

Brasília - a Grande Metrópole

VIRGÍLIO DOMINGOS FILHO

Como toda grande cidade, nasce Brasília de uma convergência de fatores vários, sociais, políticos, militares e econômicos. Surge, além do mais, de um determinismo histórico, de um mandamento constitucional, para ser coração e cérebro do Brasil, isto é, para ser a máquina propulsora do *Progresso*, sobre a base da *Ordem*, no campo *Auriverde* do Direito e da Moral. Ergue-se das entranhas do sertão agreste, dos chapadões imensos e das quebradas longínquas, para a totalização do colosso sul-americano, no completamento de sua vitoriosa marcha para o oeste; emerge, enfim, para a sua projeção culminante e definitiva no cenário mundial.

Não era sem razão que o clarividente Patriarca de nossa Independência Política, em 1821, se dirigia aos deputados de São Paulo recém-eleitos às Côrtes de Lisboa, externando o seu pensamento: «Parece-me também muito útil que se levante uma cidade central, para assento da Côte de Regência, que poderá ser na latitude pouco mais ou menos de 15°.» E dois anos depois (já vai isto para mais de um século) êsse mesmo benemérito cidadão brasileiro que foi JOSÉ BONIFÁCIO DE ANDRADA E SILVA dava corpo à sua idéa, apresentando à Assembléa Constituinte do Império, sob os melhores auspícios, substanciosa «memória sobre a necessidade e meios de edificar, no interior do Brasil, uma nova Capital».

A Constituição Imperial, de 1824, e o Ato Adicional de 1834 silenciaram a respeito, mas a semente estava lançada em terreno fértil e viria, a seguir, o regime republicano para adubá-la e frutificá-la. E assim foi.

A primeira Constituição da República, promulgada aos 24 dias de fevereiro de 1891, estabeleceu em seu art. 3.º:

«Fica pertencendo à União, ao planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada, para nela estabelecer-se a futura Capital Federal.

Parágrafo único. Efetuada a mudança da Capital, o atual Distrito Federal passará a constituir um Estado».

Por sua vez, a segunda Constituição, de 1934, no art. 4.º de suas Disposições Transitórias, foi mais decisiva e objetiva ao declarar:

«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 de 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. Efetuada esta, o atual Distrito Federal passará a constituir um Estado».

Por fim, a nossa terceira e atual Constituição republicana, promulgada a 18 de setembro de 1946 (a carta outorgada a 10 de novembro de 1937, omissa no tocante a este magno problema, assinala apenas, historicamente, um colapso no regime político-representativo do País), dispôs de maneira definitiva, no art. 4.º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, que:

«A Capital da União será transferida para o planalto central do país.

§ 1.º Promulgado este Ato, o Presidente da República, dentro em sessenta dias, nomeará uma comissão de técnicos de reconhecido valor para proceder ao estudo da localização da nova capital.

§ 2.º O estudo previsto no parágrafo antecedente será encaminhado ao Congresso Nacional, que deliberará a respeito, em lei especial, e estabelecerá o prazo para o início da delimitação da área a ser incorporada ao domínio da União.

§ 3.º Findos os trabalhos demarcatórios, o Congresso Nacional resolverá sobre a data da mudança da capital.

§ 4.º Efetuada a transferência, o atual Distrito Federal passará a constituir o Estado da Guanabara».

E assim será dentro em breve, isto é, a 21 de abril de 1960, mercê de Deus.

Com a interiorização de sua capital, a Terra da Santa Cruz estenderá em futuro próximo, por tôdas as direções, para o norte e para o sul, assim como para o Atlântico e para o Pacífico, as suas rês ferrovária, rodoviária, fluvial e aérea, multiplicando os seus tentáculos de aço e de asfalto para o mais rápido desenvolvimento e escoamento de suas riquezas latentes, a seiva do progresso material, que sempre andou *pari passu* com o progresso intelectual, para atingir a meta maior de sua histórica destinação.

É chegada a hora das definições, o momento exato das firmes decisões, o minuto improrrogável de desprendermo-nos da «ambivalência em que nos habituáramos a viver — a sedução do Atlântico e o apêlo do sertão — este último de resto o responsável do bandeirismo que retalhou decisivamente os séculos 17 e 18, cujas raízes viriam aflorar no espírito dos constituintes republicanos mediante a forma jurídica de um dispositivo da Lei Magna», conforme a expressão feliz e exata do Dr. MANOEL CAETANO BANDEIRA DE MELLO, nosso distinto conferrâneo e operoso Diretor do Serviço de Documentação do D.A.S.P., na «Apresentação» que fêz do importantíssimo «Relatório técnico sobre a nova capital da República».

