Eurico Gaspar Dutra, que sempre primou pelo respeito à lei, a seguir nomeava a comissão prevista no dispositivo constitucional, cabendo a sua presidência ao General Djalma Poli Coelho, então Diretor do Serviço Geográfico do Exército, o qual perdeu alguns meses em desnecessário estudo de gabinete e discussão até de Regimento Interno...; mas, finalmente, em 22 de julho de 1948, chegou ao término dos seus trabalhos, apresentando ao Governo, em 4 de agosto daquele ano, extenso relatório, que concluía pela excelência da zona já demarcada por Luiz Cruls, mas que se deveria ampliar para 77.000 km².

Enquanto a Comissão dava conta da sua tarefa, a Carta Básica do Estado de Goiás, promulgada em 20 de julho de 1947, determinava o desmembramento da área que viesse a ser escolhida para a futura Capital, do território daquela unidade da Federação e, pela Lei n.º 41, de 13/12/47, autorizou o Poder Executivo a doar à União as terras devolutas necessárias ao futuro Distrito Federal.

Com os resultados da Comissão Poli Coelho, o Chefe do Governo, cumprindo o dever que lhe impunha a Constituição, enviou mensagem ao Congresso, assinada em Córumbá, a 21 de agosto de 1948, que tomou o n.º 393 (*), na qual acentuava tratar-se de «relevante imposição da Lei Magna, que é também uma exigência dos superiores interesses da Nação Brasileira». O projeto, entretanto, passou a andar a passo de cágado, constituindo-se Comissão Especial para tratar do assunto, que concluiu determinando estudos definitivos para a localização da Metrópole na região Anápolis-Goiânia; foi relator desse trabalho o Deputado Eunápio de Queiroz. Finalmente, discutido e emendado, foi convertido na Lei n.º 1.803, de 5 de janeiro de 1953 e, a seguir, baixado o Decreto n.º 32.976, de 8/6/53, depois modificado pelos Decretos ns. 33.769, de 5/9/53 e 35.598, de 11/12/54, nomeando comissão presidida pelo hoje Senador Aquinaldo Caiado de Castro, com a finalidade de fazer a demarcação definitiva, no Planalto Central, compreendida entre os paralelos sul 15º 30' e 17º e os meridianos WGr. 46º 30' e 49º 30', estudos esses que deveriam ser concluídos em três anos. Em outubro de 1954 foi constituída nova comissão, para substituir a anterior e presidida pelo Marechal José Pessoa Cavalcante de Albuquerque, que após exaustivo trabalho — tarefa, aliás, bem digna daquele honrado e valoroso cabo de guerra —, deu como escolhido o sítio do novo Distrito Federal, numa área retangular de 5.850 km², entre os Rios Preto e Descoberto e os paralelos 15º 30' e 16º 03'; no centro dessa área, seria localizada a nova Capital, numa planície, a 1.150 metros de altitude, dotada de clima ameno e onde a natureza é pródiga de recursos de toda a sorte.

A 8 de setembro de 1955, o então Presidente da República homologou o resolvido pela Comissão de Localização da Nova Capital Federal, enquanto o Governo de Goiás,

(*) Alguns autores dão como sendo 293 o número da mensagem, mas verifiquei, na Secretaria do Palácio do Catete, ser 393.

pelo Decreto n.º 480, do mesmo ano, declarava de utilidade pública, para efeito de desapropriação, as terras e demais imóveis relativos à área escolhida, nomeando, outrossim, comissão presidida pelo Dr. Altamiro de Moura Pacheco para, em estreita cooperação com o órgão presidido pelo Marechal José Pessoa — já então transformado, pelo Decreto n.º 38.251, de 9/12/55, em Comissão de Planejamento e Mudança da Capital Federal —, iniciar as expropriações amigáveis; e, a 6 de dezembro também de 1955, a Lei Orçamentária da União consignava, para o exercício de 1956, a verba de Cr\$ 120.000.000,00, destinada às “despesas com a desapropriação da totalidade das áreas do novo Distrito Federal, inclusive indenização ao Governo de Goiás».

A 18 de abril de 1956, o Presidente Kubitschek enviava, de Anápolis, ao Congresso, a Mensagem n.º 1.234/56, em que propunha a criação de uma sociedade, que se denominaria «Companhia Urbanizadora da Nova Capital Federal», para se encarregar da construção da Metrópole; êsse projeto, aprovado pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, converteu-se na Lei n.º 2.874, de 19 de setembro de 1956, que, assim, 167 anos depois, tornava realidade o sonho dos Inconfidentes Mineiros.

Mas não ficou no papel a feliz iniciativa, pois dois dias após constituía-se a Companhia e, a seguir, eram aprovados os Estatutos respectivos, subscritos por elementos de destaque, dentre os quais o confrade Moacir Malheiros da Silva, atual estagiário do I.S.E.B. e que ora se encontra na presidência do I.B.G.E. Passava, assim, a sociedade, a ser pessoa jurídica; o Chefe do Governo, pelo Decreto n.º 40.017, de 24-9-56, aprovou a sua constituição, com a sigla NOVACAP e, em consequência, foi nomeada a primeira diretoria, sob a presidência do Dr. Israel Pinheiro. O Decreto n.º 40.016, da mesma data, declarou extinta a C.P.C.M.C.F.

Já a 2 de outubro desse mesmo ano, o sítio da futura Capital recebia, pela primeira vez, a visita do Sr. Juscelino

Kubitschek de Oliveira que, nessa ocasião, ratificou o propósito de transmitir a faixa presidencial ao seu sucessor na nova Metrópole, transferindo a sede do governo para lá no prazo que fixou em três anos e dez meses.

E agora, em 1958, vemos que Brasília já existe, podemos sentir que finalmente a palavra de um governante será cumprida, pois a data da mudança foi até fixada para 21 de abril de 1960!

A METRÓPOLE NO BRASIL CENTRAL INFLUIRÁ NO DESENVOLVIMENTO NACIONAL?

Depois da análise sintética do processo histórico de Brasília, que acabamos de fazer, passemos a ventilar o aspecto sócio-econômico e também geo-político da transferência da Metrópole. Desde logo nos ocorre a indagação: a mudança da Capital para o Brasil Central concorrerá para o desenvolvimento nacional?

Parece-nos que alguma razão tem Guerreiro Ramos para dizer que «só o tribunal da história poderá nos responder a essa pergunta». Entrementes, como na mesma conferência acentuou o consagrado sociólogo, «Brasília tem capacidade multiplicadora».

Não precisamos ser pitons para ver que a localização da Metrópole em ponto central do Brasil trará incalculáveis benefícios à nossa Pátria adolescente, não apenas sob o aspecto demográfico-sociológico, como também econômico e geo-político.

A Capital tinha de sair do litoral, interiorizar-se, o coração do Brasil tinha de se localizar no centro do organismo e não na periferia, pois assim o sangue pátrio, ou seja a riqueza nacional, melhor circularia em tôdas as direções, através das artérias que vêm sendo rasgadas no sólo virgem e das aerovias que cruzam os céus em tôdas as direções.

Situada apenas a 125 quilômetros de Goiânia, a 940 do Rio de Janeiro, idem de Vitória, a 1.030 de Salvador, 1.270 de Aracajú, 1.455 de Maceió, 1.620 de Recife, 1.685 de João Pessoa, 1.750 de Natal, 1.290 de Terezina, 1.495 de S. Luiz do Maranhão, 1.575 de Belém do Pará, 1.770 de Macapá, 2.490 de Boa Vista, 1.940 de Manaus, 1.920 de Pôrto Velho, 2.280 de Rio Branco, 925 de Cuiabá, 1.650 de Pôrto Alegre, 1.110 de Curitiba, 1.240 de Florianópolis, 725 de Belo Horizonte e a 890 de S. Paulo, Brasília comandará do planalto, a 1.150 metros acima do nível do mar, este colosso que é o nosso Brasil.

Com algumas linhas aéreas comerciais já em tráfego franco, rasgando ferrovias e rodovias em tôdas as direções, estará ganha a batalha do desenvolvimento, desde que haja um planejamento perfeito e o indispensável patriotismo dos que o executem; «cumpre-nos lançar as bases definitivas do completo desenvolvimento do Brasil, o que, apesar de árduo, não demanda tanto tempo, se feito, agora, no momento preciso» — como disse JUSCELINO KUBITSCHER, (3) em sua campanha de candidato à Presidência da República.

O ASPECTO ESTRATÉGICO DA MUDANÇA DA CAPITAL

Sabendo-se que nos 613.283.026 hectares de terras devolutas de que dispõe este país se acha um manancial inexgotável de riquezas e que, por outro lado, há o problema do espaço vital para outras nações, conclui-se que a necessidade da nossa urgente expansão para o interior não é só um problema de imposição demográfica ou econômica, mas encerra um outro mais grave e vital, que é o estratégico.

Se é bem verdade que em densidade demográfica o Brasil, com seus 50 ou 60 milhões de habitantes, está colocado em 3.º ou 4.º lugar, talvez logo depois da Índia e da China, nosso território é imenso e — o que é perigoso à nossa soberania — em sua quase totalidade inexplorado.

Ainda recentemente, o "Correio da Manhã", (4) ao fazer comentários encomiásticos em torno da obra «Política, Petróleo e População», do Senador Lourival Fontes, dizia, a respeito da previsão de Marx sobre «a vitória da revolução e o estabelecimento do equilíbrio populacional» no mundo: «As profecias de Marx não se realizaram. O aumento da população européia parou; a revolução deixou de rebentar. Rebentou, sim, nas zonas orientais e ultramarinas, que já não podem exportar víveres, porque nem sequer conseguem alimentar seus próprios povos. O perigo, hoje, não é das regiões industrializadas. É dos países subdesenvolvidos. E nessa corrida para o desastre, sim, cabe ao Brasil lugar honroso e doloroso» (o grifo é meu; com restrições ao inadequado vocábulo «honroso»).

