

# IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA NA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO\*

Helena Zarur Lucarelli \*\*

Ney Rodrigues Innocencio \*\*

Olga Maria Buarque de Lima Fredrich \*\*

## INTRODUÇÃO

A transferência da capital do Rio de Janeiro para o Planalto Central deve ser vista como uma etapa dentro de um processo de interiorização do povoamento. Não foi a construção de Brasília que iniciou o processo de ocupação do Brasil Central, mas, sem dúvida, o impulsionou fortemente. E o fez, quer de forma direta, por ser ela mesma, enquanto capital político-administrativa do país, um foco de atração para migrantes, um grande centro de concentração de população e recursos; quer indiretamente, ao acelerar a ocupação do território graças à implantação de infra-estruturas econômicas — de transportes e comunicações, de energia, de armazenagem — que acompanhou sua criação, cabendo, neste particular, especial destaque à infra-estrutura de

transportes. Brasília encontra-se, hoje, no centro de um sistema rodoviário constituído por vias de integração nacional. Rodovias como Brasília—Belém, Brasília—Cuiabá—Porto Velho, Brasília—Belo Horizonte—Rio de Janeiro, Brasília—São Paulo—Santos viabilizam, de um lado, a extensão da fronteira agrícola com a incorporação de novas terras à economia e, de outro, conectam as áreas agrícolas novas com os centros mais dinâmicos do país, integrando-as à divisão inter-regional do trabalho.

Ao lado da alocação de recursos do setor público para a implantação de infra-estruturas econômicas, outras medidas adotadas pelo Governo Central, como o desenvolvimento, em órgãos públicos localizados em Brasília e vinculados ao Ministério da Agricultura, de pesquisas voltadas para o aprimoramento de tecnologias que permitam o aproveitamento agrícola de áreas de solos pobres do cerrado ou, sobretudo, a política adotada

\* Recebido para publicação em 28 de fevereiro de 1989.

As discussões iniciais e a elaboração do plano deste relatório contaram com a participação da geógrafa Sulamita Machado Hammerli

Os autores agradecem à equipe de ilustração composta por Paulo Afonso Melo da Silva e Pedro Marcílio da Silva Leite e ao apoio prestado pela DRG/DF

\*\* Analistas Especializados em Geografia da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE

nos anos 70, de incentivos fiscais e créditos especiais a baixos juros para determinadas atividades produtivas na área da fronteira, criando condições de atração para a iniciativa privada, intensificam a mobilidade espacial do capital ao longo do território — conforme expresso na presença de empresas agropecuárias ou de mineração em estados como Mato Grosso ou Pará, por exemplo, vinculadas a firmas industriais e comerciais, nacionais e multinacionais, sediadas na Região Sudeste.

Como salienta Vesentini, para entender o significado da questão de Brasília como cidade-capital, da transferência da Capital Federal do Brasil, de uma cidade litorânea e situada em área densamente ocupada, para o interior do país, em uma porção do território distante das grandes concentrações demográficas, é elucidativo enfocar como tal questão tem sido abordada na perspectiva do pensamento geopolítico brasileiro, que desde a década de 20 tem insistido na mudança da capital para o Planalto Central:

“(...), um dos temas mais reiterados pelo discurso geopolítico brasileiro, desde os seus primórdios, foi o da “necessidade” de se interiorizar a Capital Federal, de transferi-la para o “Planalto Central”. Essa idéia normalmente vem interligada a outras, num conjunto onde aparecem os seguintes temas (e propostas de ação): a integração mais efetiva do espaço nacional; a ocupação do interior do País mediante uma “marcha para Oeste”; o estabelecimento de uma divisão territorial (administrativa) “mais racional” do País; a construção de uma rede de transportes densa e eficaz, para facilitar a interiorização da economia e da população; a preocupação com as fronteiras do País; e, o grande tema, que praticamente incorpora e norteia os demais, o de se estabelecer metodicamente um conceito de segurança nacional” (Vesentini, 1986, p. 70).

Um dos temas mais freqüentes no discurso geopolítico e que envolve preocupação com as fronteiras, com a integridade do território e com a transferência da Capital para o interior, incluindo ainda a ênfase no sistema de transportes, é o da “marcha para o Oeste”. Essa estratégia, voltada para o povoamento das áreas desocupadas ou subocupadas do Brasil

Central e da Amazônia, está fortemente identificada com o regime do Estado Novo. Determinadas iniciativas, empreendidas nos primeiros anos da década de 40, consubstanciam essa estratégia: a criação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (tendo por sede a atual cidade de Ceres) e da Colônia Agrícola de Dourados, no atual Estado de Mato Grosso do Sul; a criação do Território de Guaporé (atual Rondônia); a criação da Fundação Brasil Central. A construção de Brasília e a implantação das rodovias de penetração, que a acompanharam, não deixam de representar, ainda que fora do contexto do Estado Novo, um prosseguimento da estratégia da “marcha para o Oeste”.

O tema da segurança da Capital Federal, a princípio, foi mais comumente colocado no plano internacional, conforme transparece nas preocupações com a localização da sede do governo na faixa litorânea, mais sujeita a ataques externos e a influências estrangeiras. A ênfase é posteriormente deslocada para o plano interno, as referências se fazendo, agora, no sentido de preservar o Governo Central da excessiva aglomeração demográfica do Rio de Janeiro, da vizinhança com o desemprego, com as tensões e pressões. E, neste particular, pode-se colocar que Brasília não deixou de ser uma capital bastante adequada ao regime autoritário vigente no país no período 1964-84.

Embora a mudança da capital fosse uma proposta já presente na constituição promulgada em 24 de fevereiro de 1891 — que em seu artigo 3.º dizia: “Fica pertencendo à União, no Planalto Central da República, uma zona de 14 400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada, para nela estabelecer-se a futura Capital Federal” — e de ter sido seguidamente defendida pelo pensamento geopolítico brasileiro desde a década de 20, até 1946 quase nada se fez para operacionalizá-la. O autor anteriormente citado, a respeito do lapso decorrido entre sua inclusão na primeira constituição republicana e a tomada das primeiras medidas realmente efetivas para concretizar a transferência da capital nacional, aponta que tal se deu porque foi só a partir de um dado momento que se colocaram as precondições necessárias para a efetivação da transferência, quais se-

jam: 1) a possibilidade da interiorização da cidade-capital pressupunha um certo nível de povoamento para ser viável. Brasília, na realidade, não inicia um processo de ocupação, mas se insere em um processo iniciado por volta da década de 30. Brasília acelerou o processo de ocupação do Brasil Central, mas por sua vez tem nele uma de suas condições prévias de efetivação; 2) para a construção de Brasília era necessário que os meios de transportes e comunicações atingissem um certo nível de desenvolvimento. Brasília só pode ser consolidada como capital, quando o transporte viário e o aeroviário viabilizaram os deslocamentos rápidos até os grandes centros urbanos do país. E foi na década de 50 que a expansão dessas duas formas de transporte no Brasil conhecem um maior adensamento; 3) a efetivação da interiorização da capital do país teve, ainda, como uma de suas precondições, a centralização financeira e política, ocorrida por volta do final da década de 20 e acelerada a partir de 1937 (Vesentini, 1986).

Um exame mais pormenorizado do significado de Brasília será feito enfocando-se, inicialmente, as reações despertadas pela mudança da capital, vistas a partir de pronunciamentos feitos na Câmara dos Deputados, e analisando-se, a seguir, os impactos de sua criação na organização espacial do País, nas escalas nacional e regional.

## OS PRÓS E CONTRAS LEVANTADOS PELA CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA ANÁLISE DOS PRONUNCIAMENTOS FEITOS NA CÂMARA DOS DEPUTADOS NO PERÍODO 1953/60

O objetivo central deste capítulo é examinar a ideologia vigente na década de 50, a respeito da construção e da transferência da Capital Federal para Brasília. Para tal, serão analisados os pronunciamentos feitos pelos parlamentares no período de 1953-60, registrados pela **Seção de Histórico de Debates, Departamento de Taquigrafia, Revisão e Redação da**

**Câmara dos Deputados**, e publicados pelo **Diário do Congresso Nacional**. Assume-se estes pronunciamentos como representativos do pensamento da sociedade brasileira da época, em suas diferentes regiões.

O método de pesquisa empregado é o de análise de conteúdo em suas formas quantitativas e de análise estrutural, consideradas aqui como complementares. Define-se análise de conteúdo como um método de pesquisa desenvolvido especificamente para investigar problemas, no qual o conteúdo da comunicação é usado como a base da inferência (Holsti, 1969). Ideologia é entendida como uma forma de conhecer; uma parte da estrutura social determinada pela estrutura econômica, com a mediação das classes sociais, na qual o peso relativo da realidade e a influência de idéias anteriores são um forte componente (Cardoso, 1978).

É pois necessário, inicialmente, um certo posicionamento, uma rápida retrospectiva histórica a respeito da construção e transferência da capital para Brasília, que sirva como fio condutor da nossa análise.

### Restrospectiva

A construção de Brasília para sediar a nova capital do Brasil suscitou um amplo debate em todos os níveis da sociedade. Este fato, conforme coloca Vesentini (1986), costuma ser visto de duas formas complementares, ou seja, como iniciativa pessoal do Presidente Juscelino Kubitschek e como ato que teria consolidado uma aspiração nacional cujas raízes estão em antigos períodos da nossa história (Tiradentes, José Bonifácio, Varnhagen, Constituintes de 1891).

Contudo, a criação de Brasília e a mudança da Capital Federal do Rio de Janeiro para o interior é um tema de maior complexidade. Sua execução, naquele momento histórico (1957-60), está ligada a uma gama complexa de fatores que ganham intelegibilidade a partir de uma perspectiva histórica. Desta forma se somam os seguintes fatos:

#### *O novo momento da acumulação de capital*

Conforme nos mostra Farret, o novo momento da acumulação de capital impôs determinados padrões de divisão so-

cial e espacial do trabalho. "A política territorial nada mais seria que a intermediação do Estado neste processo" (Farret, 1985, p. 19). Desta forma, no momento em que a industrialização necessitava expandir o mercado consumidor interno, surge Brasília, articulada a um sistema rodoviário de integração nacional, constituindo-se, juntamente com seu entorno regional, "no verdadeiro trampolim do Sudeste industrial para a expansão da fronteira agrícola em direção ao Centro-Oeste e Norte do Brasil" (Farret, 1985, p. 25).

#### *A ideologia nacional-desenvolvimentista do governo JK*

Esta ideologia se baseava numa política cujo objetivo era desencadear o processo de desenvolvimento econômico, superando o subdesenvolvimento. Desenvolvimento, nesta ideologia, é entendido como prosperidade e está associado à paz e grandeza da nação; nacionalismo, por sua vez, é definido pelo próprio desenvolvimento, uma vez que se fundamenta nele como a única maneira de equiparar o Brasil aos demais países do mundo, "sem nenhum sentimento de inferioridade" (Cardoso, 1978, p. 193). É importante, contudo, que se esclareça que esta é uma caracterização particular de nacionalismo, quase inteiramente destituída de seus elementos políticos (Cardoso, 1978), na qual a nação é compreendida de maneira formal, e não como expressão de um povo.

A ideologia desenvolvimentista vê a consecução de seus objetivos como dependente da cooperação internacional com as nações do mundo ocidental. Sendo assim, justifica a internacionalização da economia como a única forma de vencer a pobreza, o subdesenvolvimento, garantindo a segurança nacional e, em última análise, a segurança do sistema. Brasília, a obra monumental, a "Meta-Síntese", é o símbolo do tão almejado futuro.