Estas considerações e a fé inabalável no glorioso destino do Brasil nos vieram da leitura atenta do exemplar do citado Relatório (2ª edição), que gentilmente nos ofertou aquêlé distinto conterrâneo e prezado amigo. Relatório que, na expressão do apresentante, «malgrado a objetividade técnica, a rigidez pontuada das tabelas e números, e... mais que o simples trabalho de uma equipe científica: é o retrato de um Brasil imediato, de um futuro vizinho, ou instantâneo, o qual a inteligência e a capacidade dos brasileiros já entrevia indecisamente quando furava o sertão bravo em seiscentos ou setecentos».

Quem se der à tarefa de ler, com a atenção que merece êsse elucidativo Relatório, não poderá deixar de fazer justiça à ação dinâmica do atual Presidente da República, o Exmo. Sr. JUSCELINO KUBITSCHKE DE OLIVEIRA ao seu patriotismo, ao seu tino administrativo e à sua invulgar capacidade de trabalho.

Com a Lei n.º 2.814, de 19 de setembro de 1956, que organizou a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, o sonho do Patriarca de nossa independência política se transformará em realidade, na consecução de nossa independência econômica. E, então, ninguém mais duvidará do destino que está reservado a esta grande metrópole, que traz em seu cerne, no âmago, em seu próprio nome, o nome e o futuro esplendoroso do Brasil.

Como dissemos, nasce Brasília de uma convergência de fatores vários, sociais, políticos, militares e econômicos, além de ser a resultante de um determinismo histórico, a desobriga de um mandamento constitucional.

Podemos acrescentar, ainda, sem receio de contradita, que a sua localização no planalto central do País pelos Constituintes de 1891, de 1934 e de 1946, sôbre ser fruto do pioneirismo bandeirante que empolgou desde os primeiros séculos de nossa existência a quantos aqui aportaram em busca de um mundo novo, miraculoso, atraídos pela miragem de riquezas inauditas, é também decorrência de uma lei invariável da natureza e do bom senso, da atração centromagnética de um sistema qualquer ou de uma mentalidade criadora, que nos ensina que todo empreendimento de base, para ser definitivo e perene, para deixar raízes profundas e floração constante, deve partir do centro para a periferia, e não desta para aquêlé.

É êste erro inicial que o legislador constituinte republicano tem procurado corrigir com a interiorização da cidade-cérebro e coração do Brasil, não só para a sua maior segurança e facilidade de expansão, mas também para a irradiação, por igual, eqüitativamente, de assistência, estímulo e auxílio a tôdas as unidades federativas, sem privilégios nem preferências. É êste problema, crucial para a vida e o crescimento de nossa Pátria, que vinha desafiando a argúcia e a coragem de vários administradores e que chegou aos nossos dias, ainda insolúvel, adiado de quase um século.

O Maranhão, por bem dizer, foi uma das unidades da Federação Brasileira mais prejudicadas com o adiamento dêsse magno problema, sempre proposto, permanentemente em pauta, mas sômente agora atacado e em via de solução, graças ao dinamismo e à alta visão do atual Presidente da República. A Tocantina, sem falar de outros fatos, é uma recordação amarga para os maranhenses. Avaliemos, por um instante, o que teria sido

naquela época e o que representaria, hoje, para a economia maranhense, a construção da estrada-de-ferro do Tocantins, ligando ao rio que tem este nome, no sertão goiano ou mesmo no sertão maranhense, o litoral do Maranhão — a grande e sublime aspiração do governo LUÍS DOMINGUES (1910-1914). Dêste estadista conterrâneo, na amargura que curtia por amor ao Maranhão, são estas palavras candentes, de travor e de sabor clássico, extraídas de um artigo que publicou no Suplemento de «O Jornal do Brasil», de 28 de julho de 1916, sob o título «Na Grande Data Maranhense»:

«De uma feita, no meu govêrno, o Estado assaz aparelhado a empreitar a construção da linha férrea de ligação do litoral ao sertão — de si bastante a lhe fazer a opulência — quase genuflexo à União suplicou a preferênciã na construção, ao preço mínimo das empreitadas particulares, e ela, inclemente, a súplica lhe indeferiu. Doutra vez, dêle recebendo em dinheiro a contribuição ajustada para abertura de um canal de intuitivo e estupendo alcance para a navegação, a lavoura, a indústria e o comércio de opulenta zona, rejeitou no ponto inicial da obra o material, com êsse dinheiro e para aquêle fim, por ela própria adquirido. E ao mesmo tempo, punha têrmo, pelo abandono, às obras do Aprendizado Agrícola e da Fazenda Modêlo; ao serviço da civilização dos índios e da colonização nacional; e à quanta coisa com que a esperança de ajuda e de progresso lhe havia despertado.

