



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



BIBLIOTECA DA

PRESIDÊNCIA

DA REPÚBLICA

AO DAR INÍCIO AS OBRAS DE ASFALTAMENTO E REMO-
DELAÇÁC DA RODOVIA RIO DE JANEIRO-BAHIA.

Como Presidente da República e também como mi- 972
neiro, profundamente vinculado aos interesses da
terra montanhosa, eu não poderia deixar de vir, pessoal-
mente, dar o sinal de partida para as turmas de técnicos
e operários que vão iniciar, de imediato, e com todo o
vigor, a pavimentação desta grande rodovia.

Tão bem quanto eu, sabeis da importância e da 973
magnitude da obra que encetamos. No Centro e no
Leste brasileiros, vinte e dois municípios de Minas e
onze da Bahia vão receber um novo e enérgico impulso.
E a economia da região — até agora tolhida pela difi-
cultade de tráfego na longa artéria — vai poder
expandir-se com uma incalculável força, desde que,
revestido o leito da BR-4, haja fácil escoamento para
os seus abundantes e variados produtos.

Dificuldades sem conta tiveram de ser vencidas, 974
para que, ainda em meu govêrno, se pudesse dar co-
mêço à pavimentação dos mil e trezentos quilômetros
que se estendem entre Leopoldina e Feira de Santana,
transformando essa via numa estrada de primeira
ordem, à altura das necessidades da vasta zona que per-
corre e do relevante papel nacional que desempenha,
como eixo de ligação entre as rêdes rodoviárias do Sul
e do Norte do país.

Abrindo um crédito de 7 bilhões de cruzeiros para 975
executar êsse extraordinário empreendimento, o go-
vêrno fêz um esforço considerável. Mas a nação in-
teira, não apenas as populações do Leste e do Centro
brasileiros, sabe que êsse esforço será fartamente com-
pensado, em breve espaço de tempo, e que não há inves-
timento mais produtivo do que êste, nesta hora.

- 976 Construída entre 1937 e 1950, com um padrão satisfatório para a época, a BR-4 mostra-se, agora, inteiramente inadequada às condições do tráfego, não só em virtude das dimensões dos veículos modernos, mas sobretudo pela intensidade de sua movimentação, de ponta a ponta, nesta estrada.
- 977 Apesar dos ingentes esforços desenvolvidos para a sua conservação, esta rodovia tornou-se uma estrada verdadeiramente agressiva, produzindo tremendo desgaste nos veículos e oferecendo dificuldades sem conta, principalmente no tempo das águas.
- 978 Todo o produto do capital e do trabalho, ao longo da grande longitudinal, bradava por que se desse ao leito desta o revestimento exigido, não só pelo seu pesado tráfego, mas também pela sua própria conservação, pois, não pavimentada, podia apagar-se no mapa brasileiro, como tantas vias desprotegidas contra os ataques da chuva, do trânsito, da erosão e da vegetação.
- 979 Desde que, em 1700, o padre Códeo desenhou o primeiro “caminho à Bahia”, esta estrada exprime os mais legítimos anseios de uma considerável parcela da população brasileira, e uma das mais imperativas exigências da economia nacional. Se terminasse meu governo sem lhe dar uma estrutura sólida e duradoura, eu me sentiria em falta irremissível para com as laboriosas populações que, nesta parte do país, estão edificando uma esplêndida civilização. Como haveria de faltar-vos êste governo, que abriu e pavimentou estradas pelo Brasil todo, desenvolvendo uma política rodoviária sem precedentes na história da administração brasileira ?
- 980 É oportuno, ao avizinhar-se o fim do mandato, um breve balanço de nossa atividade nesse campo. Ao

assumir o govêrno, trouxe comigo um esbôço de plano, depois transformado em plano quinquenal de obras rodoviárias, que previa, inicialmente, a pavimentação de 3.778 quilômetros e a implantação de 10.454 quilômetros entre obras básicas e melhoramentos.

981
Esse plano primitivo foi revisto, nêle se incluindo as grandes vias de acesso ao Planalto Central, tornadas necessárias com a edificação de Brasília. Elevamos a 5 mil quilômetros a meta de pavimentação e a 12 mil quilômetros a de obras básicas e melhoramentos. Isto, somente no que concerne ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, uma vez que êsses totais não compreendem obras vultosíssimas, executadas por outros órgãos, como a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, que constrói a rodovia Belém—Brasília — BR-14 — e o Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, que tem a seu cargo a BR-44 A, entre Fortaleza e Brasília.

982
Tanto o plano inicial, como o que depois veio ampliá-lo, se cumpriram fielmente, ou melhor, foram ultrapassados, pois a grande estrada Brasília—Acre, antes não prevista, veio somar-se aos compromissos do meu Govêrno, compromissos que estou saldando, e saldarei por completo, até o último dia do meu mandato.

983
Se lembrarmos que, em dois anos consecutivos, ocorreu no Nordeste brasileiro tremenda sêca, determinando que se aplicassem enormes recursos financeiros no atendimento dessa emergência, ver-se-á que o nosso esforço cresce, ainda mais, de vulto. Sômente o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem teve de alistar, em seus serviços rodoviários, quase 160 mil trabalhadores, a fim de atenuar as conseqüências do flagelo.

984
É, para mim, profundamente grato que êste Govêrno, que tanto se esforçou no setor das rodovias, possa

terminar com uma obra do porte desta, que traria orgulho a qualquer governante.

985

Na doce terra de Minas — nesta pujante metrópole sertaneja, que é Governador Valadares — entre fisionomias amigas, antigos prefeitos ou chefes municipais que vêm dos meus tempos de Governador, e novos políticos ou administradores que conheci depois, no meu constante convívio com os homens públicos do meu Estado — finco, assim, um marco de ouro, iniciando uma obra ciclópica e deixando os recursos para que ela possa concluir-se.