Numa fase da história do mundo e da arte bélica em que os fortes e fortalezas se tornaram obsoletos e foram substituídos pelos grupos móveis de artilharia de costa, os quais buscam o inimigo nas barcaças que encostam à praia; quando o motor vem ecelerando e substituindo, com vantagem, a ação da infantaria e da cavalaria; em que a aviação rasga os céus livremente, levando o progresso a regiões distantes, mas também semeando a destruição e a morte a redutos outrora quase inexpugnáveis a uma ação tática; no momento em que submarinos e submersíveis entram em portos fortificados e vão bombardear o objetivo, iludindo a vigilância aêro-terrestre-naval; quando temos as bombas de hidrogênio, mais poderosas que as atômicas, as quais desintegraram cidades como Hirochima e Nagasack, num dos maiores crimes que já se perpetraram contra a humanidade, em nome dos princípios democráticos...; quando a ciência envia projéteis tele-dirigidos tentando alcançar até um satélite da terra — dando-nos uma ante-visão do que será a próxima conflagração mundial —, poderia nos parecer que o aspecto estratégico da mudança da Capital tivesse deixado de ser uma das imperiosas justificativas desse arrojado em-

preendimento. Entremettes, atentemos para o fato de que o Rio de Janeiro é uma das cidades mais anti-estratégicas do mundo, pois se acha localizada numa estreita faixa de terra que se assemelha a um Chile em miniatura — como comparou certo autor —, comprimida entre a montanha e o oceano; para se expandir, para dar pistas de rolamento suficientes aos seus próprios veículos, vem aterrando o mar, roubando espaço precioso da Baía de Guanabara. Depois destas considerações, lembremo-nos do desastre que seria um ataque de surpresa ao Rio de Janeiro; bastaria que o hipotético inimigo lançasse um engenho de guerra entre a Praia do Flamengo e a Rua do Catete, para que fôsem interrompidas as comunicações, quase integralmente, entre as zonas sul e norte da Metrôpole; o Presidente da República ficaria sitiado, o grosso das tropas do Exército, que se encontra na Vila Militar e Deodoro, encontraria sua ação tremendamente dificultada para atingir a sede do governo e vir em socorro do Chefe da Nação. Prisioneiro de escombros, o Presidente da República não poderia comandar, o país ficaria como a nau desarvorada no oceano encapelado, uma pequena operação aéro-naval poderia trazer como objetivo e presa fácil a sede do Governo, a célula vital do país, o Palácio do Catete, com a sua inconcebível localização anti-estratégica quase na praia, a dois passos da entrada da barra, à vista do «inimigo»...

Logo, demonstrado está que a mudança da Metrôpole, para o interior, também pelo lado estratégico se impõe: é problema urgente nos dias de hoje. Atente-se para esse fato gravíssimo, que realmente põe em perigo a nossa soberania.

Segundo YOSIZAKA TAKAMASA, (5) alta personalidade nipônica, que há pouco nos visitou, ao pronunciar, a 13 de outubro último, na Faculdade Nacional de Filosofia, interessante conferência, só na cidade de Tóquio, por exemplo, a população cresce, anualmente, de cerca de 200.000 pessoas,

ou sejam dois milhões a mais em dez anos ou dez milhões em cinqüenta. Sabendo-se que essa cidade já está, em 1958, de tal modo saturada demograficamente, que a metade da população trabalha de dia e a outra metade à noite, sabendo-se, ainda, que há quarteirões de Tóquio que abrigam 1.000 pessoas num só hectare e que, nas cercanias da capital, êsse índice é de 2.000 pessoas por km² e sabendo-se, por outro lado, que os nipônicos não mais dispõem de terras suas para se expandir, já que nos 40% da parte habitável do Japão (60% são de terras totalmente inabitáveis e imprestáveis para qualquer finalidade) vive uma média de 500 pessoas por km² — fatores todos êsses que já produzem séria crise de alimentação, especialmente de arroz —, fácil será deduzir que, antes do ano 2.000, o abcesso em formação terá de vir a furo, os japoneses, como outros povos em idênticas condições, procurarão conquistar novas terras, onde elas se encontrem inexploradas. Não será para tal objetivo remoto que um grupo financeiro japonês, representado pelo Sr. Kinrokuro Iwata, presidente da Associação Nipo-Brasileira de Algodão, ao propor ao nosso govêrno a construção de uma ferrovia ligando a Baía de Marau, no litoral baiano, a Brasília, numa extensão de 1.200 km., pediu, como compensação, a entrada de 200.000 famílias nipônicas no primeiro decênio e de outras duzentas mil no segundo decênio, «destinadas a colonizar as margens da estrada de ferro», «imprescindível para que a estrada de ferro tenha densidade de tráfego que lhe permita vida econômica equilibrada e a razão de ser do projeto»?... Não obedecerá isso a inteligente plano tático do serviço secreto nipônico ou mesmo do Estado Maior Japonês — embora esteja êste sob contrôle aliado —, para uma ação bélica futura? São respostas que só a história nos daria, mas que urge evitar com prudência e bom senso.

Malthus, o grande pensador inglês do Século XIX, que se dedicou ao estudo das causas da pobreza das diversas nações, há cêrca de 150 anos previu o aumento mais rápido

da população em relação aos meios de alimentá-las, alertando o mundo sôbre o perigo que isso representava.

Ainda recentemente, advertia o economista e historiador FERREIRA RIOS, (6) ex-diretor do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia: «A pressão demográfica no mundo é altamente perigosa para a Amazônia, que aparece como um daqueles grandes vasilos geográficos para os quais poderá voltar-se a cobiça ou simplesmente a necessidade de expansão de povos que crescem assustadoramente». Depois de longas considerações, particularizando, ainda, a Austrália, e Canadá e o Brasil, como alvos certos da cobiça de países demograficamente saturados, concluiu por afirmar, aliás muito sensatamente: «A fome endêmica paira sôbre o mundo e a Amazônia é o seu grande celeiro em potencial. Cabe a nós a sua ocupação, não em têrmos militares ou de guarnição de fronteiras, sômente. O incremento populacional no mundo, da ordem de 80 mil individuos por dia, ou seja de 29 milhões por ano, representa uma ameaça em processo de crescimento contínuo e ininterrupto. Conquistar a Amazônia definitivamente significa defendê-la desde já e desde já assegurar-la para nossas necessidades futuras».

Não nos iludamos com a «amizade» de fachada de certos países, pois o amigo de hoje pode ser o inimigo de amanhã e não há amizade entre nações sem interêsse encoberto; é o que nos revela a história, em todos os tempos.

Com os atributos para vir a ser, num futuro relativamente próximo, potência de primeira grandeza, é preciso que o Govêrno não descure do problema da defesa nacional, não apenas comprando porta-aviões ou engenhos bélicos, aumentando os efetivos das suas fôrças armadas ou integrando-se nos métodos modernos da guerra, mas sobretudo «descobrimdo» as terras que Cabral (agora querem que seja Gouveia...), há 458 anos, não teve tempo e nem meios para descobrir e melhor selecionando e fiscalizando os imigrantes que vêm povoar o nosso sólo, os quais, não

raro, rotulados como técnicos ou agricultores, ficam nos grandes centros, muita vez como marginais e noutras ocupando funções cômodas de comércio... Precisamos, como nos ensina Ralph Turner, deslocar a nossa fronteira econômica, rasgando vias de penetração, ou sejam as rodovias, as ferrovias ou aerovias, que são as «artérias do progresso, que farão a prosperidade econômica do Brasil» — como em aula acentuou o mestre Guerreiro Ramos —, rompendo o mistério do sertão, desbravando o «Inferno Verde», para que também se transforme no «paraíso terreal» descrito por Hipólito José da Costa Furtado de Mendonça.

Hoje, só S. Paulo tem 36% da mão-de-obra nacional, produzindo mais que o restante do país, enquanto apenas agora é lembrado o Centro-Oeste, que tem apenas 1%.

Precisamos povoar o Brasil, especialmente êsse Centro-Oeste, para que não permaneçamos na situação de um autêntico "Deserto de Saara, de uma região desabitada», como melancólica mas realmente o classifica Guerreiro Ramos. Só assim continuaremos a viver como nação independente, só assim poderemos continuar a extrair do Recôncavo Baiano ou de outras terras e mares, o ouro negro, êsse petróleo nacional que já é uma magnífica realidade e que, dentro em pouco, também estará jorrando dos poços de Nova Olinda, de Caravelas e de outros lugares. Lembremo-nos do que disse JAMES BRYCE, (7) de que «nenhum grande país do mundo, que pertença a uma raça européia, possui semelhante abundância de sólo para o desenvolvimento da existência humana e de uma indústria produtiva» e, com patriotismo, multipliquemos por vinte ou por duzentos os 2.064.527 estabelecimentos agropecuários que possuímos na quarta parte do território nacional que já «descobrimos», já desbravada pela ação civilizadora do homem, exploremos as 3/4 partes restantes, aumentemos o nosso potencial industrial, incentivemos, por todos os meios e modos, a prosperidade da Petrobrás, fabriquemos máquinas que façam

máquinas, de que necessitamos para o desenvolvimento nacional. Deixemos da criminosa apatia em que há quatro séculos vivemos, com este gigante que é o Brasil, «deitado em berço esplêndido», pois assim estaremos praticando o verdadeiro nacionalismo, não o falso nacionalismo mesclado de extremismo, que nos quer retirar do jugo de um escorpião e nos entregar às garras de um polvo que nos asfixiaria com os seus tentáculos, como já o fêz com outras nações que serviram de cobaias.

A ABERTURA ECONÔMICA DO INTERIOR

Segundo informação que acabo de receber do IBGE, a citada zona Centro-Oeste, onde está localizada Brasília, é; depois da do Norte, a mais extensa e também a menos povoada do Brasil. Cobre uma superfície de 1.877.733 km² e apenas abriga 2.284.343 habitantes, sendo que até às proximidades de 1952 sua densidade demográfica era inferior a 1 habitante por quilômetro quadrado, elevando-se, atualmente, a 1,2. Enquanto isso, 69% da população brasileira vive no sul e na parte leste do país, ou seja na faixa litorânea também, o sertão é abandonado; não completamos o trabalho inaudito dos nossos bandeirantes que, como o intrépido Fernão Dias Pais Leme, internando-se na mata virgem para desbravar o desconhecido, ali infelizmente não se fixaram. Precisamos realizar a abertura econômica do interior. Ainda outra estatística do I.B.G.E. nos revela que, na faixa do litoral, isto é, numa extensão de 100 quilômetros a partir do mar, ou seja numa área que representa 8% do território nacional, encontram-se 74% dos empregados industriais e 62% dos empregadores, cumprindo notar que no interior quase só existem pequenos estabelecimentos; por outro lado, na mesma faixa de cem km. de costa, há 45% dos nosocômios do Brasil e 46% das escolas, convindo acentuar que, para os 92% do território nacional, só há, portanto, 55% de hospitais e 54% de estabelecimentos escolares!... Isto tudo, sem nos esquecermos

de que o Estado industrial, por excelência, ou seja S. Paulo, tem a sua maior área fora dos 8% supra mencionados.