Mas aos Maranhenses a ingratiidão jamais nos entibie o patriotismo. Reduzidos embora às próprias fôrças, continuemos a trabalhar a bem da Pátria, que o seu menosprêzo maior de certo nos fará a glória do trabalho».

E é por isso que a construção de Brasília nos traz a nós, os maranhenses, mais que aos brasileiros dos outros Estados, novas esperanças e novo alento, porque a Providência nos dotou de portos naturais de grande calado, como são os de Turiaçu (Castanhal), Itaquí, Tutóia etc., só por si capazes de dar vasão a todos os produtos dos vales ubérrimos do Araguaia e do Tocantins, reunidos.

Por outro lado, dentre os portos marítimos que servem as capitais dos Estados do norte e do nordeste do Brasil — Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, João Pessoa e Recife — é o pôrto de São Luís o mais próximo de Brasília, distando 1.495 kms.

O desprêzo pela Tocantina foi um êrro imperdoável; a economia brasileira, como a maranhense, se ressentida, ainda hoje, dêsse êrro e dessa injustiça para com o Maranhão.

Não devemos, porém, subestimar a ação realizadora, a alta visão administrativa e a vontade de acertar do atual Presidente da República, que num esforço supremo procura, com a chama de seu entusiasmo, reacender o braseiro fumegante do pau-brasil com que se fêz a primeira cruz para a primeira missa no solo brasileiro, seiva de Brasília, ao mesmo tempo que dá cumprimento a um preceito constitucional, de real e indiscutível proveito para o Brasil e para o Maranhão.

Para Brasília, se transferirá, daqui a mais um ano, isto é, em 21 de abril de 1960, a sede do governo da República Brasileira, passando a ser, por isso mesmo, a sua nova capital. Para tanto, deverá ser inaugurada, por essa ocasião, a rodovia Brasília-Belém, que será a espinha dorsal, o espinhaço do Brasil, com a extensão de 2.260 quilômetros, avaliado o seu custo em dois bilhões de cruzeiros (uma firma estrangeira propôs-se fazê-la por seis bilhões). Sete campos de pouso já estão abertos ao longo dessa estrada-tronco e outros virão a seu tempo, para encurtar distâncias e levar a civilização a essas inívias paragens.

Pelo que temos lido, a situação atual desta rodovia é a seguinte: trecho de Belém ao Guamá, 105 quilômetros já asfaltados e 38 prontos para receber o asfaltamento; do Guamá ao campo 165, já se encontram 100 quilômetros de estrada revestida e em tráfego e mais 65 desmatada e retocada, como estrada de serviço; do campo 165 até o limite do Pará com o Maranhão, nas cabeceiras do rio Curupi, existem 185 quilômetros inteiramente desmatados; do Curupi a Açailândia (denominação da Rodobrás) estão 60 quilômetros desmatados; de Açailândia até Imperatriz, existem 72 quilômetros desmatados, retocados e com estrada de serviço; de Imperatriz ao estreito do rio Tocantins, entre Maranhão e Goiás, outros tantos quilômetros já se encontram desmatados e retocados; no Estreito está sendo construída uma ponte, que também será o entroncamento da BR-21, que ligará o Maranhão ao sul do País prosseguindo a estrada tronco em direção a Anápolis.

Entroncamentos rodoviários outros, já em execução, fazem parte do programa da SPVEA e da RODOBRÁS, entre eles, em nosso Estado, o trecho Rio Gurupi-Bacabal, da rodovia BR-22, e o trecho Pôrto Franco-Peritoró (entre Coroatá e Pedreiras), da BR-21.

Presidente Juscelino (permita-nos êste tratamento democrático-republicano):