#### *A influência do pensamento geopolítico*

Por geopolítica entende-se um discurso, uma prática que, partindo de uma

perspectiva do Estado, estuda o espaço social visando a sua instrumentação (Vesentini, 1986, p. 52).

O pensamento geopolítico no Brasil se estruturou na década de 20, como uma reação à primeira constituição republicana (1891), tida como liberal. A argumentação central desta corrente era de que não havia condições para o exercício da democracia no Brasil, a qual era adequada apenas a outras realidades, mais especificamente às da Europa e dos Estados Unidos.

Para corrigir os excessos do liberalismo, o discurso geopolítico sugeria algumas medidas que, de uma forma ou de outra, estariam embutidas no grande tema desta linha de pensamento, ou seja, a segurança nacional. Dentre estas medidas, destacam-se a questão das fronteiras, da integração territorial, da ocupação do país mediante uma "marcha para o Oeste", a construção de um melhor sistema de transportes que facilitasse a ocupação central e setentrional do país e, finalmente, a mudança da capital do país para o interior.

A argumentação usada no sentido de enfatizar a necessidade de interiorização da capital freqüentemente contrastava críticas às condições da cidade do Rio de Janeiro, como cidade-capital, com as qualidades da nova localização no Planalto Central, que para os geopolíticos corresponderia ao retângulo Cruls<sup>1</sup>. Desta forma, por exemplo, dentre outras argumentações destacam-se as que apontavam as condições climáticas do Rio de Janeiro como inapropriadas, com verões muito quentes e úmidos, enquanto que o clima do Planalto Central, seco por ser continental e relativamente fresco por ser de altitude, era caracterizado como excelente (Backheuser, 1947, p. 745). A excessiva aglomeração demográfica do Rio de Janeiro, a qual acarretava eventuais agitações sociais, trazendo problemas para o governo, se contraporiam um ambiente de maior tranquilidade do Planalto Central, distante das agitações e pressões sociais. Por outro lado, à situação litorânea do Rio de Janeiro, sujeita a problemas de segurança e muito ex-

<sup>1</sup> **RETÂNGULO CRULS** — Área de 14 400 km<sup>2</sup> localizada em torno dos 15 aos 16.º de latitude Sul e 47 aos 49.º de longitude Oeste e estudada pela expedição chefiada pelo engenheiro Luis Cruls, em atendimento ao artigo 3.º da Constituição de 1891, que determinava a demarcação de uma área no Planalto Central para a localização da Capital Federal.

posta a influências externas, se oporia a localização interiorana, no "coração do país", que, além de muito mais segura, permitiria o ecoar da opinião nacional.

Nesta colocação, o pensamento geopolítico brasileiro vai buscar no conceito de *heartland*, "terra-coração", uma outra justificativa para a idéia de interiorização da capital. Neste discurso, o espaço é encarado a partir do ponto de vista da segurança do Estado, que tornaria imperativo a ocupação da "terra central", através da interiorização da capital, para a manutenção da integridade do território. Opondo-se a esta linha de pensamento estavam aqueles que procuravam apreender o político através do espaço, ou seja, enfocavam o assunto sob a luz da geografia política, distinguindo entre os termos "interior" e "central". Para estes (Guimarães, 1949; Waibel, 1948), a principal função de uma capital seria unir as várias regiões culturais do país e não "desbravar o sertão" (Waibel, 1948). Para os partidários da geografia política, portanto, a capital de um país deveria estar dentro da esfera econômica da sua "terra-coração", que, de acordo com a conceituação do geógrafo inglês Mackinder, o primeiro a utilizar o termo, corresponderia ao espaço enquanto porção territorial efetivamente ocupada pelos homens. A "terra-coração" seria, pois, um conceito dinâmico e funcional e, no caso do Brasil, se localizaria a partir da latitude de 20° para Sul, com o seu centro na cidade de São Paulo e não no centro geométrico do país (Waibel, 1948, p. 8).

#### *O Plano de Metas (1956-1961)*

Considerado como um marco fundamental para o planejamento mais centralizado da economia brasileira (Lafer, 1970), o Plano de Metas constituiu a primeira experiência de planejamento governamental efetivamente posta em prática em nosso país. Este programa setorial, que incluía 30 metas e mais a construção de Brasília, visava a, através da manipulação de incentivos, implantar uma vigorosa política industrial, cujo objetivo maior seria a melhoria do nível de vida da população.

O Plano de Metas abriu setores inteiros da economia brasileira ao capital estrangeiro, num esquema de alta lucratividade

e baixos custos, utilizando medidas tais como privilégios cambiais, incentivos fiscais, liberação da remessa de lucros etc. Sua efetivação foi tida como "a largada para a acumulação de capital em escala monopolista na estrutura econômica brasileira" (Mantega e Moraes, 1980, p. 83) e Brasília, sua meta-síntese, representaria "o padrão que separa o Brasil competitivo do Brasil monopolizado" (Oliveira, 1976, p. 88).

#### *A estruturação do espaço geográfico nacional*

A construção de Brasília insere-se no bojo da questão regional do Brasil, cujo momento, a segunda metade da década de 50, corresponde ao da consolidação de um espaço geográfico nacional integrado, a partir da concentração espacial da indústria na área de São Paulo e da divisão do trabalho que ela comandava.

As economias regionais, muitas das quais tinham tido momentos de apogeu ligados à demanda externa, se retraíram com o avanço industrial de São Paulo e a emergência de um sistema voltado para o mercado interno acentuando os desequilíbrios regionais, expressos não só pela percepção do Nordeste como "área-problema", mas também pela necessidade de se ocupar produtivamente certas áreas vazias, como o Centro-Oeste e a Amazônia. Desta forma, a interiorização da Capital Federal constitui, conforme coloca Vesentini (1986, p. 117), uma etapa importante "no engendramento do espaço nacional integrado com a (nova) divisão inter-regional do trabalho".

#### **Análise dos Pronunciamentos**

Do total de 193 pronunciamentos parlamentares a respeito da mudança da capital da República registrados na **Seção de Histórico de Debates, do Departamento de Taquigrafia, Revisão e Redação da Câmara dos Deputados**, no período de 1953-60, cerca de 50% foram proferidos por deputados da bancada do PSD (Partido Social Democrático), a grande maioria dos quais (cerca de 70%) representando o Estado de Goiás. Segue-se a esta a bancada da UDN (União Democrática Nacional), participando com quase 25% do total dos pronunciamentos registrados, destacando-se aí, além da

bancada de Goiás (50% do total de discursos da UDN), a bancada do DF (responsável por cerca de 28% dos discursos da UDN). O PTB ocupa a terceira posição em importância numérica no debate sobre a mudança da capital, destacando-se neste partido os discursos da bancada do Distrito Federal (cerca de 45% do total de pronunciamentos do PTB). Numericamente, os deputados que mais se destacaram neste debate foram os Srs. Anísio Rocha (PSD/GO) e Emival Caiado da UDN/GO. O primeiro proferiu 29 discursos, cerca de 15% do total de 193 pronunciamentos, e o segundo atuou em quase 11% (21 pronunciamentos) do número total de pronunciamentos em plenário a respeito da mudança da Capital Federal.

Analisando-se quantitativamente ano a ano a frequência dos pronunciamentos em Plenário voltados para o tema em pauta, observa-se que três fases distintas podem ser estabelecidas.

A primeira corresponde ao período 1953-55 e se caracteriza por uma discussão ainda incipiente, com apenas 25 pronunciamentos, ou seja, cerca de 13% do total dos 193 registrados. Neste período, destacam-se sobretudo o debate e a solicitação de estudos a respeito da localização precisa da nova capital, visando à homologação definitiva do sítio do DF. De um lado, estavam aqueles que defendiam a tradição, isto é, o retângulo Cruis, e, de outro, alguns deputados mineiros que viam o Triângulo Mineiro como uma melhor opção. A esse respeito, e a título de exemplo, cita-se o pronunciamento do Deputado Mário Palmério (PTB/MG, 04/06/53), que sugere a cidade de Uberlândia como tendo inúmeras qualidades para sediar a capital da República, "uma dádiva do céu ao Brasil".

A segunda fase compreende o biênio 1956-1957, quando o debate ganha corpo, tendo-se aí registrado quase 47% do número total de pronunciamentos sobre a mudança da capital. Esta atuação se prende, sem dúvida nenhuma, ao momento histórico, no qual a ideologia desenvolvimentista assume o papel dominante e toma forma com a ascensão de JK ao poder. A tônica contundente dos pronunciamentos é a ênfase na construção de Brasília como solução para todos os problemas do Brasil, "a solução para

salvar o Brasil" (Benedito Vaz, PSD/GO, 09/05/56).

Finalmente, a terceira etapa, 1958-60, com 76 pronunciamentos, cerca de 40% do total, corresponde ao período da obra propriamente dita, quando o debate se centra sobretudo em aspectos ligados à construção, gastos, condições e data de transferência da capital.

A análise de conteúdo de 97 discursos, ou seja, uma amostra de 50% dos pronunciamentos aleatoriamente selecionados para um estudo mais detalhado, demonstrou que, de modo geral, a idéia de transferência da capital para Brasília teve uma aceitação bastante grande por parte dos parlamentares. Cerca de 75% dos discursos se mostram favoráveis, sendo que em sua maioria com posições bastante firmes; já nos 25% considerados desfavoráveis, pode-se afirmar que quase não houve críticas contundentes à idéia da transferência em si mesma. Via de regra, a mudança era considerada uma boa idéia e a crítica se prendia, antes, à maneira como ela estava sendo posta em prática.

Uma gama variada de pontos de vista foi apresentada pelos parlamentares na defesa da idéia de interiorização da capital, incluindo argumentos sob a ótica ideológica, histórica, geográfica, social, geopolítica, econômica e até mesmo religiosa, como no caso do apresentado pelo Deputado João Menezes (PSD/PA, 13/11/57) que mostra Brasília como uma "predição de Dom Bosco".

A argumentação mais freqüente é a ligada à ideologia desenvolvimentista, que, numa linguagem otimista, situa Brasília como um marco de um novo Brasil que surgiria com o desenvolvimento industrial, "a construção de um império dentro das nossas fronteiras" (Medeiros Neto, PSD/AL, 01/11/58). O desenvolvimentismo é a ideologia do crescimento econômico a qualquer preço, desde que os meios usados para consegui-lo não contrariem ideologicamente o sistema capitalista. Esta ideologia atrai o poder de Estado, conferindo a ele um grande papel na sua difusão, ou seja, o de infundir, ao nível abstrato, a consciência do desenvolvimento, despertando a crença na viabilidade do empreendimento e transformando-o num projeto da sociedade como um todo (Cardoso, 1978, p. 208/209).

É nesse contexto que se pode inserir os pronunciamentos que fazem apologia à nova capital, conforme se pode verificar nos seguintes exemplos selecionados textualmente para exemplificar este ponto. Brasília é, pois, vista como “capital da esperança” (Anísio Rocha, PSD/GO, 03/09/59), como “uma nova era de progresso e de felicidade par o Brasil” (Galeno Paranhos, PSD/GO, 20/10/53), como “encaminhamento da solução dos principais problemas brasileiros” (Cunha Bastos, PSD/GO, 19/04/56), “alvorada de uma nova era, a esperança de um Brasil maior” (Anísio Rocha, PSD/GO, 03/09/59), “o abrir da cortina que asfixia o Brasil de hoje, para a construção da Pátria de amanhã” (Cunha Bastos, PSD/GO, 12/04/56), “solução para salvar o Brasil” (Benedito Vaz, PSD/GO, 09/05/56), “centelha divina do progresso” (Colombo de Souza, PSP/CE, 28/02/57) etc.