Conclui-se, assim, que a falta de assistência, por parte dos poderes públicos, mas também da iniciativa particular, à população do interior, é quase nula; os brasileiros do sertão vivem à mingua, morrem de fome e de doenças endêmicas, o seu poder aquisitivo «per capita» é da ordem de Cr\$ 759,00 ao passo que o do morador privilegiado do litoral é de Cr\$ 3.707,00!...

E tudo isto eu senti ao percorrer todos os Estados do Brasil, vi a fome e a miséria no Amazonas e em Mato Grosso, contrastando com a opulência e o bem-estar social que se observa em Minas, em S. Paulo ou no Rio Grande do Sul; vi patricios esqueléticos e vencidos pela doença, subnutridos, no Centro-Oeste esquecido, enquanto a população costeira e a dos Estados vizinhos, que recebem a sua influência, vivem felizes, gozam saúde, são super-alimentadas. É, como diz o mestre Werneck Sodré, como se existissem dentro do nosso país vários outros países, uns desenvolvidos e outros subdesenvolvidos, estes empobrecendo cada vez mais, em troca do enriquecimento vertiginoso daqueles, é o imperialismo dentro de um mesmo Estado, com as suas unidades federativas se explorando umas às outras.

Recentemente, LÍDIO LUNARDI, (8) com a autoridade que lhe dá a presidência da Confederação Nacional da Indústria, disse que "Brasília se destina a exercer importante função no processo de nosso desenvolvimento industrial».

Os derrotistas alegam que as terras da região da nova Capital são áridas, que não será ela auto-suficiente, esquecendo-se de que não estamos construindo uma fazenda, mas a sede do governo, em local ameno, longe das injunções que perturbam o administrador e o legislador, no sossêgo do planalto, onde não há o calor abraçador do verão carioca

e onde as noites frescas refazem o corpo e o espírito, para a meditação e as lutas do dia que se segue. Entrementes, asseguramos que Brasília não será apenas auto-suficiente do ponto de vista alimentar, mas para lá se deslocará, dentro de dez ou quinze anos, o centro econômico do país, que já se localizou em Pernambuco, na fase auspiciosa do açúcar; na Amazônia, no apogeu da borracha; nas Alterosas, quando da mineração; em S. Paulo, quando o café era ouro, quando não precisávamos queimá-lo ou jogá-lo ao mar, para manter o equilíbrio dos preços no mercado internacional; ou, finalmente, no eixo Rio-S. Paulo-Minas, nos dias de hoje.

Se a *zona urbana* de Brasília parece ser realmente árida, com terras de natureza calcárea que, assim mesmo, poderiam ser irrigadas pela ação da engenharia, parece-nos que ninguém pensou em fazer plantações no centro da Metrópole e tão-somente desenvolver o cinturão verde que a circunda e que já a abastece na sua fase de cidade-menina.

FERTILÍSSIMA A ZONA DA FUTURA METRÓPOLE

«A nova Capital — conforme nos ensina PEIXOTO DA SILVEIRA (9) — ficará no centro de interseção de fertilíssimas regiões do Mato Grosso de Goiás (oeste), Vão do Paraná e Veadeiros (Norte) e Vales do Rio Preto, do Paracatu e do Urucuia (sudeste). A área do chamado Mato Grosso de Goiás estende-se por mais de 3 milhões de hectares, representando, portanto a sexta parte de toda a área cultivada do Brasil, atualmente (18.000.000 de ha. *Somente esta zona será capaz de abastecer, com folga, toda a população do futuro Distrito Federal, do qual dista cerca de habitantes, todo o seu abastecimento poderá provir de uma e suas cidades satélites ultrapassarem a casa de 1.000.000 de habitantes, todo o seu abastecimento poderá provir de uma distância nunca superior a 350 km.*» (todos os grifos são meus). Será bom acentuar que quem assim se expressa é

um profundo conhecedor do Centro-Oeste, Secretário de Estado de Goiás por mais de uma vez.

Segundo estudos de ecologia realizados na região de Brasília, ficou delimitada uma área de 1.075 km² — ou sejam 21,50% da do futuro Distrito Federal — para cultivos diversos e 1.785 km² (35,64%) para reservas de parques e matas protetoras de mananciais; pois é nessa zona destinada à agricultura que a NOVACAP já instalou três granjas-pilôtos, como afirmação de que a terra ali é boa, como um exemplo vivo a ser seguido pela iniciativa particular.

Nas terras que rodeiam Brasília são, de há muito, cultivadas a fruticultura, a horticultura — inclusive tubérculos e leguminosas —, cereais, cana de açúcar e algodão; e, há cerca de um século, na Chapada dos Veadeiros, cultivava-se também o trigo, que dá de maneira excelente em terras de natureza calcárea, o precioso produto tão necessário à alimentação, que compramos ao estrangeiro a pêsso de ouro, entregando as nossas parcas divisas a outros povos, enriquecendo-os cada vez mais, em troca do nosso subdesenvolvimento.

O Brasil figurou, em 1953, como um dos maiores importadores de trigo, tendo comprado ao estrangeiro 1623 toneladas, mas sua produção de 1955 já foi de 1.101 toneladas; espera-se que a nova safra seja 1.500.000 toneladas e que já estejamos produzindo 2.000.000 em 1960 e cerca de 3.000.000 na safra de 1963/4. Está provado que o rendimento qualitativo dos trigais do Centro-Oeste, especialmente dos de Mato Grosso, é bem maior que os do Rio Grande do Sul.

Evidencia-se, assim, que se fôr estimulada essa lavoura, em breve estaremos auto-suficientes, mormente quando o Governo fizer ir para o sertão o seu Ministério da Agricultura, inócuo e oneroso no asfalto da Cidade Maravi-

lhosa e desde que entregue essa Secretaria de Estado a técnicos abalizados; é inconcebível, por exemplo, que se construa uma modelar Universidade Rural em plena periferia — naturalmente para dar emprêgos e aumentar a população da faixa do litoral —, quando o lógico, o natural, o necessário, seria a sua instalação no Centro-Oeste ou na Amazônia, onde a lavoura e a pecuária precisam de técnicos para aperfeiçoar os seus métodos de trabalho e aumentar a produção, qualitativa e quantitativamente.

Além disso, a região da nova Metrópole é também rica de recursos minerais — como sejam o ouro, diamantes, rochas vivas (inclusive gneissé, granito e numerosas calcáreas à flor da terra) —, o que certamente concorrerá até para o que ninguém deseja na cidade que se destina à Capital, mas que é inevitável e que são as indústrias de tôda a sorte que estão surgindo, moinhos de trigo, distilarias de álcool, usinas de açúcar, laticínios e fábricas de tecido e de artefatos de couro. Sim, também artefatos de couro, laticínios e frigoríficos, que poderão servir a todo o Centro-Oeste do Brasil, já que a região é dotada de grandes pastagens naturais, em que já se explora a pecuária, mas onde há margem para a criação de rebanhos cada vez maiores, desde que encontrem mercado nas cidades de todo o país, que a Brasília estarão ligadas por aéro-ferro-rodovias.

Por outro lado, já se cultiva em Luiziânia o marmelo, fabricando-se ali, em pequenas proporções, a marmelada. Não será isto um índice de que se poderá explorar largamente o produto, que tanta aceitação tem?

Nessa zona se encontram terras roxas, um dos fatores positivos que ajudaram a construir a grandeza de São Paulo; mas, além da roxa, há o massapé, mais fertil que aquela, em consequência dos álcalis que nela abundam e que Euclides da Cunha (10) já descreveu, em sua obra imortal, como a «vegetação vigorosa sôbre o massapé feroz das camadas cretáceas decompostas».

Já em fins do século passado, nos primórdios da República, quando a comissão chefiada pelo Dr. Luiz Cruls explorou o Planalto Central, com a finalidade de escolher o sítio da nova Capital, numa época em que essa região era pouco habitada, A. GLAZIOU, (11) abalizado botânico que, na época, era o Administrador dos Parques e das Matas do Distrito Federal, incumbido de estudar a flora e as possibilidades da terra, naquele sítio, dizia que «à margem dos rios, dos bosques, assim como das inúmeras cabeceiras, existem, ainda, vastos terrenos aptos para o cultivo de muitas espécies de árvores frutíferas dos climas temperados, tais como as pereiras, as macieiras, as figueiras, etc., e especialmente a vinha»; entremettes, reconhecia que, «em consequência da constituição geológica do solo, não é absolutamente fértil a totalidade do território, porém as localidades desprovidas dessa qualidade são cobertas de excelentes espécies de gramíneas, principalmente dos gêneros «Paspalum» e «Panicum», esclarecendo, depois, que «a essas ervas é que a região deve a superioridade de gado vacum e de seu produto laticínio, certamente igual aos melhores da Europa» (isto, note-se bem, em 1894, há portanto 66 anos!). Acrescentava, ainda, o consagrado especialista, que «a ser licita a esperança da prosperidade de árvores frutíferas (e a sua previsão inegavelmente foi tornada realidade), não é menos fundada a de todos os legumes indispensáveis ao consumo diário». Falava, ainda, GLAZIOU, com entusiasmo, das plantas industriais que abundavam nas florestas percorridas, como «Sapotáceas», «Lucuma», «Chyzophyllum», «Bascia», «Mimusops», das plantas de goma e fibrosas e, ainda, das destinadas a materiais de construção.

O DESLOCAMENTO DA NOSSA FRONTEIRA ECONÔMICA

Devemos modificar a nossa mentalidade retrógrada de só se pensar no Brasil como um «país essencialmente agrícola»; se realmente não podemos e não devemos desprezar

a agricultura, que fornece a matéria-prima para a nossa crescente industrialização, não devemos e não podemos, também, desprezar a pecuária, outra fonte de riqueza de qualquer nação. Com êsses dois importantes fatores de produção, Goiás e Mato Grosso poderão vir a se integrar na economia Centro-Sul do país, como uma economia complementar, até que, um dia, se não falharem as minhas previsões — que não são de economista —, para o Centro-Oeste se deslocará a fronteira econômica do Brasil.