Enquanto não sai a nossa decantada Tocantina, mande ligar desde logo a rodovia BR-14, que é uma das mais avançadas frentes de trabalho da Belém-Brasília, ao litoral maranhense, ao pôrto de Turiaçu (Castanhal), por exemplo, pôrto natural que oferece abrigo a navios de grande calado, tirando derivante das BR-21 e BR-22 para ali. No pôrto de Castanhal, no Município de Turiaçu, neste Estado, já desembarcaram maquinários pesados, toneladas e toneladas de ferro transformado em aparelhos de finalidade técnica, com relativa facilidade, trazidos diretamente da Europa, em grandes transatlânticos que ali acostaram, por emprêsas francesa, norueguesa e belga, ultimamente pela Emprêsa Turiacense Ltda. Essas derivantes, que seriam algumas da MA em projeto, passariam pela região amazônica maranhense (o Maranhão também faz parte da Hilêa Amazônica), isto é, passariam pelos vales do Gurupi, do Maracaçumé e do Turiaçu, solo ubérrimo, fertilíssimo, ao longo dos Montes Áureos, da Serra da Desordem, da Serra de Tiracambu, da Serra da Catarina, onde estaria o lendário El Dorado, tôdas elas terras auríferas só por si capazes de fornecer o ouro necessário à nossa balança comercial, ao lastro do Tesouro e à estabilização de nossa moeda. Não só ouro, Presidente, mas também prata, manganês, cobre, estanho, carvão de pedra, betume, petróleo, cal viva, pedras-pomes, areia de monazite etc. E não só riquezas no reino mineral,

senão também nos reinos vegetal e animal. Das seringueiras do Alto Turi, do caucho ali tratado, já se tem feito borracha da melhor qualidade. Madeiras, como pau-brasil, arrariba, ameijuba, bacuri, angelim, baracuteuara, massaranduba, cedro vermelho, cedro branco, pau d'arco, pequi, pararaúba, sucupira, pau ferro, broca e outras, ali estão em abundância. Há matas infundáveis de palmeira babaçu, além de palmeirais de outras espécies. A indústria extrativa do sal, em quase tôda a orla litorânea, é de grande futuro. Os rebanhos são numerosos; o gado, ali, se refaz de maneira espantosa. Tudo isto está abandonado, como abandonados ou relegados foram os instantes problemas maranhenses: a ferrovia para o Tocantins, o canal do Gerijó, a dragagem do pôrto de São Luís, a conclusão do pôrto do Itaqui, o Aprendizado Agrícola, a Fazenda Modelo, a colonização do nonoroeste, além de muitos outros. A terra do Maranhão é dadivosa e boa; de capitais, de técnicos e de vias de penetração — é o de que precisamos. Em resumo, Senhor Presidente: o Maranhão é um mendigo deitado em bêrço de ouro.

Tem dúvidas? Ai estão, Excelência, o Relatório que apresentou ao então Governador dêste Estado, em 1913, o abalizado técnico inglês Dr. TOM BOWER, engenheiro geólogo e de minas, especialmente contratado pelo Govêrno do Estado para o estudo do solo e do subsolo maranhenses; o Relatório de outro técnico, o Dr. GUILHERME V. LINDE, datado de 2 de maio de 1918, um estudo sôbre os veeiros de ouro e de bauxita (hidrôxido de alumínio e ferro), que procedem da Serra do Pirocáua ou Perucáua, sôbre as minas do Iririaçu, do Tromai, do Areal, do Molha Pé etc. Esta terra, Presidente; é uma terra abençoada; ela guarda as pegadas de um santo, do Apóstolo TOMÉ (Sumé na corrutela do nativo): eia encerra em suas entranhas o El Dorado de Raleigh, de Southey, de Parley, de Setúbal, e integra o seu *folklore* com a lenda do Encantado. O encantamento de El Rey D. SEBASTIÃO ao combater os infiéis em Alcácer-Quibir, transportou-se para aquelas terras.

Seja, Senhor Presidente JUSCELINO, o esperado da lenda, que há de vir e de ferir, na estrêla alva da testa, o touro negro da praia dos Lençóis, para dêle jorrar o sangue irrigador e desbravador daquela riquíssima região. Faça êsse desencantamento. Volte suas vistas para êste Maranhão, que é irmão de Minas, para êste Maranhão que já foi a metade do Brasil, quando em 1774 os territórios dos atuais Estados do Amazonas, Pará, Maranhão e Piauí constituíam o grande Estado do Maranhão; para êste pedaço do Brasil, que foi e ainda é a Atenas Brasileira, que deu ao Brasil um GONÇALVES DIAS, um JOÃO LISBOA, um GOMES DE SOUSA, um ODORICO MENDES, um SOTERO DOS REIS, um General FALCÃO e muitos outros; para êste Maranhão que, apesar dos pesares, «nunca regateou à Pátria nem glórias, nem tributo, nem sangue», no dizer de um dos nossos governadores. Ligue as Alterosas de seu glorioso Estado das Minas Gerais nos Montes Áureos de nosso não menos glorioso Estado: TIRADENTES e BEQUIMÃO se identificam. Ligue o seu nome ao nosso Maranhão injustiçado, esquecido, e verá que não o fêz em vão.