Seguem-se a estes, em freqüência, os argumentos com base histórica, os quais, em última análise, buscam as raízes da localização interiorana da capital, recorrendo “às “grandes personagens da história”, aquelas mitificadas pelas versões dominantes como autores de feitos que constituiriam a espinha dorsal da história do Brasil”. (Vesentini, 1986, p. 74). Neste grupo enquadra-se, por exemplo, a argumentação que mostra Brasília como um “preceito”, “imperativo”, “dispositivo” ou “mandamento constitucional” (Colombo de Souza, PSP/CE, 07/01/56; Anísio Rocha, PSD/GO, 24/01/56; Vasconcelos Costa, PSD/MG, 19/05/56; Colombo de Souza, PSP/CE, 21/10/59; Mendes de Moraes, PSP/DF, 23/02/60; Teixeira Gueiros, PSD/PA, 28/05/57; Emival Caiado, UDN/GO, 27/08/57). Outros enfoques neste grupo seriam os que vêem a capital como “um velho anseio da população brasileira” (Anísio Rocha, PSD/GO, 07/01/56), “uma velha aspiração do povo brasileiro” (Benedito Vaz, PSD/GO, 09/05/56), “decorrência de histórias e tradicionais aspirações do povo brasileiro” (Castro Costa, PSD/AL, 07/04/60) e explicitamente “atendimento aos reclamos históricos de José Bonifácio” (Medeiros Neto, PSD/AL, 01/11/58).

Este tipo de argumentação ideológica, que teve ampla continuidade com o discurso geopolítico brasileiro, cria, de acordo com Vesentini, “um tempo sem textura

e sem determinações próprias, como se a história fosse uma evolução linear de idéias que vão crescendo até se efetivarem; elimina-se o contexto onde essas idéias se deram e onde elas ganharam sentido, tomando-as como “fatos positivos” que se direcionariam para “uma maior integração nacional” e para sua consecução com a mudança afinal da sede do Governo” (Vesentini, 1986, p. 74).

Os argumentos geopolíticos constituem também uma categoria bastante representativa. Nela se incluem, além das afirmações diretamente expressas, tais como “vamos nos mudar para o interior por razões geopolíticas” (Abel Rafael, PR/MG, 23/02/60), argumentos que destacam a importância da interiorização para o povoamento, para a irradiação do progresso e para a integração nacional, associando-a ao bandeirantismo. Os seguintes excertos exemplificam o ponto: “Medida necessária para assegurar condições para o povoamento de vastas regiões e o desenvolvimento econômico do interior” (Benedito Vaz, PSD/GO, 09/05/56); “a interiorização é uma medida econômica social de inadiável necessidade” (Anísio Rocha, PSD/GO, 10/05/56); “o mais belo monumento da unidade nacional” (Fernando Ferrari, PTB/RS, 27/12/58); “aproximação das zonas coloniais — chamadas do Oeste — com os centros metropolitanos do Brasil, visando integrá-las cada vez mais no concerto da vida nacional, dentro da concepção de serem elas o meio onde se poderão desenvolver, solidamente, as raízes da civilização brasileira” (Cunha Bueno, PSP/SP, 22/05/59); “obra de penetração, de bandeirantismo e pioneirismo, que Brasília está facultando” (Medeiros Neto, PSD/AL, 01/11/58). A esse respeito é importante que se esclareça que “Neo-Bandeirantismo” era o lema da campanha da Marcha para o Oeste, que foi incentivada pelo movimento da “Cruzada Rumo ao Oeste”, iniciado em 1939 por Getúlio Vargas, que procurava por todos os meios, articulando-se com a imprensa e associações existentes, despertar a atuação e o entusiasmo da Nação para fazer reviver a epopéia dos bandeirantes.

Neste grupo se incluem ainda as propostas de ampliação da rede de transportes, diretamente ligadas à questão da integridade nacional. A construção de

ferrovias e rodovias destinadas a ligar o Distrito Federal em todas as direções é vista, por exemplo, como "um dos primeiros e importantes benefícios que a mudança da capital trará, pois promoverá o barateamento da vida através do pronto escoamento da produção" (Vasconcelos Costa, PSP/MG, 19/05/56).

As argumentações de caráter geográfico são também constantes no discurso dos parlamentares a respeito da mudança da capital. A cidade do Rio de Janeiro é mostrada como tendo um ambiente impróprio para capital, por ser "essencialmente comercial e industrial ... porto marítimo" (Anísio Rocha, PSD/GO, 10/05/56), "cidade saturada que não comporta crescimento populacional" (Vasconcelos Costa, PSP/MG, 19/05/56); "com inúmeros problemas de transporte, habitação, alimentação, suprimento de água e energia elétrica" (Colombo de Souza, PSP/CE, 28/02/57); "cujo clima torna impossível no verão uma vida normal" (Vasconcelos Costa, PSD/MG, 28/05/57). Enfim, a cidade do Rio de Janeiro, "cujos problemas locais cada vez mais absorvem recursos e atenção do governo federal" (Vasconcelos Costa, PSP/MG, 19/05/56) é mesmo "responsabilizada pela falta de progresso brasileiro" (Vasconcelos Costa, PSP/MG, 28/05/57).

Em contrapartida, "a construção de Brasília é mostrada como a panacéia para os angustiantes problemas em que se debate a sofredora população carioca" (Vasconcelos Costa, PSP/MG, 19/05/56). Sua localização é constantemente enaltecida, não só por estar "distante das pressões das massas cidadinas" (Emival Caiado, UDN/GO, 29/08/57), onde "os políticos poderão trabalhar com serenidade espiritual e bom senso" (Anísio Rocha, PSD/GO, 10/05/56), mas também pelos recursos naturais de que dispõe, como, por exemplo, através da argumentação expressa pelo Deputado Fonseca e Silva, "o rio Paranoá, em plena estação seca, possui mais água do que o total consumido pela capital de São Paulo... a região apresenta uma fisiografia suave, topografia ondulada e belo panorama... o solo é revestido de um manto de campos naturais e algum cerrado" (17/08/56) etc.

São ainda reiterados, no discurso ideológico a respeito da mudança da capital,

a necessidade de seu caráter estritamente administrativo e o alargamento do mercado interno que a mudança propiciaria. O primeiro pode ser exemplificado, dentre outras, pelas palavras do Deputado Divonsir Cortes (PTB/PR, 24/01/56), "a capital da República devia ter um sentido estritamente administrativo, nos moldes de Washington", e o último, pelos seguintes pronunciamentos: "O alargamento do mercado interno dará novas perspectivas à indústria nacional e um novo sentido de marcha para o Oeste..." (Cunha Bastos, PSD/GO, 12/04/56); "essa indústria, que ainda não tem tido condições de competir com o mercado externo, seria também favorecida; as regiões abandonadas do país receberiam um novo surto de progresso, fazendo com que se elevasse o padrão de vida das massas interioranas, que, aumentando o seu "standard of life", seriam o mercado da grande indústria sulista" (Emival Caiado, UDN/GO, 29/08/57).

Outro ponto de vista, usado pelo grupo mudancista, é o do caráter autofinanciável e até mesmo lucrativo da construção de Brasília, que pode ser exemplificado pelas seguintes citações, dentre outras: "Segundo estudos feitos, a construção da Nova Capital não custará um cruzeiro sequer aos cofres da nação. Pelo contrário, poderá dar saldo favorável à administração pública" (Anísio Rocha, PSD/GO, 24/01/56); "é necessário, é essencial que a mudança da capital se torne efetiva o quanto antes... esse período de ascensão econômica brasileiro deve ser incrementado no sentido, justamente, da criação, da aplicação de recursos para fontes produtivas" (Colombo de Souza, PSP/CE, 28/02/57).

De modo geral, pode-se dizer que não houve, por parte dos parlamentares, críticas contundentes à transferência da Capital Federal para Brasília. Observa-se quase que um consenso a respeito da razoabilidade da mudança, mesmo por parte da oposição, que, ao criticar o empreendimento, constantemente afirmava sua "necessidade inadiável" (João Agripino, UDN/PB, 10/08/56) ou manifestava seu voto favorável (Carlos Lacerda, UDN/DF, 27/08/57). É importante assinalar, contudo, que os antimudancistas eram vistos pelos demais como "inimigos da nação" (Benedito Vaz, PSD/GO, 22/06/57), "como tendo propósitos su-



balternos" (Teixeira Gueiros, PSD/PA, 28/05/57), "inconscientes da realidade nacional" (Vasconcelos Costa, PSD/MG, 19/05/56), "impatriotas" (Benjamim Farah, PSP/DF, 23/02/60) etc.

Foram detectadas críticas, em cerca de 25% dos pronunciamentos analisados, 55% das quais provenientes da bancada da União Democrática Nacional, representando sobretudo o DF, mas também a Paraíba, a Bahia e o Rio de Janeiro.

A argumentação antimudancista pode ser resumida, **grosso modo**, em três diferentes fases. A primeira, correspondendo ao período de 1953-55, se caracteriza por um debate bastante fraco, já que Brasília é vista, por esta corrente, como uma obra utópica, inatingível "um lindo sonho de uma noite de verão" (Mário Palmério, PTB/MG, 04-06-53). A segunda fase, correspondendo, em linhas gerais, ao período 1956/58, pode ser caracterizada como de combate à mudança através da argumentação de fundo econômico, ou seja, o agravamento da crise econômica em decorrência da forma como a obra estava sendo efetivada. Em poucas palavras, a grandiosidade do empreendimento, seu custo e a inflação decorrente, como pode ser inferido através das seguintes citações: "Apoiamos o empreendimento, mas somos contrários à sua realização neste ritmo que desequilibra as finanças do país" (Mário Martins, UDN/DF, 20-12-58); "ressalvadas minhas convicções quanto aos efeitos econômicos . . . tenho uma impressão favorável do arrojado empreendimento" (Aliomar Baleeiro, UDN/BA, 23-12-58); "antieconômico" (Sérgio Magalhães, PTB/DF, 23-10-57; . . . a construção de Brasília é inflacionária" (Aliomar Baleeiro, UDN/BA, 23-12-58) etc.

Na terceira fase (1959-60), as críticas centram-se sobretudo na impossibilidade de mudança dentro do prazo preestabelecido, devido à falta de condições de habitabilidade. Várias propostas foram apresentadas sugerindo o adiamento da mudança, como, por exemplo, o projeto do Deputado Sérgio Magalhães (PTB/DF, 16-09-59), que propunha um adiamento de oito meses para o evento. As seguintes citações, dentre outras, exemplificam a caracterização do movimento antimudancista no período em

questão: "A instalação da sede do governo será de direito e não de fato. . . Brasília não está em condições de ser, sequer, uma grande repartição pública. . ." (Mário Martins, UDN/DF, 12-02-60); "o essencial, o indispensável, o indeclinável é esse mínimo de garantias institucionais, sem o qual a mudança para Brasília constitui um crime contra a Nação" (Ernani Sátiro, UDN/PB, 24-03-60). "Então, seria de indagar se o governo pretende isolar de tudo o Congresso. . . Sem imprensa, não terá vida o Legislativo" (João Agripino, UDN/PB, 24-03-60).