Assim, demonstrado está que Brasília não é um deserto de Saara, como querem aquêles que combatem a grande realização do Presidente Kubitschek.

E quando afirmamos que a transferência da Metrópole para o Brasil Central influirá decisivamente no desenvolvimento nacional — embora, como é óbvio, não constitua o único fator importante —, já não mais estamos fazendo concepções hipotéticas, não estamos alimentando fantasias de Júlio Verne, mas nos apoiando em fatos concretos, que deixam entrever os frutos dessa mudança. Naturalmente nós e nem ninguém poderá apresentar dados concretos, pois isso só o processo histórico revelará no futuro. Entrementes, a simples observação desapassionada deixa entrever que, antes mesmo de se efetivar a transferência da Capital para Brasília, já se nota o reflexo da iniciativa em Goiás, onde a sua indústria incipiente vem prosperando de maneira acentuada.

Segundo nos revela o I. B. G. E., com dados relativos a 1956, a sua produção anual é de dois bilhões de cruzeiros, sendo que no triênio 1954/6, o valor conjunto da produção dos estabelecimentos que ocupavam cinco ou mais pessoas aumentou de 855 milhões para 1.291 milhões de cruzeiros, ou seja mais 51%. Os levantamentos daquela autarquia revelaram, no ano de 1954, a existência de mais 6.023 estabelecimentos que desenvolviam atividades industriais, ocupando, cada um, menos de cinco pessoas. A produção global do

Estado, em 1956, incluindo todos os estabelecimentos, alcançou 1,9 bilhões de cruzeiros, sendo que os produtos alimentares, nesse ano, contribuíram com 1.087 milhões de cruzeiros (ou 1.543 milhões, se somarmos unidades maiores e menores), ou sejam 84% do valor total dos quadros manufatureiros de Goiás. Os produtos mais importantes, além das carnes em geral, que atingiram 35.000 toneladas, foram o arroz beneficiado (14.039 toneladas), café beneficiado (4.399 toneladas), e a manteiga (3.472 toneladas). O município de Anápolis — justamente vizinho de Brasília — (com Cr\$ 472.000.000,00) continua detendo o primeiro lugar dentre os centros industriais do Estado, aparecendo depois Goiânia (274 milhões) e Pires do Rio (110 milhões) — conclui a informação do I. B. G. E.

Todavia, é ainda aquêle Instituto quem nos revela que nos dois Estados que compõem o Centro-Oeste, principalmente Goiás, a cultura da terra, no quinqüênio 1953/7, atingia uma área de 600.242 hectares para 1.014.708, com um incremento de 69%, portanto, contra o de 16,5% verificado no conjunto do país; a superfície destinada à lavoura, todavia, não vai além de 4,4% e o valor da produção agrícola fica em 4,8% do total nacional. O principal produto é o arroz, cuja colheita, no ano de 1957, atingiu 655.103 toneladas, no valor de 3,6 bilhões de cruzeiros. A pecuária ainda é a mais importante atividade do Centro-Oeste, concentrando-se ali mais de $\frac{1}{4}$ parte do rebanho bovino do país (26,2%), correspondente a 17,5 milhões de cabeças. Fora desse setor, tem alguma significação a atividade extrativa, na qual se destacam, entre os produtos vegetais, os oleaginosos (babaçu) e os taníferos (casca de angico) e, entre os minerais, o cristal de rocha, o minério de cromo e o rutilo. Quanto às atividades industriais, limitam-se, praticamente, ao abate de rêsas e à preparação de derivados de pecuária, com uma produção que apenas representa 0,5% do valor total do Brasil.

É grande o interêsse na aquisição de terras na região do Centro-Oeste, tudo isso, como é claro, traduzindo um natural reflexo da mudança da Metrópole para lá; não são apenas brasileiros que buscam o Eldorado, mas também estrangeiros. Especialmente os norte-americanos procuram, com freqüência, os nossos consulados nos Estados Unidos, desejosos de conhecer as condições para a compra de áreas naquela zona, sendo que muitos já estão de posse de imóveis.

Representantes da firma inglesa Mitchell Engineering Lta., especializada em reatores atômicos, já visitaram Brasília e se mostraram interessados em ali montar uma usina nuclear, com capacidade para 20.000 kw., o que, como é óbvio, só como curiosidade científica — para experiências e pesquisas — poderá nos interessar, já que a região é riquíssima em potencial hidráulico.

Para demonstrar o interêsse que vem despertando a mudança da Capital, lembro, outrossim, que o capitalista francês Marcel Camus, há pouco vindo ao Rio de Janeiro, mostrou-se interessado na construção de casas pré fabricadas em Brasília, não apenas de casas, prôpriamente ditas, mas também de edificios de apartamentos até 15 pavimentos, declarando à imprensa que iria fixar essa indústria — tão conhecida na Europa e nos EE. UU., mas pouco difundida entre nós — na cidade de Anápolis, onde, aliás, fixaria residência definitivamente, pois até já comprou ali uma fazenda. Trouxe uma equipe de 34 técnicos, que de comêço vão transformar a sua propriedade em fazenda-modêlo, pretendendo abastecer Anápolis, Brasília e regiões vizinhas, com tôda a sorte de produtos agropecuários.

É, ainda, o I.B.G.E., quem nos revela, com relação a Mato Grosso — aquêlo mesmo Mato Grosso que conheci, em 1946, subdesenvolvido, subnutrido e despovoado, atrasado de dois séculos, com a iniciativa particular quase no índice zero, pois até o hotel de Cuiabá era do Governol... —, que já começam a apresentar um aspecto mais satisfatório

os resultados industriais do Estado, os quais, até 1954, não iam muito além de 500 milhões de cruzeiros. No ano seguinte — acrescenta — atingiram quase 900 milhões, podendo-se estimar seu valor de produção atual em pouco menos de 1,5 bilhões de cruzeiros; mesmo no ano de 1955, computados todos os estabelecimentos, a produção estadual somou 1,2 bilhões de cruzeiros, tendo cabido aos pequenos estabelecimentos, ou seja os que ocupam menos de cinco pessoas e que eram em número de 902, a parcela de 322 milhões de cruzeiros, contra 893 milhões de cruzeiros dos estabelecimentos do grupo principal. Cêrca de metade do valor produzido pela indústria matogrossense está vinculada à agropecuária, possuindo aquela unidade federativa, aliás, um dos maiores rebanhos bovinos do país, calculado em 8.000.000 de cabeças. Em 1956, sua produção de carne verde foi de 19.000 toneladas. Outros setores de relativa importância são o beneficiamento do arroz e do café e o fabrico do açúcar. A indústria extrativa mineral está representada, sobretudo, pelo minério de ferro, tendo produzido, no triênio 1954/6, 56.000 toneladas. Por seu turno, a indústria extrativa vegetal apresenta, como produtos mais ponderáveis, a borracha, a erva mate e a impecacuanha. Mato Grosso — diz, ainda, a informação do I.B.G.E. — figura, entre as unidades federadas, produtoras de cimento, sendo que sua cotas, no biênio 1956/7, foram de 39.638 e 47.982 toneladas, respectivamente 1,2% e 1,4% dos totais conjuntos do país. Sua capacidade anual de produção, em 1957, era de 76.000 toneladas. Outras indústrias de resultados moderadamente expressivos são as de madeira, a siderúrgica (ferro gusa, cêrca de 10.000 toneladas anuais), a química e farmacêutica e a de bebidas, tôdas com parcelas superiores a Cr\$ 50.000.000,00. Frisa, para finalizar, a informação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, que Mato Grosso é o único Estado do Brasil onde as estatísticas não registram a presença da indústria têxtil.

Em 25 de agosto último, realizava-se, no Rio de Janeiro, o início de uma conferência de industriais goianos, que vieram discutir com os capitalistas do centro econômico do país a industrialização do Centro-Oeste e, particularmente, daquele Estado, buscando recursos para lá inverter; nessa ocasião, acentuaram o interesse que vêm despertando os negócios em Goiás e o grande movimento de compra de imóveis, principalmente por parte de norte-americanos e de artistas cinematográficos estrangeiros.

AS NOVAS VIAS DE PENETRAÇÃO

Já se inaugurou a moderna rodovia Brasília-Anápolis, numa extensão de 137 km; a que ligará a nova Capital a Belém do Pará, numa extensão de 2.200 km., rasgando a selva até então impenetrável do «Inferno Verde» e que dará à Metrópole uma excelente saída para o mar, passando por Guamá, Imperatriz, Pôrto Franco (no Maranhão) e Miracema do Norte, Porengatu e Anápolis (em Goiás), já tem mais de sua metade pronta, pois ultrapassou dos 1.300 km.; a ligação direta Brasília-Santos, por estrada de rodagem, numa extensão de 1.175 quilômetros, ou sejam $\frac{3}{4}$ partes da distância do Rio a Salvador (pela rodovia Rio-Bahia), está em franco andamento, tendo o Presidente da República, a 14 de novembro corrente, entregue ao tráfego 572 km. dessa importante artéria, ou seja o último trecho, com o que está praticamente concluída, faltando, apenas, pequenos serviços complementares; a ferrovia ligando Pirapora e Pires do Rio à nova Capital, acha-se em plena execução, num raio de ação inicial de 160 km.; e a construção da estrada de rodagem para Belo Horizonte marcha em ritmo acelerado, já atingida mais da terça parte, convindo notar que até 30 de setembro último haviam sido concluídos 250 metros de terraplanagem, encontrando-se, naquela data, nada menos que 2.350 metros de pontes e viadutos; e está em marcha a rodovia Brasília-Paracatu.

