



Presidência da República
Casa Civil
Secretaria de Administração
Diretoria de Gestão de Pessoas
Coordenação – Geral de Documentação e Informação
Coordenação de Biblioteca



RIO DE JANEIRO, 11 DE ABRIL DE 1956

PELA RÉDE DE RADIODIFUSÃO DA "VOZ
DO BRASIL", SÔBRE RODOVIAS.

O senhor Ministro da Viação e Obras Públicas aca-
ba de dar conta, no seu discurso, das providências ado-
tadas pelo governo para o início dos trabalhos rodoviá-
rios que estabelecerão novas vias de acesso a diversas
regiões de nosso país ou corrigirão os caminhos precá-
rios já existentes. Não teceu o Comandante Lúcio
Meira comentários nem expôs boas intenções e projetos
que poderão deixar de ser realizados, mas anunciou
providências já tomadas, que marcam o inicio das
obras para pronta execução do Plano Rodoviário Na-
cional, de cinco anos.

É a arrancada para o cumprimento das metas que
prometi ao povo brasileiro, no capítulo de estradas de
rodagem. Espero em Deus que conseguirei, nestes
cinco anos, levar avante, sem desfalecimento, toda a
quilometragem prometida, o que é algo de muito mode-
sto em relação às necessidades reais do Brasil, mas que é
o máximo que se pode pretender realizar na atual con-
juntura. O que prometi, porém, será feito, religiosa-
mente cumprido, inflexivelmente conduzido para a fren-
te, custe o que custar.

185

186

187 Conforme foi aqui exposto pelo titular da pasta da Viação, o plano do governo atende a alguns aspectos reduzidos no que se pode chamar sistema de deficiência de nossas vias de comunicação. Não quis ser fácil o meu governo, porém, em alimentar esperanças; mas todo o esforço será despendido para que, além do prometido, possa o Brasil modificar sua posição de atraso incrível em matéria rodoviária.

188 Para dar uma idéia da nossa situação lastimável, basta dizer que, mesmo na América Latina, estamos numa desclassificação que traduz a pouca energia que foi empregada até agora para resolver o problema. País da maior extensão territorial do continente, só podemos figurar com menos de dois mil quilômetros de estradas pavimentadas, enquanto o México tem 25.954 quilômetros, a Argentina 11.025, e a Venezuela, Pôrto Rico, Cuba, Chile, Peru e Colômbia estão acima de nós em quilometragem revestida, vale dizer, em estradas efetivas. Se fizermos um confronto dos índices obtidos pela relação entre a extensão pavimentada e a superfície (km^2), evidencia-se ser de fato impressionante, para não dizer vergonhosa, a posição do Brasil.

189 Somos um país quase sem estradas de rodagem, como temos muito precária rede ferroviária e praticamente não contamos com marinha mercante. Entre os numerosos dramas nacionais, o da falta de circulação, de transporte, de ligação enfim entre as parte do Brasil, ocupa lugar de destaque.

190 Por isso aprovo com patriótica e reivindicante satisfação os atos de execução do programa de pavimentação que o meu Ministro da Viação e Obras Públicas neste momento me submete.

191 E o dia de hoje é excepcionalmente apropriado para dar inicio aos trabalhos que diminuirão o atraso inqualificável em que nos encontramos, em matéria rodoviária. É que há cem anos precisamente, em 12 de abril de 1856, em Petrópolis, com a presença do Imperador Dom Pe-

dro II, foram iniciados os trabalhos da primeira seção da estrada pioneira do Brasil, o trecho que vai de Petrópolis a Pedro do Rio. Deve-se o empreendimento à iniciativa privada e, singularmente, a um grande homem, a um grande conterrâneo meu, cujo nome menciono com o maior respeito e tôda a gratidão de brasileiro — Mariano Procópio Ferreira Laje, natural de Barbacena, e de quem se pode dizer, como do insigne Irineu Evangelista de Sousa, Barão de Mauá, que viveu pelo menos meio século adiante de seu tempo e mais de cem anos à frente do seu meio.

A estrada União e Indústria, que até hoje serve exemplarmente ao tráfego entre Petrópolis e Juiz de Fora, foi uma iniciativa heróica e temerária. Mariano Procópio, apesar de tôda a benemerência, de todo o patriotismo que o inspirava, apesar da consciência pura com que se deu ao empreendimento, fundou a Companhia União e Indústria temeroso, ou pelo menos com a consciência do risco que corria: o fato de se servir uma parte da província de Minas apenas de uma estrada; por se tratar do que hoje se denomina zona crítica, já provocara grita e indignação nos mineiros do sul, que se consideravam tratados pela "tarifa dos enjeitados". Por mais que nos espante hoje, a construção da primitiva estrada do Paraibuna, incorporada pelo governo imperial à companhia organizada por Mariano Procópio, que tinha obrigação, nos termos da concessão, de aproveitá-la e por ela zelar, essa estrada que vai até à cidade de Juiz de Fora, despertou mesmo entre os pacatos mineiros pruridos separatistas.

Mariano Procópio, cuja figura deve ser incorporada à pequena galeria dos patriarcas do desenvolvimento nacional, levou a efeito a sua iniciativa com denôdo, obstinação, espírito de sacrifício e, o que importa no caso mais que tudo, com boa técnica. Solicitou a colaboração de elementos estrangeiros, descobriu entre os nacionais os que melhor poderiam servir à sua tarefa

192

193

imensa. Não se contentou com o pouco, com o precário, com o relativo. Deu ao seu empreendimento uma assistência honesta; não fêz uma estrada para servir durante algum tempo, não plantou couve, mas um grande carvalho, que é essa estrada que aí está, sempre modelar, honesta, serviçal e resistente.

194

Quero louvar, no dia de hoje, em Mariano Procópio Ferreira Laje, a raça dos homens de empreendimento, dos homens de visão, dos homens de Estado, que no entanto permaneceram na iniciativa privada, a raça dos fundadores do Brasil, dos que lutam pelo enriquecimento nacional no plano da iniciativa privada — e que quase sempre recolheram dos serviços prestados pouca paga e muitas injustiças, lutas e incompreensões. Saúdo em Mariano Procópio, criador da Companhia União e Indústria, construtora da estrada que nasceu há cem anos, um dos nomes mais ilustres de Minas e do Brasil, um dos homens práticos, realistas e por isso mesmo considerados temerários e arrojados pelos seus contemporâneos.

195

As estradas do Brasil já estão tardando demais; mas virão. Tardaram demais porque a noção de que é preciso agir e trabalhar com coragem e perseverança, de que é preciso constituir e construir o país, custou a amadurecer, não no nosso povo, mas nas nossas elites dirigentes, desviadas e absorvidas pelas preocupações formais, pelo beletismo, pelo juridicismo, pela politiquice, e divorciadas da realidade, afastadas da terra, dos problemas práticos, do que importa: operar a transformação dêste imenso patrimônio, que é o Brasil, numa nação livre, forte, vigorosa e econômicamente influente.

196

Que o exemplo de Mariano Procópio, pioneiro das verdadeiras estradas de rodagem em nosso país, homem de visão, honesto e empreendedor, nos anime, nos ajude nesta hora em que nos esforçamos para recuperar o tempo que se perdeu não construindo os caminhos de que o Brasil necessita para encontrar-se consigo mesmo.