Paralelamente a estes três grupos de argumentações antimudancistas, a análise de conteúdo nos permite detectar, ainda, outras linhas relevantes de contestação. Entre elas, destaca-se a posição de alguns parlamentares que viam a localização da capital em Minas Gerais, nas imediações de Belo Horizonte, ou no Triângulo Mineiro, como melhor opção. O Deputado Gustavo Capanema (PSD/MG) liderava o movimento para a localização da Capital Federal nas proximidades de Belo Horizonte, afirmando que só para essa área, já possuidora de infra-estrutura, a mudança poderia ser feita em curto tempo, complementando textualmente: "Afinal, nada é mais elástico que a Geografia. . . Minas também é Planalto Central" (14-04-56). Da mesma forma, a argumentação utilizada, por exemplo, pelo Deputado Mário Palmério (PTB/MG, 04-06-53) enaltece as qualidades do Triângulo Mineiro para a localização da capital, ao mesmo tempo em que caracteriza o Planalto Central goiano como "deserto". Este ponto é referido por Preiswerk e Perrot (1978, p. 200) como "dois pesos, duas medidas" no nível terminológico e sugere uma imagem à qual está ligada uma valorização emocional dos fatos. Em outras palavras, o termo escolhido cria uma imagem a qual procura induzir a aceitação da audiência, enquanto que o contexto sintático completa o sentido. Um outro exemplo de palavra carregada com juízo de valor negativo é "sertão", muito usada na caracterização do Planalto Central nos pronunciamentos contrários à mudança da capital, como se pode observar, dentre outras, nas seguintes afirmações: "A mudança da capital para o Sertão Goiano" (Mário Martins, UDN/DF,

12-02-60), e "um sertão, maninho, intratável ao cultivo agrícola" (Nestor Duarte, PL/BA, 19-02-60).

Deve-se ainda destacar, entre as argumentações consideradas desfavoráveis à mudança da capital, as que desaprovam o tratamento dado aos operários que a construíram (Fernando Ferrari, PTB/RS, 27-12-58); as que protestavam contra a contratação de firmas estrangeiras (Sérgio Magalhães, PTB/DF, 23-10-57 e 16-09-59); aquelas que sugeriam que os deputados locais tinham interesses materiais no Planalto Central (Benjamim Farah, PSP/DF, 23-02-60) e, por fim, as que se preocupavam com o esvaziamento do Rio de Janeiro, como o pronunciamento feito por Elói Dutra, "quando Vossa Excelência fala no crédito de 150 milhões de cruzeiros para as festividades de Brasília, é conveniente notar que todas as obras do Rio de Janeiro — cidade com 3 milhões de habitantes, cidade viva, portanto — estão paradas, porque a SURSAN não consegue, em qualquer estabelecimento de crédito, a módica importância de 160 milhões de cruzeiros para continuar suas obras" (Elói Dutra, PTB/RJ, 24-03-60).

Em suma, conforme se pode observar por esta análise, argumentos dos mais variados, pró e contra Brasília, foram levantados pelos parlamentares no período 1953/60. Contudo, não se pode dizer que a este nível o debate tenha sido contundente. Em linhas gerais, o discurso ideológico foi marcado sobretudo pelo otimismo e pela esperança num futuro melhor, tendo em Brasília um símbolo. As oposições parlamentares raramente conseguiam tecer críticas profundas ao empreendimento em si, e, quando as esboçavam, constantemente o faziam expressando, ao mesmo tempo, algum tipo de aceitação. Foram observadas, contudo, críticas bastante definidas à maneira como a mudança estava sendo realizada. Estas críticas variavam desde aquelas com um enfoque bastante claro, como as de fundo econômico, até as de caráter velado, entre as quais as que utilizavam em seu texto palavras carregadas de juízo de valor negativo, como "deserto" ou "sertão".

A análise que aqui apresentamos não esgota, em absoluto, o assunto. Muito mais precisa ser feito a fim de dar conta da complexidade do objeto. Sugere-se,

por exemplo, como complemento, uma análise de periódicos e outros depoimentos da época.

## IMPACTOS NA ESCALA NACIONAL — O REDESENHO DO EIXO DO PODER

Brasília pode ser vista como ponta de lança de uma política de desenvolvimento de âmbito nacional, em contraposição à ideologia do desenvolvimento regional vigente no período de sua construção e representada pela criação de órgãos regionais, como a SUDENE. Paralelamente, corresponde a uma concretização da política de segurança nacional.

Como coloca Farret, o Plano de Metas produziu diversos impactos sócio-econômicos e espaciais sobre o território nacional: reforçou os desequilíbrios setoriais, ao enfatizar o setor manufatureiro; acentuou os desequilíbrios sociais, via compressão de salários da classe trabalhadora e mudança na composição da demanda em favor dos estratos mais altos da população; no plano político, propiciou o alinhamento de segmentos da burguesia nacional, com interesses junto ao capital internacional, com a tecnoburocracia estatal; agravou o desequilíbrio espacial, ao privilegiar em termos de investimentos a Região Sudeste; e, por fim, como decorrência dos investimentos feitos entre 1956-61, criou um hiato entre a estrutura de demanda e a capacidade de produção subutilizada (Farret, 1985). Brasília, e as infra-estruturas que acompanharam sua criação, iria contribuir para a ampliação do mercado interno exigida pelo estágio de desenvolvimento das forças produtivas, via expansão da fronteira econômica, e para o fortalecimento do principal centro da economia nacional, São Paulo.

Os impactos gerados pela implantação da nova Capital Federal, enquanto base para a incorporação de novas áreas ao processo econômico, não se traduzem por uma simples expansão das áreas ocupadas, mas, sobretudo, pelos novos tipos de valorização que passam a prevalecer no espaço da fronteira, tão bem

expressos nas formas assumidas pela ocupação da Amazônia, principalmente a partir dos anos 70.

Como centro político nacional, Brasília se insere, ela mesma, no eixo do poder; como base para o avanço da fronteira, reforça a posição hegemônica de São Paulo, principal beneficiário das novas oportunidades de valorização do capital, intensificadas por sua implantação; como nova Capital Federal, contribui para a perda da posição relativa do Rio de Janeiro, em face de São Paulo, ao capturar parte de suas funções.

## **Alterações no Sistema de Transportes**

A idéia da construção de Brasília esteve, desde o começo, associada à da implantação de longos eixos viários que, visando a promover a sua ligação com as capitais dos Estados e Territórios, traria como consequência a integração de todo o espaço nacional.

Quando, em 1960, ocorreu a inauguração de Brasília como a nova capital do País, simultaneamente se verificou a entrega ao tráfego de dois eixos rodoviários de longo alcance — as Rodovias Belo Horizonte—Brasília, já pavimentada, e a Belém—Brasília, ainda em terra batida — demonstrando a decisão governamental de atuar no sentido de fazer daquela cidade um novo ponto de convergência e divergência no sistema rodoviário nacional.

A partir de então, assistiu-se a uma continuidade deste processo, que foi merecedor de toda a atenção dos governos posteriores ao do Presidente Juscelino Kubitschek, uma vez que a construção dos longos eixos rodoviários atendia a necessidades crescentes, tanto de natureza econômica como geopolítica.

### *Evolução do problema do acesso às regiões centrais*

Embora o Brasil tenha chegado até a década de 50 ostentando um setor de transportes constituído por algumas redes regionais fracamente articuladas, ligadas por poucos eixos, deve-se mencionar que a preocupação de dotar o país de uma infra-estrutura viária que atendesse aos objetivos da integração do território nacional, tanto econômica

como política, já se acha patente nos planos de viação elaborados no 2.º Império.

Tratava-se de planos mistos baseados no aproveitamento das ferrovias e dos rios, principalmente o São Francisco, o Paraná, o Paraguai e os da Bacia Amazônica. Nestes planos se propunha a construção de extensas ferrovias que se conectariam com portos fluviais dispersos pela nossa hinterlândia e que, até mesmo, se prolongariam por países vizinhos, especialmente a Bolívia e o Paraguai, visando a atrair os seus produtos para os nossos portos litorâneos. Enquadram-se, neste caso, os planos Moraes (1861), Queirós (1874), Rebouças (1874) e Bicalho (1881), que, apesar de apresentarem alto valor e serem resultantes de estudos acurados sobre os sistemas fluviais e ferroviários, não foram oficialmente aprovados.

Na realidade, ao terminar o período imperial, a expansão ferroviária se achava muito aquém do que propunham os planos, bastando dizer que, até então, não havia sido realizada conexão com nenhuma das artérias fluviais mencionadas.

O primeiro plano de viação do período republicano, o de 1890, tal como os do período imperial, se baseava na articulação do sistema ferroviário com o fluvial. De um modo geral, serviu de base à extensão da rede ferroviária que foi implantada no país. No período republicano, o sistema ferroviário assistiu a uma expansão bem mais acentuada que a verificada no anterior, tanto que, logo nos primeiros decênios, já havia se processado a ligação do extremo meridional do país com o Sudeste, realizadas duas conexões com o rio São Francisco, em Pirapora e Juazeiro, e, o mais importante do ponto de vista da integração nacional, alcançada a Região Centro-Oeste através de longos eixos ferroviários que penetraram em Goiás (parte central) e atual Mato Grosso do Sul, alcançando Porto Esperança, no rio Paraguai. A necessidade da construção de uma ferrovia para Mato Grosso começou a ser considerada desde o término da Guerra do Paraguai, e, como consequência, foi construída a E. F. Noroeste do Brasil, iniciada em 1905 e concluída em 1947, quando foi inaugurada a ponte Eurico Dutra, sobre o rio Paraguai.

Todavia, a partir de 1920, observa-se que o transporte rodoviário começa a assumir projeção crescente graças ao desenvolvimento do uso dos veículos automóveis. Tais veículos anulavam a vantagem apresentada até então pelas ferrovias, representada pelo fator velocidade. E, uma vez que o parque ferroviário começava a se deparar com problemas difíceis de serem superados a curto prazo (obsolescência das vias e do material rodante e impropriedade de traçados), enquanto o transporte rodoviário oferecia uma série de vantagens (construção mais fácil e menos onerosa, facilidade de transporte porta a porta, flexibilidade de itinerários), passou este a figurar, desde a década de 20, em planos de viação, inicialmente apenas rodoviários.

Destes planos rodoviários merece referência especial o de Luis Schnoor (1927), o primeiro que, ao levar em conta o dispositivo constitucional que determinava a transferência da capital do país para o Planalto Central, idealizou um sistema rodoviário no qual, da área onde futuramente seria localizado o Distrito Federal, emanava um conjunto de rodovias radiais de forma a tornar a futura sede político-administrativa do país um elemento efetivo do processo de integração do território nacional (ver Mapa 1).

Refletindo a projeção assumida pelo rodoviarismo no país, o Plano Geral de Viação Nacional de 1934, o primeiro a ser aprovado oficialmente no Brasil, concedeu ao transporte rodoviário uma ênfase igual à do ferroviário.

Este plano, embora tenha abandonado uma das idéias básicas surgidas no de Schnoor, a da construção de rodovias radiais, também dedicava especial atenção ao problema da integração nacional, tanto que incluía oito longos eixos que, partindo do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, se estendiam até o Centro-Oeste e Norte do país.