BRASÍLIA AVANÇA PARA O SEU DESTINO GLORIOSO

A par de tudo isto, Brasília levanta-se majestosa: já possui sua sede do Governo, o imponente Palácio da Alvorada, onde o Chefe da Nação despacha nos fins de semana e onde o novo Embaixador de Portugal entregou, há pouco, credenciais, inaugurando, assim, o ciclo de suas atividades oficiais; já estão em fase de conclusão as fundações dos edifícios do Palácio do Congresso e dos Ministérios, êstes abrangendo 18 blocos de 10 pavimentos cada; o I.A.P.E.T.C.; que ali construirá 16 blocos de seis pavimentos cada um, com 4 apartamentos por andar, já vem assentando as fundações dêsses imóveis, segundo as últimas notícias que nos chegam; o I.A.P.C. já deu começo à edificação de 11 blocos de concreto armado, encerrando 108 apartamentos, estando na fase do levantamento dos pilotis; o I.A.P.I. está construindo os primeiros blocos dos 25 que edificará para seus associados; o I.P.A.S.E. vai levantar em Brasília 33 blocos, num total de 1.033 apartamentos, destinados aos servidores públicos civis federais, já tendo dado começo à monumental obra; a NOVACAP fêz inaugurar outro grupo de 15 casas, para serem vendidas aos seus funcionários e se prepara para construir mais mil; estão bem adiantados os trabalhos do grande lago artificial que embelezará a Capital; Brasília já possui quase 400 estabelecimentos comerciais e cêrca de 120 industriais, agências de váriôs bancos e de companhias de navegação aérea, uma dezena de emprêsas de ônibus, que fazem a ligação com as cidades vizinhas e cêrca de 25 coletivos para transporte urbano; uma rêde telefônica provi-sória, ligando os principais setores da Metrôpole embrionária; o seu excelente Hotel, construído com excesso de suntuosidade, é dotado de 144 apartamentos, dispondo de todo o confôrto e está dentre os melhores do mundo, dizendo-se, mesmo, ser bem superior ao de Quitandinha; dois colégios secundários e dois grupos escolares, respectivamente com 250 e 425 alunos, são o embrião da extensa rêde de esta-

belecimentos educacionais de que, por certo, será dotada a nova Metrópole; os Instituto de Previdência, em geral, então construindo 168 casas «duplex» e 109 blocos de 6 apartamentos, comportando 4.560 apartamentos que, com as edificações anteriormente mencionadas, abrigarão 20.000 pessoas, sendo que o I. A. P. B., o I. P. A. S. E. o I. A. P. I. e o I. A. P. C. já colocaram as cumieiras de oito blocos, em solenidade que constou com a presença do Chefe do Govêrno e realizada a 9 de novembro em curso, encerrando 2.768 unidades residenciais; a Fundação da Casa Popular já ali levantou e inaugurou 528 casas e imediatamente vai construir 2.000 apartamentos; a Caixa Econômica Federal está edificando 222 residências geminadas e 37 de dois pavimentos, além de um bloco comercial-residencial; foi iniciada a construção de 30 residências de alto conforto, destinadas a Ministros de Estado e demais funcionários de destaque do poder central; o Palácio do Supremo Tribunal Federal terá sua lage de cobertura concretada até dezembro dêste ano; e a Confederação Nacional do Comércio acaba de, solenemente, lançar a pedra fundamental do seu «Palácio do Comércio».

«Brasília anula uma mentalidade inadaptável à realidade brasileira, esmaga velhos erros e é, na verdade, uma revolução exclusivamente construtiva; revolução política, econômica e financeira, revolução social, revolução arquitetônica e urbanística» — afirmou, há pouco, na inauguração da rodovia Brasília-Anápolis, o engenheiro ISRAEL PINHEIRO, o construtor da nova Capital.

Efetivamente, ninguém, de boa fé, poderá negar os benefícios que a transferência da Metrópole trará. O gigante adormecido, que é o nosso sertão, despertará do sono em que estêve quase meio milênio, para cumprir o seu destino glorioso e dar ao Brasil o pôsto que lhe compete no concêrto das nações; as artérias que vêm sendo rasgadas trarão vida ao organismo inerme — especialmente a rodovia Santos-Brasília, recém inaugurada, que, em conexão com a de Brasília a Belém do Pará, constitui um grande trecho

da futura Transbrasiliana, que estará concluída com as estradas já atualmente em tráfego franco — e, assim, dentro em pouco, a Amazônia estará povoada, dela virão para nós, através da floresta, a borracha e outros produtos da região, será o sertão abastecido, por vias internas, do petróleo da Refinaria de Manaus e dos poços de Nova Olinda.

Recentemente, disse o economista e historiador FERREIRA RIOS (12) que “nas cercanias de Belém, na região do Rio Guamã, a cultura bem desenvolvida do arroz seria suficiente para abastecer todo o Brasil dêsse produto». Vamos, então, explorá-lo, porque a rodovia Transbrasiliana, que dentro em pouco terá veículos circulando de Belém do Pará a Pôrto Alegre, distribuirá em todo o país êsse produto básico à nossa alimentação, o qual, aliás, já é também produzido na região da nova Capital; não dependeremos, mais, da navegação de cabotagem, que onerava os preços e tornava mais longa e morosa a viagem. Cultivemos, em larga escala, o trigo, que dá ôtimamente na Chapada dos Veadeiros e, através das estradas de rodagem e de ferro que vêm sendo rasgadas em tôdas as direções e das aerovias já cruzando os céus do Planalto Central, distribuamos a matéria-prima do «pão nosso de cada dia», pelo Norte, Sul Oeste e Leste, economizando as divisas que mandamos para a Argentina e para os Estados Unidos.

Lembremo-nos, outrossim, de que o bem crítico que ali possuímos, ou seja o inexgotável potencial hidráulico de que é dotada a região onde se localizará a Metrópole, se traduzirá em colossal economia de divisas, pois considerando a falta dessa energia no litoral (excetuada, naturalmente, a zona servida por Paulo Afonso), que vem escasseando e nos tem obrigado até a racionamento, para lá afluirão as nossas indústrias, consumiremos, em consequência, menos carvão, petróleo e outros combustíveis; o capital privado, nacional e estrangeiro — êste, sempre por nós prazerosamente recebido, quando bem intencionado —, ali será invertido em alta escala, já que estará assegurado o

lucro certo e fácil. Aliás, Brasília já vem sendo abastecida com a energia elétrica da Usina de Paranoá e, dentro em pouco, estará ligada à rede da CEGEL (Centrais Elétricas de Goiás), cujas obras se acham à altura da Cachoeira Dourada, estando em conclusão a primeira etapa, com um potencial de 27.000 kw; a seguir, atacarão o trecho até Brasília, abastecendo, também, Goiânia e Anápolis.

Tudo isso nos proporciona a certeza de que continuará acelerado o processo da nossa industrialização, pois como nos ensinou Guerreiro Ramos «não há desenvolvimento econômico sem a industrialização; esta é um processo civilizatório».

Aumentaremos, então, a taxa de produtividade do trabalho, não só nas fábricas como nos campos, já que à agricultura competirá o fornecimento da matéria prima. Mas alertemos o Governo sobre uma maior assistência ao trabalhador rural, a fim de que não haja a evasão do campo para a cidade, agravando o problema das favelas e aumentando a crise de braços na lavoura; sustentemos artificialmente, se preciso, como se faz nos EE. UU., os preços da produção agrícola, para que ela não escasseie e, em consequência, tenhamos de importar matéria-prima necessária à indústria.

A URGÊNCIA NA CONSTRUÇÃO E MUDANÇA DA METRÓPOLE

Quando se fala em mudança da Capital para o Brasil Central, demagogos e oportunistas, oposicionistas sistemáticos, apontam-na como algo terrível, impossível de se concretizar, como se a transferência a ser feita fôsse a da própria cidade do Rio de Janeiro...; jornais do conceito do «Correio da Manhã» (13) exploram palavras ditas pelo Sr. Juscelino Kubitschek, quando, fazendo sentir que se tratava de projeto a ser executado por uma geração, teria dito que «tendo estudado de perto este problema, capacitei-me de que não será possível a transferência da Administração Federal para o interior senão em um prazo da ordem

de quinze anos». Ora, ninguém pensou em construir inteiramente uma cidade, para sede do Governo Central, em 3 ou 4 anos, nem nesse exíguo prazo levar para lá todos os órgãos da Administração; o que se fará nesses 3 ou 4 anos é proporcionar aos integrantes da mesma, isto é, dos setores principais, bem como aos legisladores, seus funcionários e respectivas famílias e aos membros dos Tribunais, um mínimo de conforto e assistência, para que ali se possam localizar, desde logo, o Chefe de Estado, seus Ministros, deputados, senadores e os desembargadores e ministros das Côrtes de Justiça. O restante o tempo fará. Mesmo porque a transferência de uma Capital é obra que demanda sacrifício e exige patriotismo de um povo; e dêsse sacrifício e patriotismo, estão repletas as páginas da História do Brasil.

Censura-se Juscelino Kubitschek pela sofreguidão com que faz construir Brasília. Basta que lembremos exemplos da história para que todos vejam a razão da pressa em se efetivar a mudança antes da transmissão da faixa presidencial ao seu sucessor: Canberra, a nova capital da Austrália, é um paradigma típico, pois planejada há 47 anos — a União tomou posse do sítio a 1 de janeiro de 1911 —, só se tornou a metrópole em 1927, embora até hoje não tenha sido completada a transferência dos órgãos do governo, que permanecem muitos em Melbourne, com grave prejuízo para a Administração, porque a Comissão Consultiva, ao decidir reiniciar as obras, em 1920 (!...), aconselhou o governo que «a economia e o desenvolvimento utilitário fôsem o objetivo do primeiro estágio de edificações, deixando para as décadas futuras — talvez para as futuras gerações — a evolução da Cidade Nacional em linhas arquitetônicas monumentais» (14); isso acarretou a votação, pelo Parlamento, de verbas ínfimas à realização de obra de tal vulto, criando o desestímulo e forçando a paralisação em anos que se seguiram, apresentando a cidade, hoje, aspecto contrastante de suas lindas avenidas arborizadas, com os dos

barracões e casarões velhos e sem estilo, onde se alojam os órgãos do governo.

Essa displicência, essa tendência humana comodista para «deixar como está para ver como fica», certamente terá alertado Juscelino Kubitschek ao planejar a mudança da Metrópole dentro da atual administração, pois de antemão sabe que só muito excepcionalmente o seu sucessor efetivaria, em curto prazo, a transferência que se impõe. No máximo, ficaria a situação aberrante do Brasil com duas capitais: parte do Poder Executivo em Brasília e os Poderes Legislativo e Judiciário no Rio de Janeiro. Não podemos, entretanto, repetir o erro gravíssimo que se verifica na União Sul Africana, com seu governo — para atender a interesses regionais — dividido em três cidades: em Pretória, o Governador Geral e a administração do país, em Capetown (Cidade do Cabo) o Parlamento e, em Bloemfontein, a Corte Suprema e os tribunais superiores de justiça, cumprindo notar que não se trata de locais próximos, mas de cidades situadas em pontos longínquos uns dos outros, entrando a máquina oficial e com grave prejuízo para o contribuinte. E é tão lamentável essa dispersão, que já há um movimento tendente a transferir também para Pretória o Poder Legislativo, que assim ficaria junto ao Chefe do Governo do domínio britânico.