No Plano Nacional de Viação de 1946, o transporte rodoviário assumiu a primazia, e, por se considerar, então, que era o mais indicado em áreas fracamente povoadas e de escassa produção, substituiu o ferroviário na função pioneira de despertar a nossa imensa hinterlândia, que se mantinha estagnada ou, mesmo, inexplorada. Tornou-se, assim, o transporte rodoviário o princi-

MAPA 1  
BRASIL  
PLANO RODOVIÁRIO DE LUIS SCHNOOR



FONTE: Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transportes 1952

pal responsável pela obra de integração nacional e, das rodovias incluídas no plano com este objetivo, ressaltavam pela importância as transversais Santos—Corumbá; Vitória—Mato Grosso; Salvador—Porto Nacional; e, as longitudinais, Rodovia Getúlio Vargas (Belém—Jaguarão) e Transbrasiliana (Belém—Livramento).

O Plano Nacional de Viação de 1951, também aprovado oficialmente, reflete uma preocupação crescente com a questão da marginalização de uma grande porção do território nacional. Tanto assim que procurou tornar o setor rodoviário ainda mais atuante no processo de interiorização do nosso desenvolvimento, planejando para tanto novas transversais que se estendiam pelo espaço centro-oeste (São Paulo—Porto Murinho; Ilhéus—Posse; Montes Claro—Cuiabá e Feira de Santana—BR-14). Ao mesmo tempo, indicou a construção de dois acréscimos ferroviários que se conectariam com o transporte fluvial nas localidades de Peixe (rio Tocantins) e Araguaiana (rio Araguaia). Propunha, ainda, a ligação ferroviária Campo Grande—Cuiabá, que possibilitaria o intercâmbio da capital mato-grossense com importantes centros do Sudeste.

Em que pese todo o idealismo constante nos planos de viação desde 1890 até 1951, o que se constatava, ao se iniciar a segunda metade do Século XX, é que o problema de acesso ao nosso interior mais remoto pouco tinha se alterado em relação à situação em que se encontrava nas suas primeiras décadas. A não ser a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a E. F. Goiás, nenhuma outra via moderna de transporte terrestre havia logrado avançar até as áreas centro-ocidentais do país. As rodovias, apesar do grande progresso alcançado, só haviam se interiorizado através do Sudeste, do Sul e do Nordeste. Quanto às demais regiões, a circulação de veículos automóveis se processava com grande dificuldade através de estradas carroçáveis no Centro-Oeste e era praticamente inexistente na Amazônia, onde a presença de grandes vias fluviais, a fraqueza do povoamento e as dificuldades de penetração na floresta constituíam sérios obstáculos ao desenvolvimento das rodovias.

A situação começa a se alterar substancialmente a partir da segunda meta-

de da década de 50, quando, uma vez decidida a transferência da capital, se cogitou de implantar uma infra-estrutura de modo a viabilizar o seu funcionamento como sede político-administrativa do país. Nesta época, dois fatos ocorreram que foram de importância marcante quanto ao acesso às regiões centrais. Um deles foi a implantação da indústria automobilística e o outro, a este correlacionado, a "opção rodoviária", ambos incluídos nas diretrizes do Plano de Metas, tal como a construção da nova capital. Tornou-se, assim, o transporte rodoviário o sistema viário básico para a consecução de uma efetiva integração política e econômica do país (ver Mapa 2).

Conforme foi mencionado, ao ser inaugurada a nova capital, achavam-se construídas as rodovias Belo Horizonte—Brasília e Belém—Brasília, fatos que possibilitaram, em tempo recorde, um notável avanço de eixos modernos de circulação, através de nossa hinterlândia. Eixos que, pela primeira vez em nossa história, depois de atravessarem centenas de quilômetros através do Centro-Oeste, alcançavam a Amozônia e serviam para balizar um processo de povoamento da estrada de Anápolis para o local nadas, cuja tendência passou a ser a de um recrudescimento com o correr do tempo. Convém salientar que a ligação rodoviária com São Paulo já havia sido estabelecida desde o início da construção de Brasília, através do prolongamento da estrada de Anápolis para o local da futura capital.

O novo Plano Nacional de Viação, de 1964, reflete a influência da construção de Brasília na reestruturação do nosso sistema viário, quando estabelece que "com a interiorização da Capital Federal e expansão conseqüente do triângulo do Poder — Rio, Belo Horizonte, São Paulo — para um quadrilátero com um dos vértices em Brasília, novas necessidades de ligações surgiram, tendo em vista a conexão do Centro do Poder Político do País — Brasília — com os demais centros do Poder Nacional e as regiões fronteiriças de maior sensibilidade estratégica".

Com isso, foi planejado um conjunto de rodovias radiais — do qual fazem parte as acima referidas — que constituiriam fator primordial para a consecução

ção daqueles objetivos, no que seria complementado pelos demais tipos de rodovias.

Para o transporte ferroviário também ficou prevista uma certa centralidade de Brasília, através da construção dos troncos Nordeste (Natal—Brasília), Sudeste (Rio—Brasília) e Sul (Porto Alegre—Brasília), sendo este último o único até hoje concluído.

Quanto ao transporte aéreo, que, desde várias décadas antes da chegada das rodovias, constituía o elemento mais eficiente para quebrar o isolamento das populações das áreas mais remotas do nosso interior, também foi influenciado com a transferência da capital, passando por uma profunda reestruturação. Brasília se constituiu num centro de importantes linhas aéreas nacionais e internacionais que já figurava, na primeira metade da década de 60, como o quarto do país em movimento de passageiros.

Por outro lado, ocorreram alterações no movimento de muitas linhas aéreas no interior do Centro-Oeste, em face da concorrência do transporte rodoviário, chegando algumas, que atendiam a centros menos expressivos, a serem suprimidas, enquanto outras eram criadas em centros de áreas mais dinamizadas. De acordo com o Novo Plano Nacional de Viação de 1964, a Região Centro-Oeste ficou dotada de 70 aeroportos, dos quais sete de primeira classe. Com a crescente onda povoadora resultante da penetração de empresas capitalistas na região, avolumou-se o movimento dos táxis-aéreos, que, mantendo linhas centralizadas em alguns desses aeroportos, se alongam até os pontos de pouso em áreas ainda não alcançadas por vias terrestres modernas, mas já em fase de exploração.

Na década de 70 assistiu-se a uma intensificação da construção rodoviária, que alcança o seu apogeu no Governo Médici (1969/1974).

Verificou-se o asfaltamento total da Belém—Brasília e iniciou-se a construção de novas rodovias como a Porto Velho—Manaus e a Cuiabá—Santarém, que, ao lado da primeira, concorriam para integrar definitivamente a Amazônia e o Centro-Oeste com as áreas mais desenvolvidas do país.

Na época atual, conforme se pode constatar pelo Mapa 3, embora nem to-

das as rodovias radiais tenham sido concluídas, a maior parte das capitais e dos centros mais evoluídos do país já dispõe de contato rodoviário com Brasília, em vários casos em condições altamente eficientes. Desse modo, pode-se concluir que a transferência da capital concorreu para a concretização, do ponto de vista dos transportes, de um sistema viário capaz de colaborar, de forma efetiva, na obra de integração econômica e política do país.

## O Esvaziamento do Rio de Janeiro

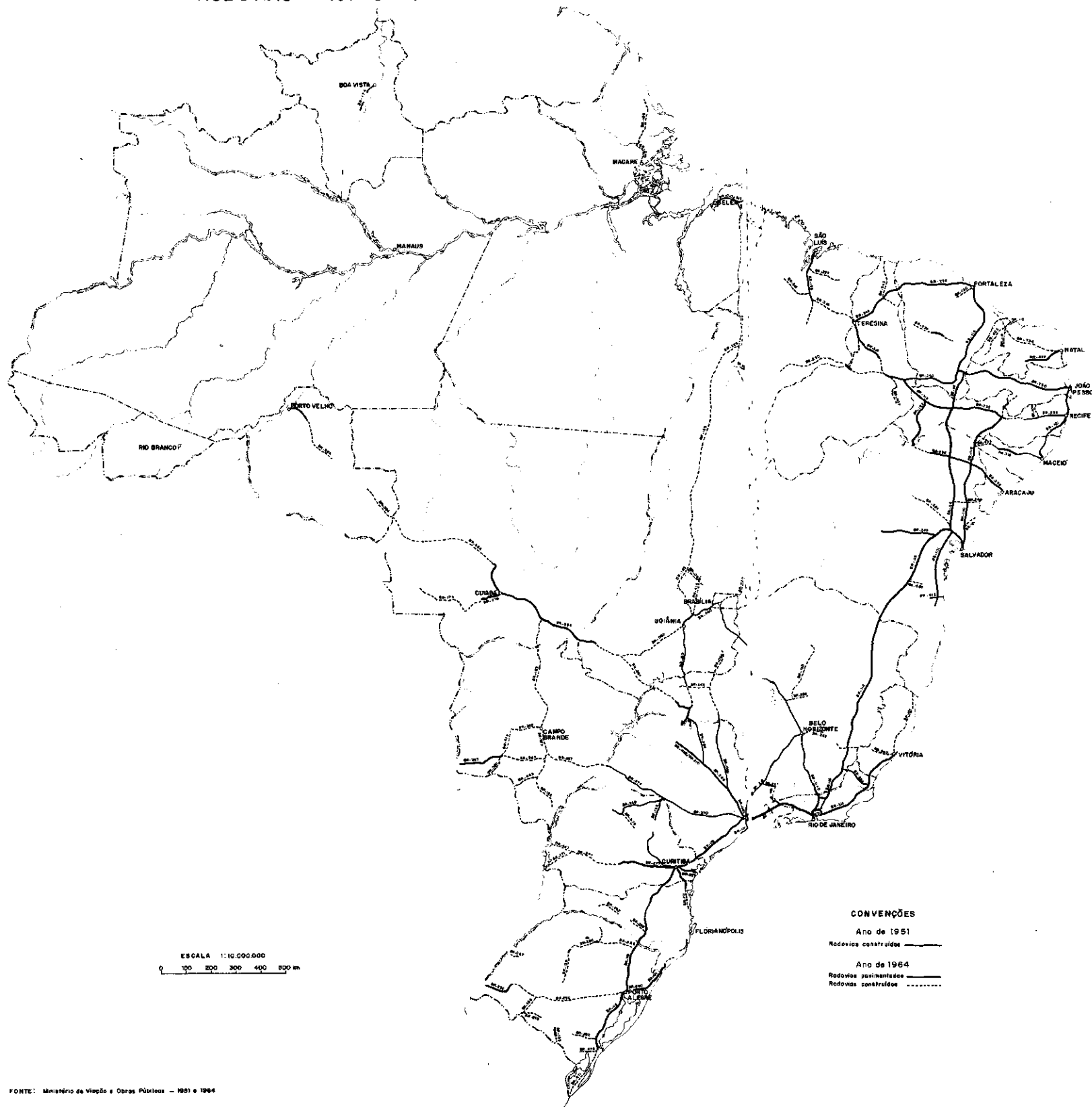
A transferência do aparelho governamental, a retração do seu papel de sede de empresas estatais de âmbito nacional, a perda de postos de trabalho com o conseqüente rebatimento sobre o montante de renda, a diminuição do poder de pressão para atrair investimentos públicos contribuíram para o esvaziamento econômico e político da ex-Capital Federal.

A posição hegemônica da cidade do Rio de Janeiro no país já fora, sem dúvida, afetada, antes mesmo da criação de Brasília, pela ascensão de São Paulo, apoiada em uma hinterlândia dinâmica e na industrialização. Contudo, acompanhando Davidovich, pode-se considerar, "como um marco de declínio mais pronunciado, a mudança da sede do Governo Federal para o Planalto, que o estabelecimento da fusão entre os antigos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro não logrou superar" (Davidovich, 1986, p. 351).

Alguns indicadores são expressivos da perda de posição relativa do Rio de Janeiro no cenário nacional.

No que concerne ao incremento de população, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro apresentou, no período 1970-80, um ritmo sensivelmente inferior ao dos demais pontos que compõem o "quadrilátero do poder" (ver Tabela 1), sendo, mesmo, ao lado da Região Metropolitana de Recife, uma das duas regiões metropolitanas brasileiras que registrou menor crescimento populacional relativo ao longo do período citado. É significativo, igualmente, o declínio da participação do Rio de Janeiro na produção in-

MAPA 2  
BRASIL  
RODOVIAS — 1951 e 1964



ESCALA 1:10.000.000  
0 100 200 300 400 500 km

CONVENÇÕES

Ano de 1951  
Rodovias construídas —————  
Ano de 1964  
Rodovias pavimentadas - - - - -  
Rodovias construídas - - - - -

dustrial do Brasil. Já suplantada, neste particular, pela metrópole paulista em 1920, a metrópole carioca vê ampliar-se progressivamente a diferença, em favor daquela, a partir dos anos 30. Dados relativos não às regiões metropolitanas, mas às unidades da federação, ilustram o progressivo declínio da participação do Rio de Janeiro na indústria de transformação do País, ao contrário do que ocorre com Minas Gerais, que — graças a uma política de industrialização empreendida pelo governo estadual, a partir de 1960 — aumenta sua participação (ver Tabela 2).

Mas é talvez no setor financeiro que se encontre o exemplo mais expressivo do esvaziamento do Rio de Janeiro e da ascensão de São Paulo, conforme demonstrado em recente estudo elaborado por Lobato Corrêa. Como indica este autor “a expansão do sistema bancário, que ganha impulso a partir da reforma financeira de 1964-1967, se fez com base em um processo de concentração-dispersão, com a diminuição progressiva do número de bancos e o aumento, também progressivo, do número de agências” (Corrêa, Roberto Lobato, manuscrito, 1988).<sup>2</sup>

Em 1961, um momento imediatamente anterior ao da reforma citada, a gestão da atividade bancária estava dispersa por 77 centros urbanos, que sediavam 333 bancos comerciais. O Rio de Janeiro sediava 101 empresas bancárias, contra as 74 da cidade de São Paulo. Tratava-se, eminentemente, de bancos de dimensões pequenas e de atuação espacial de âmbito regional. Já em 1985, existiam apenas 90 bancos comerciais; o número de centros gestores, acompanhando tal concentração, cai de 77 para 28; o número de agências bancárias, ao contrário, ampliou-se de 5 247 para 15 070, entre 1961 e 1985, refletindo a criação de verdadeiras redes bancárias nacionais. Com efeito, em 1985, em oposição ao padrão ainda dominante em 1961, o sistema bancário brasileiro caracteriza-se por ser um sistema nacionalmente integrado, constituído por bancos que atuam, através de suas agências, em todo o território brasileiro. E é a metrópole paulista o centro que mais foi beneficiado

<sup>2</sup> O manuscrito citado pelos autores está sendo publicado neste número.

**TABELA 1**  
**TAMANHO E CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO, SEGUNDO AS REGIÕES METROPOLITANAS E MUNICÍPIOS CENTRAIS — 1970-1980**

REGIÕES METROPOLITANAS E MUNICÍPIOS CENTRAIS	POPULAÇÃO — 1980			POPULAÇÃO — 1970			VARIÇÃO 1970-80 (%)		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Região Metropolitana de São Paulo.....	12 588 439	12 183 139	405 300	8 137 401	7 663 528	273 873	54,7	54,4	62,8
São Paulo.....	8 493 598	9 337 649	155 949	5 921 796	5 869 966	51 830	43,4	42,0	200,9
Região Metropolitana do Rio de Janeiro.....	9 018 637	8 826 184	192 453	7 082 404	6 839 933	242 471	27,3	28,6	-7,4
Rio de Janeiro.....	5 093 232	5 093 232	—	4 252 009	4 252 009	—	19,8	19,8	—
Região Metropolitana de Belo Horizonte.....	2 541 788	2 462 688	79 100	1 605 663	1 501 828	103 835	58,3	64,0	-23,8
Belo Horizonte.....	1 781 924	1 776 146	5 778	1 235 001	1 228 295	6 706	44,3	44,6	-13,8
Brasília (DF).....	1 177 393	1 139 480	37 913	538 351	516 896	21 455	118,7	120,4	76,7

FONTE: Sinopse Preliminar dos Censos Demográficos de 1970 e 1980 — População Residente.

**TABELA 2**  
**VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL, SEGUNDO UNIDADES DA FEDERAÇÃO, NO BRASIL — 1940-1980**

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	VALOR DA TRANSFORMAÇÃO INDUSTRIAL (%)				
	1940 (1)	1950 (1)	1960	1970	1980
<b>BRASIL.....</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Pernambuco.....	4,6	4,0	2,6	2,2	2,0
Bahia.....	1,4	1,5	2,4	1,5	3,5
Minas Gerais.....	6,7	7,1	6,1	6,5	7,7
Rio de Janeiro (2).....	23,9	21,1	17,3	15,7	10,6
São Paulo.....	43,5	46,6	54,5	58,1	53,4
Paraná.....	2,1	3,2	3,2	3,1	4,3
Santa Catarina.....	1,8	2,2	2,4	2,6	4,1
Rio Grande do Sul.....	9,8	8,6	6,9	6,3	7,3

FONTE: IBGE — Censos Industriais, 1940, 1950, 1960, 1970 e 1980; Extraído de: Clélio Campolina Diniz e Maurício Borges Lemos — Mudança no Padrão Regional Brasileiro: determinantes e implicações — 1986.

NOTA: Só foram especificadas as Unidades da Federação com valores superiores a 1,0% ou mais em 1980.

(1) Para 1940 e 1950, como não estão disponíveis os dados de valor da transformação industrial, foram utilizados os de valor da produção industrial; (2) inclui o antigo Estado da Guanabara

pelo processo da concentração-dispersão bancária, parte de um processo mais amplo de integração nacional (Corrêa, Roberto Lobato, manuscrito, 1988).

A supremacia de São Paulo como centro de decisões financeiras do País pode ser ilustrada pelos seguintes dados, extraídos do trabalho acima citado:

1) a metrópole paulista concentra parcela considerável das sedes sociais das empresas financeiras brasileiras (ver Tabela 3);

2) constitui-se no principal foco de localização de sede de bancos que, apesar de juridicamente serem nacionais, são de fato estrangeiros;

3) por sua vez, os bancos que oficialmente são considerados como estrangeiros, e que por esta razão não foram incluídos na Tabela 3, estão, em sua maioria, concentrados em São Paulo. Assim, dos 19 destes bancos que atuam no País, 14 possuem “escritório regional” em São Paulo, contra apenas 5 no Rio de Janeiro. A mesma concentração ocorre em relação aos representantes dos bancos estrangeiros: a metrópole paulista concentra 140 dos 223 representantes existentes em 1985, enquanto o Rio de Janeiro detém 81; e

4) finalmente, do total de 15 070 agências existentes no país, em 1985, a



**TABELA 3**  
**SEDE SOCIAL DAS EMPRESAS DO SETOR FINANCEIRO — 1985**

SETOR FINANCEIRO	TOTAL	CIDADES SEDE SOCIAL DAS EMPRESAS DO SETOR FINANCEIRO									
		São Paulo	Rio de Janeiro	Belo Horizonte	Porto Alegre	Recife	Salvador	Curitiba	Fortaleza	Brasília	Outras cidades
Bancos Comerciais.....	90	29	8	6	6	4	3	2	7	2	23
Bancos de Investimentos.....	38	18	11	1	4	1	2	1	—	—	—
Sociedades de Crédito, Financiamento e Investimento.....	112	52	17	10	9	3	3	4	2	1	11
Sociedades de Arrendamento Mercantil	56	30	15	2	4	1	—	1	—	—	3
Sociedades Corretoras.....	267	73	55	19	20	13	13	20	10	2	42
Sociedades Distribuidoras.....	410	161	159	28	23	2	2	8	1	1	25
Bancos Comerciais com Capital Social Superior a 100 Bilhões de Cruzeiros	25	15	1	2	1	—	2	2	1	1	—
Bancos Comerciais com Capital Social Superior a 1 Trilhão de Cruzeiros...	3	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—

**FONTES:** Sistema Financeiro — Distribuição de Sedes e Dependências no País, Banco Central do Brasil, 1985; e Sistema Financeiro Nacional — Dados Estatísticos e Gerais, Banco Central do Brasil, 1985

**NOTA:** Extraído de Roberto Lobato Corrêa — Concentração Bancária e Gestão do Território, manuscrito, 1988.

metrópole paulista controla 6 208. o que equivale a 41% do total, distribuídas por todo o território nacional. Brasília, sede do Banco do Brasil, aparece em segundo lugar, com cerca de 3 000 agências controladas. A cidade do Rio de Janeiro tem, apenas, 387 agências sob controle.

I e II PND e pelos programas especiais a eles associados, a exemplo do PIN, do PRODOESTE ou do POLOCENTRO.

A metrópole implantada em uma região fracamente ocupada caracteriza um processo de concentração que se faz presente em diferentes níveis: a nível intra-urbano, na oposição entre a elitização do Plano Piloto e a precariedade das cidades satélites; a nível de sua região de influência mais direta, no contraste entre a sofisticação dos equipamentos localizados no Distrito Federal e a deficiência da infra-estrutura básica e dos equipamentos dos municípios que a compõem; a nível macrorregional simboliza o domínio do urbano sobre o rural, a oposição entre as grandes empresas e fazendas e os pequenos proprietários e posseiros, entre a fronteira capitalista e a fronteira camponesa, que se acentuaria nos anos subseqüentes ao da sua implantação. Uma oposição, enfim, entre o campo "urbano" e a cidade "rural" — os pequenos núcleos urbanos que devem muito de seu crescimento demográfico, um crescimento via de regra instável, ao peso dos trabalhadores rurais feitos urbanos pelo fechamento progressivo de seu acesso à terra.

## IMPACTOS NA ESCALA REGIONAL<sup>3</sup>

A construção de Brasília sintetiza alguns dos aspectos mais característicos que vem assumindo a recente expansão do capital em regiões de fronteira. Representa um marco de novas formas de valorização do capital urbano, o campo, a região de fronteira aparecendo como **locus** de empreendimentos empresariais ou como simples objeto de especulação fundiária — terras valorizadas pela difusão de infra-estrutura econômica e de apoio cumprindo a função de reserva de valor. Um tipo de expansão que se faz sentir com maior nitidez a partir dos anos 60 e que atinge maior expressão na década seguinte, favorecida pelos

<sup>3</sup> Os itens deste capítulo referentes a aspectos demográficos, transformações do quadro rural e transformações do quadro urbano foram amplamente baseados em relatório anterior sobre **Impactos da Construção de Brasília na Organização do Espaço**, elaborado por Maria Francisca T. C. Cardoso, Maria Elizabeth de P. C. de Sá Carreira e Olga Maria Buarque de Lima Fredrich.