Foi, portanto, com amargor que, há pouco, tive conhecimento de que OTHON MADER (15), Senador da República, apresentara à Câmara Alta projeto de lei retificando a data da mudança da Capital, fixada para 21 de abril de 1960 pela Lei n.º 3.273, de 1/10/57, a qual ficaria dilatada para dez anos depois, ou seja 21/4/1970. Felizmente, a proposição parece não ter tido boa acolhida dos seus pares, inclusive dos próprios membros do Partido a que está filiado; combatendo-a da tribuna, teve o Senador Novais Filho ocasião de acentuar que considerava errados os que só admitem a transferência quando a nova Capital oferecer plenas condições de vida e de conforto. A mudança de uma Metrópole

— acrescentou — é obra de sacrifício e de patriotismo, exigindo dos homens responsáveis uma cota de renúncia e de esforço; os dez primeiros anos de existência de uma nova cidade oferecem sempre privações devidas às obras em andamento, serviços públicos ainda em estado precário, vida social e divertimentos quase inexistentes, característicos êsses de uma cidade que começa e dos quais não poderia Brasília fugir, embora ôtimamente planejada. Exigir-se tudo pronto, bem acabado nível de conforto, reputa S. Excia. — e com êle estamos solidários — muito difficil.

O art. 4.º do aludido projeto é aberrante, pois fala em «rescisão graciosa ou razoavelmente onerosa» dos contratos de serviços ainda não iniciados, embora seja louvável o estabelecido no art. 6.º, quando torna obrigatória a concorrência pública ou tomada de preços para a execução de obras; não menos louvável, embora me pareça quase inexequível a sua parte final, o art. 7.º, que dispõe: «As obras e serviços de construção e instalação da futura Capital Federal serão executados com materiais e produtos da indústria nacional e custeados com recursos financeiros nacionais, *proibido qualquer empréstimo ou financiamento em moeda estrangeira*» (o grifo é do autor desta tese). Certamente brasileiro algum desejaria, desnecessariamente, êsses empréstimos; entretentes, para a concretização de obra de tal vulto, poderíamos dêles prescindir?... Parece-nos impossível tal exagêro nacionalista...

Sem pôr em dúvida a honestidade de propósitos e o patriotismo de Othon Mader, está S. Excia., todavia, talvez inconscientemente, fazendo o jôgo dos que combatem Brasília, daqueles que lançam mão de todos os artificios, mentiras e demagogia, para fazer abortar uma iniciativa em que o Governo acertou; é o jôgo, com cartas marcadas, do provinciano que, mais realista que o rei, não quer deixar Copacabana, não quer deixar o seu banho de mar diário, trocando-o pelo sol sadio e o sossêgo do planalto, não quer, enfim, ajudar a construir a grandeza e a independência

econômica do Brasil, legando à posteridade uma obra imortal. Oxalá êsse projeto morra no seu embrião, pois se adia-da a data (e o brasileiro é pródigo em adiamentos) ou ainda mesmo que só vá imediatamente para a nova Capital o Presidente da República, bem como seus auxiliares imediatos — como alvitra o Senador João Vilasboas —, certamente iremos aqui repetir o exemplo danoso da Holanda, da Austrália e da União Sul Africana; teríamos, na melhor das hipóteses, o Chefe da Nação e seus Ministros em Brasília e o restante da Administração e os Podêres Legislativo e Judiciário no Rio de Janeiro, isso «per secula seculorum»...

Combate-se o luxo, o esplendor, a suntuosidade, com que se constroe a nova Capital, crítica essa até certo ponto justa; acho, efetivamente, um excesso, por exemplo, dar-se à Metrópole embrionária um Hotel que não encontra similar em tôda a América do Sul, quando isso o tempo e o progresso se encarregariam de proporcionar a Brasília, através da iniciativa particular. Mas quando se levantam sedes condignas para os três Podêres, edifícios que o desgaste dos anos não atingirá, então formo na vanguarda da defesa; embora sem ser engenheiro, não posso conceber, como se alega, que um prédio de alvenaria tenha a mesma duração de um de estrutura metálica e concreto. Logo, gastando mais agora, invertendo maior capital, estamos economizando para o futuro; seria imperdoável, sim, constituindo uma criminosa sangria aos cofres públicos, se tivéssemos de construir uma nova Brasília dentro de 20 ou 30 anos, quando apodrecessem os alicerces das casas que então teriam vida limitada e não intermina. Parece-nos que o condenável seria o que o turista constata em Ottawa, onde diversos Ministérios, como o da Fazenda (1), o da Defesa Nacional, o da Indústria e Comércio e até o Tesouro Nacional funcionam em velhos casarões de madeira ou autênticos pardieiros, erigidos durante a guerra; isto não é poupança, mas avareza, mormente num país como o Canadá, rico sob todos

os aspectos, bastando dizer que o seu orçamento, superavitário, é dez vezes maior que o Brasil.

Mas, argumentarão os que se opõem ao nosos ponto de vista — que o é, estou certo, de 90% dos brasileiros —, que a grave situação econômico-financeira do país não comporta êsse luxo, que deveríamos esperar. Sem querer «tapar o sol com a peneira», isto é, sem poder negar a grave crise por que ora passamos, talvez inédita na história pátria, responderei que a principal causa da mesma é, incontavelmente, manter-se a Metrópole na periferia; assim, criar-se-ia o círculo vicioso de não se mudar a Capital porque o país se acha em crise e jamais se poder solucionar esta porque a Administração Federal permanece no Rio de Janeiro... Acresce que desde os nossos pais e avós ouvíamos falar que o Brasil estava «às portas da falência, em plena bancarrota» e, felizmente, nada disso na realidade aconteceu; pelo contrário — e a despeito da crise em que estamos, natural em países adolescentes e subdesenvolvidos como o nosso —, marchamos resolutamente e a passos largos para a nossa emancipação econômica e para a completa industrialização, que trará o desenvolvimento em todos os setores da vida nacional.

A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Na novel indústria automobilística, por exemplo, que teve início no govêrno atual, já se construíram ou estão em fase de construção 17 fábricas de veículos auto-motores — das quais 12 em S. Paulo, uma em Minas Gerais, uma no Paraná e as demais no Estado do Rio de Janeiro — e cêrca de 1.000 a 1.200 de auto-peças e acessórios, sendo 587 em S. Paulo, 2 no Pará, 2 no Ceará, 3 na Paraíba, 3 em Pernambuco, uma na Bahia, 2 no Espírito Santo, 26 em Minas, uma em Mato Grosso, 10 no Estado do Rio de Janeiro, 81 no Distrito Federal, 21 no Paraná, 76 no Rio Grande do Sul e seis em Santa Catarina, além de outras, com investimentos da ordem de vinte bilhões de cruzeiros.

Para os anos de 1957/60 está prevista uma produção de cerca de 400.000 unidades, nas seguintes importâncias em dólares: no ano passado, fabricamos viaturas auto-motoras num total de US\$ 100.000.000,00; no corrente 1958, esperamos produzir 146,8 milhões; em 1959, 218,1 milhões; e, finalmente, em 1960, 236,8 milhões. Com isto, poderemos vir a competir, vigorosamente, no mercado internacional de automóveis, no qual, aliás, estamos começando a nos infiltrar, fazendo já as primeiras exportações de jipes e caminhões.

E, para pasmo de muitos que não acreditam na nossa próxima independência econômica, informamos que o Brasil é, hoje, o 13.º país produtor de automóveis, colocado imediatamente acima da Polónia e da Áustria e só preterido pelos Estados Unidos, Alemanha Ocidental, Grã-Bretanha, França, U.R.S.S., Canadá, Itália, Japão, Austrália, Suécia, Checoslováquia e Alemanha Oriental (em ordem de importância decrescente). E, ainda mais, em setembro último, batemos o «record» da produção de veículos auto-motores, pois saíram de nossas fábricas 6.679 unidades, índice nunca dantes alcançado, sendo que o total produzido até aquele mês, no corrente ano, foi de 40.914 viaturas, as quais, somadas à produção de 1957, perfazem o total de 73.220 unidades diversas.

Até a Fábrica Nacional de Motores, localizada na Baixada Fluminense, pioneira dessa indústria entre nós, cujos blocos para caminhões eram importados e usinados no Brasil, serão agora totalmente fabricados aqui; a sua produção, que era de 4.200 veículos pesados, anualmente — já exportando muitos desses —, passará a 7.200.

Toda nossa produção automobilística, segundo estimam os técnicos, trará à nossa Pátria, em 1960, uma economia da ordem de 800 a 900 milhões de dólares.

Ainda com relação a essa indústria nascente, temos a acrescentar que o Brasil fabricou, no primeiro semestre do corrente 1958, nada menos de 23.377 unidades, esperando-se

que até o fim do ano venhamos a produzir de 50 a 67 mil veículos, com índice de 40 a 80% de nacionalização; saíram de nossas fábricas, assim, naquele período, 13.484 caminhões, 5.964 jipes, 3.334 utilitários e 595 automóveis de passeio. Mesmo no ano passado, a produção foi ponderável, pois produzimos 29.679 veículos, sendo 17.826 caminhões, 9.291 jipes e 2.562 utilitários, além de 1.021 caminhões apenas aqui montados.

A INDÚSTRIA PESADA

Também está plenamente vitoriosa a siderurgia, indústria de base e de que Volta Redonda foi a precursora. Segundo a secção «Comércio, Economia e Finanças» do Correio da Manhã (16), a produção nacional passou, do nível 114,1 milhares de toneladas em 1939, para 1,56 milhões em 1957, a saber:

	<i>Milhares de toneladas</i>
1939	114,1
1940	141,2
1941	155,4
1942	160,1
1943	185,6
1944	221,2
1945	205,9
1946	342,6
1947	387,0
1948	483,1
1949	615,1
1950	788,6
1951	843,0
1952	893,3
1953	1.016,3
1954	1.148,3
1955	1.156,0
1956	1.365,0
1957	1.560,0

Com a construção de novas unidades siderúrgicas no país — informa, ainda, o matutino carioca —, entre 1961 a 1963, a produção brasileira assim se situará:

<i>Usinas</i>	<i>Ling./Ano - Ton.</i>
Cia. Siderúrgica Nacional	1.100.000
Cia. Belgo Mineira	560.000
Usiminas	500.000
Cosipa	380.000
Grupo Mineração Geral do Brasil	350.000
Siderúrgica J. L. Aliperti S.A.	140.000
Mannesmann	120.000
Cia. Ferro e Aço de Vitória	120.000
Outras	200.000
Total	3.470.000

(Ressalvo que a soma do Correio da Manhã dava, erradamente,
3.580.000).