MAPA 3  
BRASIL  
RODOVIAS — 1986



FONTE: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - 1986

A intensidade da atuação de capitais extra-regionais na organização do espaço rural de uma região de fronteira, como o Centro-Oeste, e a forma como sua penetração se efetua podem ser exemplificadas a partir de estatísticas cadastrais do INCRA referentes a 1978 (ver Tabela 4). São Paulo controlava, tal como refletido pelo endereço dos declarantes, 45,77% da área total dos imóveis cadastrados pelo INCRA no Estado de Mato Grosso naquele ano, mas apenas 14,96% do número dos mesmos.

A expressão, em núcleos urbanos, da função de local de residência de trabalhadores rurais pode ser ilustrada pelo fato de que 27 dos 39 municípios da Região Centro-Oeste com população urbana igual ou superior a 10 000 e inferior a 20 000 habitantes, em 1980, tinham 20% ou mais da população economicamente ativa residente em sua zona urbana engajada em atividades agropecuárias, de extração vegetal e pesca — e, deve-se salientar, que o peso relativo da PEA urbana em atividades primárias é, em geral, bem mais acentuado em núcleos de dimensões populacionais mais reduzidas do que os aqui mostrados (ver Tabela 5).

### Incremento e Redirecionamento de Fluxos Demográficos no País

A transferência da capital para o Planalto Central foi um fator importante para o incremento dos fluxos demográficos inter-regionais no país. E o foi, em primeiro lugar, por Brasília constituir, por si mesma, um novo pólo urbano de atração para as correntes migratórias; em segundo lugar, por ter, com sua implantação, impulsionado fluxos demográficos ligados ao avanço da fronteira econômica do país.

A magnitude das correntes migratórias que se dirigiram para Brasília está expressa no fato de a cidade, inaugurada em 1960, formar hoje uma aglomeração urbana com população superior a 1 milhão de habitantes — a população do Distrito Federal, segundo estimativas para 1985 (IBGE), atinja 1 576 657 habitantes. A migração para a nova capital é caracterizada por um acentuado contraste em padrões de áreas de procedência, categorias ocupacionais e local de residência

**TABELA 4**  
**NÚMERO DE IMÓVEIS RURAIS E ÁREA TOTAL POR UNIDADE DA FEDERAÇÃO DO ENDEREÇO DO DECLARANTE, SEGUNDO A LOCALIZAÇÃO DO IMÓVEL**

LOCALIZAÇÃO DO IMÓVEL	ENDEREÇO DO DECLARANTE							
	Total (Números absolutos)		Minas Gerais (%)		São Paulo (%)		Paraná (%)	
	Imóveis	Área Total (ha)	Imóveis	Área Total	Imóveis	Área Total	Imóveis	Área Total
Mato Grosso.....	40 562	60 854 066,1	—	—	14,96	45,77	6,87	11,67
Mato Grosso do Sul.....	43 241	30 691 462,8	—	—	9,73	24,89	2,73	5,59
Goiás.....	113 404	42 752 319,5	1,31	4,33	2,57	12,55	—	—
Distrito Federal.....	1 532	118 750,6	—	—	15,46	15,50	—	—

LOCALIZAÇÃO DO IMÓVEL	ENDEREÇO DO DECLARANTE											
	Rio Grande do Sul (%)		Mato Grosso (%)		Mato Grosso do Sul (%)		Goiás (%)		Distrito Federal (%)		Outros (%)	
	Imóveis	Área Total	Imóveis	Área Total	Imóveis	Área Total	Imóveis	Área Total	Imóveis	Área Total	Imóveis	Área Total
Mato Grosso.....	2,25	4,24	71,73	28,26	1,20	3,25	—	—	—	—	2,90	6,73
Mato Grosso do Sul.....	—	—	—	—	85,96	64,60	—	—	—	—	1,50	4,84
Goiás.....	—	—	—	—	—	—	92,71	74,60	2,35	5,17	0,98	3,26
Distrito Federal.....	—	—	—	—	—	—	2,41	9,46	80,93	72,59	1,15	2,41

FONTES: Sistema Nacional de Cadastro Rural, Estatísticas Cadastrais — Volume I, Recadastramento — 1978, INCRA, Brasília — 1985.

NOTA: Não foram registrados percentuais menores de 3%, sendo totalizados na coluna "outros", que inclui também os sem declaração.

**TABELA 5**  
**PERCENTAGEM DA PEA EM ATIVIDADES AGROPECUÁRIAS, DE EXTRAÇÃO VEGETAL E PESCA EM RELAÇÃO AO TOTAL DE PESSOAS ECONOMICAMENTE ATIVAS EM SITUAÇÃO URBANA**

MUNICÍPIOS COM POPULAÇÃO URBANA ≥ 10 000 e < 20 000 HABITANTES	%	MUNICÍPIOS COM POPULAÇÃO URBANA ≥ 20 000 e < 50 000 HABITANTES	%	MUNICÍPIOS COM POPULAÇÃO URBANA ≥ 50 000 HABITANTES	%
Caipônia (GO).....	43	Quirinópolis (GO).....	31	Rio Verde (GO).....	27
Poconé (MT).....	40	Santa Helena de Goiás (GO).....	29		
São Miguel do Araguaia (GO).....	36	Goianésia (GO).....	25		
Rio Verde de Mato Grosso (MS).....	33	Iporã (GO).....	21		
Colinas de Goiás (GO).....	32	Goiás (GO).....	21		
Barra do Bugres (MT).....	31	Paranaíba (MS).....	20		
Pontalina (GO).....	31				
Tangará da Serra (MT).....	30				
Jussara (GO).....	28				
Coarapó (MS).....	27				
Rubiataba (GO).....	26				
Mineiros (GO).....	26				
Palmeiras de Goiás (GO).....	26				
São Simão (GO).....	26				
Jaraguá (GO).....	25				
Cassilândia (MS).....	24				
Anicuns (GO).....	24				
Itapuranga (GO).....	24				
Anastácio (MS).....	23				
Bela Vista (MS).....	23				
Maracaju (MS).....	22				
Cristalina (GO).....	22				
Piracanjuba (GO).....	22				
Galatuba (GO).....	22				
Coxim (MS).....	21				
Paraisópolis (GO).....	21				
Itaberai (GO).....	21				

FONTES: Censo Demográfico de 1980 — IBGE (Tabulação Especial).

NOTA: Municípios com população urbana igual ou superior a 10 000 hab. em 1980 e com PEA urbana em atividades primárias igual ou superior a 20%.

no Distrito Federal das pessoas envolvidas.

As diferenças entre os padrões de rendimento médio mensal da população residente na região administrativa de Brasília, na qual se localiza o Plano Piloto, dos daquela das demais regiões administrativas do Distrito Federal são ilustrativas do elevado grau de segregação sócio-espacial que se verifica no interior do mesmo. Assim, enquanto a percentagem de pessoas com rendimento médio mensal superior a dez salários mínimos atingia, na RA de Brasília, 22,4% do total de pessoas com rendimento e com declaração de rendimento em 1980 — valor consideravelmente elevado em termos nacionais, bastando mencionar que para

os Municípios de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, este mesmo percentual era então de 9,4%, 10,5% e 8,0%, respectivamente —, para as demais regiões administrativas a proporção mais alta desta faixa de rendimento correspondia aos 3,4% de Sobradinho, nenhuma das outras atingindo sequer os 2,5%. Já no que concerne à faixa de até dois salários mínimos, enquanto a RA de Brasília acusava um percentual de 34,5%, os valores para as demais variavam dos 55,1% de Sobradinho e 57,9% de Taguatinga aos 86,1% de Paranoá (ver Tabela 6). Dados referentes a abastecimento de água e a nível de instrução da população revelam outros aspectos da mencionada segregação (ver Tabelas 7 e 8).

TABELA 6

RENDIMENTO MÉDIO MENSAL DAS PESSOAS DE 10 ANOS E MAIS EM SALÁRIO MÍNIMO, SEGUNDO REGIÕES ADMINISTRATIVAS DO DISTRITO FEDERAL — 1980

REGIÕES ADMINISTRATIVAS	PESSOAS COM RENDIMENTO E COM DECLARAÇÃO DE RENDIMENTO							
	Total		Até 2 salários mínimos		Mais de 2 a 3 salários mínimos		Mais de 3 a 5 salários mínimos	
	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)
DISTRITO FEDERAL...	495 071	100	246 480	49,8	73 697	14,9	70 741	14,3
BRASÍLIA.....	199 519	100	68 758	34,5	21 542	10,8	30 148	15,1
TOTAL (1).....	295 552	100	177 722	60,13	52 155	17,7	40 593	13,7
Gama.....	52 045	100	33 494	64,4	9 037	17,4	6 391	12,3
Taguatinga.....	186 682	100	108 069	57,9	34 254	18,4	27 389	14,7
Brazlândia.....	3 061	100	6 025	74,7	1 084	13,5	545	6,8
Sobradinho.....	28 464	100	15 690	55,1	4 742	16,7	4 384	15,4
Planaltina.....	17 814	100	12 423	69,7	2 806	15,8	1 768	9,9
Paranoá.....	856	100	737	86,1	73	8,5	24	2,8
Jardim.....	1 630	100	1 284	78,8	159	9,8	92	5,6

REGIÕES ADMINISTRATIVAS	PESSOAS COM RENDIMENTO E COM DECLARAÇÃO DE RENDIMENTO				PESSOAS SEM RENDIMENTO	
	Mais de 5 a 10 salários mínimos		Mais de 10 salários mínimos		Absoluto	Percentual no total de pessoas de 10 anos ou mais (%)
	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto	Relativo (%)		
DISTRITO FEDERAL...	53 508	10,8	50 645	10,2	366 200	42,4
BRASÍLIA.....	34 390	17,2	44 681	22,4	123 612	33,8
TOTAL (1).....	19 118	6,5	5 964	2,0	242 588	45,0
Gama.....	2 569	4,9	554	1,1	45 957	46,8
Taguatinga.....	12 825	6,9	4 145	2,2	148 404	44,2
Brazlândia.....	309	3,8	98	1,2	7 604	48,5
Sobradinho.....	2 685	3,4	963	3,4	22 459	44,0
Planaltina.....	655	3,7	162	0,9	15 301	46,0
Paranoá.....	13	1,5	9	1,1	1 293	60,1
Jardim.....	62	3,8	33	2,0	1 570	48,9

FONTE: IBGE — Censo Demográfico — Distrito Federal — 1980.

(1) Excluindo Brasília.

**TABELA 7**  
**ABASTECIMENTO DE ÁGUA NO DISTRITO FEDERAL — 1980**

REGIÕES ADMINISTRATIVAS	TOTAL DE DOMICÍLIOS	ABASTECIMENTO DE ÁGUA COM CANALIZAÇÃO INTERNA					
		Total		Rede geral	Pago ou nascente	Outra forma (1)	
		Absoluto	Relativo (%)			Absoluto	Relativo (%)
<b>DISTRITO FEDERAL.....</b>	<b>252 866</b>	<b>200 109</b>	<b>79,14</b>	<b>197 156</b>	<b>2 953</b>	<b>242</b>	<b>0,10</b>
Brasília.....	90 342	84 435	98,46	83 893	542	71	0,08
Gama.....	28 720	19 651	68,42	19 068	583	25	0,09
Taguatinga.....	103 467	76 551	73,99	75 811	740	53	0,05
Brazlândia.....	4 405	2 056	46,67	1 873	183	—	—
Sobradinho.....	14 722	11 682	79,35	11 370	312	30	0,20
Planaltina.....	9 612	5 351	55,67	5 136	215	45	0,47
Paranoá.....	597	86	14,41	—	86	—	—
Jardim.....	1 001	297	29,67	5	292	18	1,80

FONTE: IBGE, Censo Demográfico — Distrito Federal — 1980.  
(1) Não incluído no total.