Tôda a tubulação empregada nos poços e oleodutos do Recôncavo Baiano, segundo constatei *in loco*, já é produzida no Brasil, a quase totalidade procedente da Mannesmann, de Minas Gerais.

A INDÚSTRIA PETROLÍFERA

Mas, sim, e a indústria petrolífera, essa maravilhosa realização, que enche de justo orgulho os nacionalistas sinceros?

Os estagiários do I.S.E.B., de volta de uma viagem que acabam de empreender à Bahia, vieram entusiasmados com a obra ciclópica que a *Petrobrás* ali e em outros pontos do território pátrio leva a efeito; os seus engenheiros e operários trabalham com ardor pela grandeza do Brasil, extraíndo do seio da terra uma riqueza incomensurável, que nos proporciona poupança de divisas e constitui a alavanca mestra que nos tirará do atoleiro do subdesenvolvimento. A nossa

produção diária de óleo, só naquele Estado, atinge cêrca de 59.000 barris de 158,9 litros cada, tendo a Refinaria Landulfo Alves, de Mataripe, uma capacidade diária de refinação de 7.000 barris, embora essa capacidade venha sendo ultrapassada para ± 10.000 barris; e, com a ampliação ora em processo, passará, no primeiro estágio, para 30.000 e, a seguir, para 37.000. Por sua vez, a Refinaria Presidente Bernardes, de Cubatão, em S. Paulo, vem refinando ± 98.000 barris, também diàriamente, embora sua capacidade seja apenas de 65.000 a 75.000, havendo, entrementes, projeto para 100.000; em Capuava, no mesmo Estado, a Refinaria União, do Grupo Soares Sampaio, está refinando 31.000 barris diários, sendo 20.000 fixados na concessão dada pelo Govêrno e o restante em decreto do Presidente da República, em benefício do monopólio estatal, medida, aliás, que teve caráter geral para tôdas as refinarias e não só para essa. No Distrito Federal, a Refinaria de Manguinhos, do Grupo Peixoto de Castro, refina ± 10.000 barris diários; e a nova "Duque de Caxias», ainda em embrião, localizada na cidade do mesmo nome e em cuja construção vem sendo empregado material nacional numa percentagem de 35%, quando pronta, refinará ± 90.000 barris diários. A Refinaria Ipiranga, do Rio Grande do Sul, produz, hoje, 9.000 barris, enquanto a de Manaus, de propriedade do Sr. Isaac Bensabat, refina 5.000 do óleo peruano de Ganso Azul, tudo diàriamente.

Embora o consumo interno de petróleo seja da ordem de duzentos mil barris diários, ainda só produzimos uma média de 59.000, vindo os restantes 141.000, do nosso «deficit», da Venezuela e do Oriente Médio.

O lucro líquido da Petrobrás, em 1957, foi de cêrca de quatro bilhões de cruzeiros, com inversões, no mesmo ano, de US\$ 150.000.000,00, sendo que em 1958 serão invertidos 200 milhões de dólares. Para um estudo comparativo, sabe-se que a Esso inverteu, no mesmo período, *no mundo inteiro*, \pm US\$ 850.000.000,00 e a Shell 600 milhões.

A FRONAP comprou mais sete super-petroleiros de 33.000 toneladas cada, tendo já o primeiro, que recebeu o nome de «Presidente Juscelino», sido lançado ao mar.

Para se ter uma noção do trabalho gigantesco que realiza a Refinaria Landulfo Alves, de Mataripe, basta dizer que, segundo ali souberam os isebianos, na sua recente excursão, em virtude da produção ter superado a capacidade de processamento que, como antes dissemos, já vem sendo excedida para cêrca de 10.000 barris, foi necessário procurar outras fontes consumidoras e, assim, além da exportação que é feita para as refinarias do sul, *mandamos o excedente para o exterior*, o que perfêz, até 31 de julho último, o total de 16.042.000 barris; a remessa é feita para a Refinaria Presidente Bernardes (Cubatão) e para os Estados Unidos da América, Grã-Bretanha, Aruba, Curaçao, Trinidad e Uruguai, sendo que só a exportação para o estrangeiro já atingiu, até agora, 4.110.146 barris, ou sejam US\$ 13.152.367,20.

Como se sabe, o petróleo extraído do seio da terra, como vimos nas centenas de poços de Catu e nos 70 submarinos de Mataripe, uma vez refinados, produzem 3% de G.L.P. (gás líquido do petróleo), 30% de gasolina, 4% de solventes, 5% de querosene, 10% de óleo Diesel e o restante de óleo combustível, estando em fase de estudos e experiências, na Refinaria Landulfo Alves, a produção também de óleo lubrificante e aumento da percentagem da gasolina obtida. Os aludidos poços submarinos, que têm uma profundidade média de 350ms. — enquanto os de Catu têm ± 1.350 —, vêm produzindo cêrca de 50 barris diários.

O oleoduto de Madre de Deus, que também visitamos, tem uma capacidade de 60.000 barris.

Desloca-se, assim, paulatinamente, o centro econômico do exterior para o interior, obra que Brasília completará, deslocando também a fronteira econômica, estou certo, da periferia para o centro.

TRIPLICOU A PRODUÇÃO DE CIMENTO

Não é só, porém, nas indústrias automobilística e petroléira que temos prosperado, nem só na siderurgia, mas em muitas outras, como, por exemplo, a do cimento, que é matéria-prima básica nas construções, quer de concreto, quer de alvenaria. Basta dizer que a nossa produção, nos últimos dez anos, triplicou, pois passou de 1.112.827 toneladas, em 1948, a 2.000.000 em 1953 e a quase 4.000.000 em 1958; só no ano passado alcançou 3.373.540 toneladas, o que representou o equilíbrio entre a produção e o consumo. Esse resultado auspicioso traduz, para o corrente ano, uma economia da ordem de US\$ 80.000.000,00.

O Brasil — a despeito da contra-propaganda dos cétricos e derrotistas — agiganta-se em todos os setores da vida nacional e, aos poucos, vai deixando de depender do exterior. Estudos recentes da Fundação Getúlio Vargas, (17) relativos à distribuição da renda nacional, mostram-nos que a da indústria aumentou, no período 1948/55, de 2% e a da agricultura em 4,6%, tudo isso aumento real e não fictício, pois os estudos aludidos levaram em conta a depreciação da moeda, decorrente da inflação.

SÃO AUTO-SUFICIENTES AS OBRAS DE BRASÍLIA

Analisemos, para concluir este trabalho modesto — cujo autor, como já frisamos e ora repetimos, não tem a mais leve pretensão de ser sociólogo, economista ou historiador, mas simplesmente um estudante que procurou assimilar algo de útil e apreciável que lhe ministraram os mestres do I.S.E.B., em curso intensivo de apenas um ano — se as obras vultosas que se levantam em Brasília onerarão os cofres exauridos da Nação, concorrendo sobremodo para a «bancarrota iminente» de que ouvíamos falar desde à nossa infância ou se, pelo contrário, são auto-suficientes, ou melhor, auto-financeáveis. Não temos dúvidas em responder como PEIXOTO DA

SILVEIRA, (18) pela última hipótese, pois como bem demonstra o autor de «A Nova Capital», só a venda dos 100.000 lotes em que se dividem os 2% dos 5.700 km² da área total do futuro Distrito Federal, cobrirá de muito as despesas com a edificação da Metrópole, apresentando até «superavit».

Vamos à aludida demonstração, dando a palavra ao abalizado médico, sociólogo e economista, ex-deputado e ex-Secretário da Saúde e Assistência e de Finanças do Estado de Goiás:

100.000 lotes a Cr\$ 200.000,00		20.000.000.000,00
Despesas de urbanização, inclusive asfalto	1.000.000.000,00	
Construção de 20 edifícios públicos	2.000.000.000,00	
Idem de escolas e hospitais	500.000.000,00	
Serviços de águas e esgotos	500.000.000,00	
Serviços de energia elétrica e telefones	1.000.000.000,00	
Construção inicial de vinte mil residências p. funcio- nários do Governo, a 300 mil cruzeiros em média	6.000.000.000,00	
Outras despesas	1.000.000.000,00	
Saldo disponível («supera- vit»)	8.000.000.000,00	
Total	20.000.000.000,00	20.000.000.000,00

Note-se que, no quadro acima, de Peixoto da Silveira, feito no início de 1957 e portanto não atualizado, figuram despesas que já hoje podem ser dali retiradas, como a construção de casas para funcionários, que o I.P.A.S.E. vem levando a efeito e que venderá aos servidores públicos mediante financiamento, portanto não mais da alçada da NOVACAP e auto-funciáveis pela referida autarquia federal. Acresce

que, como antes assinalamos, a demonstração em causa se refere apenas aos 2% da área do novo Distrito Federal; entretantes, os restantes 98%, que constituem a zona rural, serão também vendidos para instalação de chácaras e granjas, devendo dar dez vèzes o custo da obra. E note-se que já foram vendidos mais de 1.200 lotes dos aludidos 100.000, o que prova a aceitação, pois a Capital ainda está no seu embrião.

Demonstrado está, assim, que a construção de Brasília não onerará os cofres públicos, além de ter, evidentemente, capacidade multiplicadora; o dinheiro que está sendo gasto agora é um magnífico investimento de capital, de antemão assegurado lucro certo.

Os derrotistas, os que se opõem à mudança da Metròpole ou aquêles que a preconizam para futuro remoto (e que, no fim, também não a desejam), são os mesmos que a história nos revela no passado, como os que combateram George Washington, Pierre Charles L'Enfant e Shepherd, quando da construção da nova Capital norte-americana; são os mesmos que, desesperados com a tèmpera de aço do arquiteto francês, no edificar Washington, conseguiram expulsá-lo do pòsto honroso que dignificava, tiraram-lhe, pelo desgosto, a vida, mas não o ideal, morreu pobre e humilhado em 1825, para que sua pátria adotiva, 80 anos após, reconhecendo a obra que projetara e iniciara, reparasse a tremenda injustiça de que fôra alvo e o sepultasse no Cemitério Nacional, com honras militares, em local donde se divisa a vista panorâmica da cidade com que sonhou. E sòbre seu túmulo, numa significativa homenagem «post-mortem», inscreveram a planta de Washington, aquela que projetou e posteriormente foi aproveitada por Shepherd.

Como L'Enfant, Shepherd ou o Barão Haussman, êste em Paris, Kubitschek avança resolutamente e sem tropeços para a meta final, enfrenta a impopularidade no Rio de Janeiro e contraria interêsses poderosos e dos poderosos, pen-

sando só no futuro da Pátria; e se os nossos contemporâneos não lhe fizeram justiça, também daqui há 50, 80 ou 100 anos, as gerações futuras edificarão um monumento ao criador de Brasília e construtor da grandeza nacional, ao desbravador do «Inferno Verde», ao bandeirante do Século XX, que completou a grande obra dos dos Séculos XVI e XVII.

«A mudança da Capital é um ato de profundo realismo geo-político, mas revestido de côres essencialmente idealistas. Esse ato nada tem que ver com o presente: êle só é compreensível a uma mentalidade orientada para o futuro, o que, evidentemente, exclui a oportunismo imediato. Uma obra dêsse vulto não se enquadra num orçamento anual, num plano quinquênal, nem mesmo numa conjuntura universal: mede-se em têrmos de séculos» — como diz MEIRA PENA, (19), de maneira clara e insofismável.

Por outro lado, «a mudança da Capital para o planalto central tem, para o nosso país, a mesma importância que teve para o Antigo Continente a abertura do Canal de Suez e para o Novo Mundo a do Canal do Panamá» — patrioticamente proclamava, em 1941, MALHEIROS DA SILVA, (20) o mais idoso dos estagiários dêste ano, no I.S.E.B., mas de espírito jovem e fulgurante, que hoje deixa a presidência do I.B.G.E., onde prestou os mais relevantes serviços à causa pública.

ERGUE-SE O BRASIL FORTE DE AMANHÃ

Edifiquemos, portanto, Brasília, mudemos a Capital o quanto antes, pois estaremos prestando a necessária assistência às populações esquecidas, infelizes, do interior e construindo o Brasil de amanhã, uma Nação forte e respeitada, que não precisará da O.P.A. ou de outras operações diplomáticas ou militares para se fazer ouvida e respeitada, estaremos acelerando, enfim, como corolário, o desenvolvimento nacional!

Como há pouco disse o ilustre Chanceler NEGRÃO DE LIMA, (21) "a construção de Brasília, iniciada pelo Presidente Kubitschek em 1956 é, para os brasileiros, uma mensagem de fé e confiança em nosso futuro nacional». É essa fé e essa confiança que não podemos deixar esmorecer; ainda que os ventos sejam contrários e a borrasca atinja em cheio o barco mudancista — pois há prenúncio de temporal para os lados do Senado Federal... —, ajudemos os seus tripulantes a salvá-lo, ainda que tenhamos, como há dias acentuou o Chefe do Governo, de ir de Estado em Estado ou de cidade em cidade, pregar a transferência da Metrópole, fazendo conosco vibrar o povo num protesto patriótico junto aos parlamentares, para que não se deixem envolver pela onda da demagogia e tenhamos, assim, a 21 de abril de 1960, no Planalto Central, a Capital da República.

O SR. JUSCELINO KUBITSCHKEK, (22) falando uma linguagem clara, para o povo entender, disse quando foi visitar as obras da rodovia que ligará o Pará à nova Capital: «... faz parte de um sistema de penetração do Brasil. Não se justifica construir — por exemplo — uma estrada de rodagem como a de Belém-Brasília apenas para atingir tabas de índios...» Vamos, portanto, rasgar na mata novas rodovias e ferrovias, não apenas para civilizar os habitantes das malocas, mas para efetivar a posse da terra que de direito nos pertence; e, com «ordem e progresso», teremos assegurado o nosso desenvolvimento nacional!

Pedindo vênias para fazer minhas as palavras do dinâmico Deputado JOSÉ JOFFILY, (23) é com entusiasmo e orgulho patriótico que, para terminar, repito a proclamação do mencionado parlamentar: «Sou mudancista porque sou nacionalista!»

Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1958. — HENRIQUE LUTTGARDES CARDOSO DE CASTRO, Delegado Fiscal — pd. "S" — mat. 55.505, da P. D. F. e estagiário nº 7 do I. S. E. B.

BIBLIOGRAFIA

- (1) «Correio da Manhã» de 30/10/58.
- (2) ORICO, Osvaldo — *Brasília* — Serviço Gráfico do I.B.G.E., 1958 — 23 a 25, 43 a 46, 53.
SILVEIRA, Peixoto da — *A Nova Capital* — Ed. Pongettiã DF. 1957 — 255 a 285.
I.B.G.E., Conselho Nacional de Estatística, Inspetoria Regional de Estatística Regional em Goiás — *Brasília* — Serviço Gráfico do I.B.G.E. (Ed), 1958, DF — 9 a 12.
CRULS, Luiz *Planalto Central do Brasil*, 3.ª edição, Livraria José Olympio Editôra, 1957 — 9 a 333.
- (3) SILVEIRA, Peixoto da — *A Nova Capital* — Ed. Pongetti, 1957, 106.
- (4) «Correio da Manhã» de 16/10/58 — «Perspectivas» — 1.º, 6.
- (5) «Correio da Manhã» de 14/10/58 — «Incremento populacional no Japão tão catastrófico como terremoto» — 1.º, 2.
- (6) «Correio da Manhã» de 23/8/58 — «Pressão demográfica no mundo coloca em perigo a Amazônia» — 1.º, 2.
- (7) SILVEIRA, Peixoto da — *A Nova Capital* — Ed. Pongetti, DF, 1957 — 42.
- (8) «Observador Econômico e Financeiro», julho de 1958, DF.
- (9) SILVEIRA, Peixoto da — *A Nova Capital* — Ed. Pongetti, 1957, 179 — DF.
- (10) CUNHA, Euclides da — *Os Sertões*, 11.
- (11) CRULS, Luiz — *Planalto Central do Brasil* — 3.ª ed. — Livraria José Olympio Editora, 1957 — 54 e 55.
- (12) «Correio da Manhã» de 23/8/58 — «Pressão demográfica no mundo coloca em perigo a Amazônia» — 1.º, 2.

- (13) Idem de 17/10/58 — «A transferência para Brasília só será possível num prazo de 15 anos» — DF.
- (14) MEIRA PENNA, J. O. de — *Quando mudam as capitais* — Ed. Serviço Gráfico do I.B.G.E. DF — 1958 — 293.
- (15) “Correio da Manhã” de 29/10/58, DF — 1.º, 2.
- (16) Idem de 9/11/58, DF — 6.º, 3 — «Comércio, Economia e Finanças».
- (17) «Correio da Manhã» Coleção de outubro de 1958 — «Privilégios» — 1.º, 6.
- (18) SILVEIRA, Peixoto da — *A Nova Capital* — Ed. Pongetti, DF, 1957, 168 e 169.
- (19) MEIRA PENNA, J. O. de — *Quando mudam as capitais* — Ed. Serviço Gráfico do I.B.G.E., 1958 — 310.
- (20) MALHEIROS DA SILVA, Moacir — *Roda e Asa* — Ed. «Alba», DF, 1941 — 206.
- (21) «Correio da Manhã» de 27/9/58, DF. — Tel. U.P.I. — 1.º 2.
- (22) «Correio da Manhã» de 4/10/58, DF — «Brasília não é obra isolada» — 1.º, 2.
- (23) JOFFILY, José, deputado — *Brasília*, DF, 19, julho de 1958 — “Porque sou mudancista”.

OUTRAS OBRAS E PUBLICAÇÕES CONSULTADAS :

- a) ANÁPIO GOMES, General — *Radiografia do Brasil* — Ed. Pongetti, 2.ª — 1955;
- b) RATZEL, F. — *Geografia Política*;
- c) Conselho Nacional de Economia — *Exposição Geral da Situação Econômica do Brasil* — Ed. «Jornal do Brasil», DF, 1957.
- d) *Brasília* (revista da NOVACAP) — Todos os 19 números dessa publicação;
- e) C. VALLAUX e J. BRUNHES — *La Géographie de l'Histoire*;
- f) ANDRADA E SILVA, José Bonifácio — *Memória sobre a necessidade e meios de edificar, no interior do Brasil, uma nova Capital* — Apres. à Assembléia Constituinte e Legislativa do Império em 9/7/1823.
- g) BENÉVOLO, Odilon — *Bases Econômicas-Sociais para o Futuro Distrito Federal* — DF, 1955.
- h) POLLI COELHO, Djalma, general — *Espigão Mestre do Brasil e Conceito Geo-Político do Planalto Central* — DF, 1948;

- i) CUNHA, Euclides da — *Os Sertões* — Ed. Francisco Alves, 23.ª, DF, 1954;
- j) WALKER, Harry J. — *The Ottawa Story*;
- k) LUDOVICO TEIXEIRA, Pedro — *Como e porque construi Goiânia* — Goiânia, BR, 1955;
- l) HIGGINS, B. — *Canberra, a Garden Without a City*;
- m) GRUWALD, C. de — *La Russie de Pierre Le Grand*;
- n) PEIXOTO, Afrânio — *Clima e Saúde* — Companhia Editora Nacional — S. Paulo, 1938;
- o) RICARDO, Cassiano — *Marcha para Oeste* — Ed. José Olympio, DF — 2.ª;
- p) HICKS, J. R. e HART, A. C. — *Estructura de La Economia* — Ed. «Fondo de Cultura Económica», México-Buenos Aires («Gráfica Panamericana» e «Encuadernación Progreso») — 2.ª, 1953;
- q) BENHAM, Frederic — *Curso Superior de Economia* — Ed. «Fondo de Cultura Económica», México («Talleres Gráficos de Litoarte» e «Encuadernación El Progreso») — 4.ª, 1951.
- r) I.B.G.E. — Conselho Nacional de Estatística — *Problemas de Base do Brasil* — 5.ª, 1958.