**TABELA 8**  
**NÍVEL DE INSTRUÇÃO NO DISTRITO FEDERAL — 1980**

REGIÕES ADMINISTRATIVAS	PESSOAS DE 5 ANOS OU MAIS POR ANOS DE ESTUDO		
	Total	Sem instrução e menos de 5 anos de estudo	
		Absoluto	Relativo (%)
<b>DISTRITO FEDERAL.....</b>	<b>1 002 719</b>	<b>572 762</b>	<b>57,12</b>
Brasília.....	363 875	140 080	38,50
Gama.....	116 946	82 098	70,20
Taguatinga.....	397 843	265 827	66,82
Brazlândia.....	18 899	14 146	74,85
Sobradinho.....	58 766	34 699	59,05
Planaltina.....	39 845	29 962	75,21
Paranoá.....	2 615	2 436	93,15
Jardim.....	3 930	3 514	89,41

FONTE: Censo Demográfico — 1980 — Distrito Federal — IBGE.

Os impactos indiretos da implantação de Brasília podem ser percebidos pelo aumento da participação da população do Centro-Oeste no contexto nacional e pelo crescente saldo positivo do seu balanço migratório inter-regional no período pós-1950 (ver Tabelas 9A e 9B).

## As Transformações do Quadro Rural

### Aspectos Gerais

A transferência da Capital Federal para o Planalto Central pretendeu, entre seus vários objetivos, criar um pólo difusor de

desenvolvimento, capaz de dinamizar a economia da região. Mesmo se reconhecendo que a expansão da atividade agropecuária no Centro-Oeste esteja mais vinculada a um processo geral de desenvolvimento econômico do país, e não tão diretamente com a própria implantação da capital no interior, deve-se considerar que este evento foi fundamental para o desencadeamento de uma série de conseqüências que afetaram a organização agrária regional.

O fato de que a construção de Brasília se viu acompanhada da implantação de uma série de longos eixos rodoviários, já, por si, constituiu um fator básico para o desenvolvimento do setor agropecuário.

**TABELA 9A**  
**CENTRO-OESTE; EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO EM RELAÇÃO**  
**AO TOTAL BRASIL — 1940-1980**

REGIÃO	POPULAÇÃO TOTAL									
	1940		1950		1960		1970		1980	
	Números absolutos	Relativos (%)	Números absolutos	Relativos (%)	Números absolutos	Relativos (%)	Números absolutos	Relativos (%)	Números absolutos	Relativos (%)
BRASIL.....	41 236 315	100,00	51 944 397	100,00	70 992 343	100,00	94 508 554	100,00	119 002 706	100,00
CENTRO-OESTE..	1 258 679	3,05	1 736 965	3,34	3 006 866	4,24	5 167 203	5,47	7 544 795	6,34

FONTE: IBGE, Sinopse Preliminar do Censo Demográfico — Brasil — 1970; Censo Demográfico — 1980.

**TABELA 9B**  
**CENTRO-OESTE; BALANÇO DOS GANHOS E PERDAS PELAS**  
**MIGRAÇÕES INTERNAS COM OUTRAS REGIÕES BRASILEIRAS**  
**1940-1980**

REGIÃO	NÃO NATURAIS PRESENTES NO CENTRO-OESTE (I)				NATURAIS DO CENTRO-OESTE AUSENTES (II)	
	1940	1950	1970	1980	1940	1950
CENTRO-OESTE.....	214 281	345 923	1 557 943	2 359 793	39 421	58 136

REGIÃO	NATURAIS DO CENTRO-OESTE AUSENTES (II)		GANHOS MIGRATÓRIOS DO CENTRO-OESTE (III = I - II)			
	1970	1980	1940	1950	1970	1980
CENTRO-OESTE.....	172 526	445 001	174 860	287 787	1 385 417	1 914 792

FONTE: Cesar Ajara — Geografia do Brasil, Região Centro-Oeste — População: com base em IBGE — Censos Demográficos — 1940, 1950, 1970, 1980.

Pode-se aquilatar a importância da implantação desta infra-estrutura viária ao se observar que é ao longo dos mencionados eixos de circulação que as transformações do quadro rural vêm se operando de forma mais expressiva.

O desenvolvimento da atividade agropecuária regional se beneficia, também, da existência de outros setores de uma infra-estrutura de apoio, representada por órgãos de pesquisa e experimentação, de assistência técnica e de extensão rural que, em grande número sediados no Distrito Federal, possuem uma ampla atuação no Centro-Oeste. Neste sentido, é de igual relevância o fato de que o Ministério da Agricultura, desde a década de 60, mantém convênios com órgãos oficiais dos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, ligados ao setor agropecuário.

Na realidade, não se pode dissociar o rápido processo de transformação da organização agrária regional das possibilidades que se descortinaram, após a construção de Brasília, para uma efetiva integração econômica com as demais regiões, o que equivale dizer, da sua participação nos mercados interno e externo do país.

Dispondo dos mencionados setores de infra-estrutura de apoio, essenciais para o sucesso de uma política agrícola, a atividade agropecuária vem apresentando, desde a década de 60, na Região Centro-Oeste, um ritmo crescente de expansão, fato que já lhe permite figurar, de forma destacada, no quadro da produção agrária do país.

Os progressos mais notáveis no setor da agricultura ocorreram com as lavouras temporárias, que não só foram incrementadas, como também diversificadas, pois,

ao lado dos expressivos aumentos dos cultivos tradicionais do arroz e do milho, também se salientaram os da soja e do trigo, de introdução recente no Centro-Oeste. Embora em menor escala, também foram dignos de nota os aumentos observados em relação ao amendoim, algodão e cana-de-açúcar, este último graças aos estímulos contidos no Programa Nacional do Alcool — PROALCOOL. As culturas permanentes não revelaram o mesmo grau de expansão, mas, sobretudo as culturas do café, cacau, seringueira e árvores frutíferas se destacaram entre as que foram incrementadas na economia agrária regional. Tais progressos concorreram para que a lavoura, que no passado figurava de forma inexpressiva na economia regional, já no final da década de 70 passasse a participar com 39,6% do valor da produção agropecuária. E, em virtude da abertura dos eixos rodoviários que ligam a região com os portos de Santos e Vitória, que fazem parte dos Corredores de Exportação, grande parte dessa produção já se vê destinada aos mercados externos do país.

No que concerne à atividade pecuária, o Centro-Oeste não perdeu a sua característica tradicional de região voltada à criação de gado de corte, porém, em face das transformações ocorridas no seu processo produtivo, a produção aumentou substancialmente, tendo apresentado, na última década, uma participação de 40,5% no crescimento do efetivo do rebanho bovino do país.

Tais resultados decorreram, fundamentalmente, de uma política de governo concretizada, sobretudo, por incentivos fiscais e creditícios que, implementada mais especialmente a partir do final da década de 60, foi decisiva para que o desenvolvimento agrícola da região se processasse à base de empresas capitalistas, sendo responsável por fluxos de investimentos oriundos do Sul e do Sudeste e pelo emprego de sistemas de produção modernizados, com utilização de máquinas e de insumos de origem industrial.

Os incentivos fiscais foram decisivos para o crescimento espacial da área destinada à agricultura regional que, no período 1950-1980, se manteve sempre acima dos níveis observados na escala nacional. O espaço agrícola do Centro-Oeste, que era da ordem de 53 604 728

ha, em 1950, ampliou-se para 113 426 463 ha, em 1980, tendo acusado variações relativas de 11,9% na década 50-60, de 36,1% na década 60-70 e de 38,8% entre 1970 e 1980, enquanto que o espaço agrícola nacional apresentou, nos referidos decênios, variações relativas de 7,6%, 17,2% e 24,0%.

Devido ao caráter desse desenvolvimento, constatou-se que, no período 70-80, quando se acelerou o processo de ocupação, verificou-se uma tendência à concentração da propriedade agrária, contrariando a evolução observada entre 1950 e 1960 para uma melhor distribuição da estrutura fundiária. Assim é que, inversamente ao que ocorreu com o crescimento espacial da área agrícola, o número dos estabelecimentos apresentou variações relativas de intensidade decrescente no período 1950-1980, tendo atingido 99,8% na década de 50-60, 58,8% na década de 60-70 e caído para apenas 5,77% entre 1970 e 1980.

Já os incentivos creditícios foram responsáveis pela difusão de equipamentos mecânicos e de uso de insumos químicos, concorrendo para a reestruturação técnica da atividade agropecuária regional.

Um aspecto revelador da intensidade do processo de modernização neste setor se reflete através da relação área/máquina. Observando-se um elemento de mecanização de largo emprego no processo produtivo — o trator —, constata-se um incremento vertiginoso, pois, enquanto em 1950 um trator servia a 385 646 ha, em 1960 esta relação cai para 27 341 ha, em 1970 para 7 885 ha e , em 1980, para 1 832 ha.

Este processo de mecanização verificou-se tanto em novas áreas incorporadas à produção como em áreas tradicionais de ocupação, que sofreram reestruturação técnica. Além disso, constituiu um fator indispensável para o sucesso das atividades agropecuárias em terras de cerrado, cujas condições de solo desfavoráveis exigem despesas com insumos químicos.

Na época atual, constata-se que as áreas de importância agrícola tradicional, associadas às terras de mata, como "Mato Grosso" de Goiás, Sudoeste Goiano, Dourados e Rondonópolis, mantêm sua importância, porém a abertura de eixos rodoviários nos mais variados sentidos, as possibilidades que se abriram

de expandir os cultivos em terras de cerrado e também na mata amazônica ampliaram sobremodo as perspectivas agrícolas regionais, de forma que, no decorrer da década de 70, tanto no norte mato-grossense como o goiano viram-se envolvidos no processo de transformação da organização agrária regional.

Todavia, em que pese a importância dos aspectos até então analisados, que projetam o setor da economia agrária do Centro-Oeste em relação ao do país, deve-se salientar que a política de governo, posta em prática para alcançar aqueles resultados, não tem evitado consequências sociais altamente negativas, como as que se relacionam com as questões referentes à posse da terra. Tais problemas, embora antigos na região, agravaram-se sobremodo no último decênio, principalmente nas áreas setentrionais, que então passaram a sofrer uma aceleração do seu processo de ocupação. É nessas áreas que se verifica uma superposição das fronteiras capitalista e camponesa, que, desde a década de 50, vêm participando do processo de ocupação do espaço regional.

A expansão da fronteira capitalista tem sido a mais beneficiada pela intervenção do estado que, especialmente a partir de meados da década de 60, favoreceu o modelo da grande empresa rural capitalista como elemento primordial para a concretização da valorização do espaço rural do Centro-Oeste. Porém, a superposição destas fronteiras tem se revelado funcional na fase inicial da expansão da fronteira capitalista, uma vez que os pequenos produtores, basicamente posseiros, constituem uma reserva de mão-de-obra para os serviços de desmatamento e preparação das áreas a serem ocupadas pelas grandes empresas rurais.

Contudo, esta funcionalidade é na realidade problemática para os pequenos produtores, uma vez que sua força de trabalho é subjugada pelo capital e, além do mais, o trabalho que eles desempenham nas empresas rurais apresenta um caráter temporário. Uma vez envolvidos num processo de concorrência imperfeita, tendem a ser expropriados e, dos conflitos decorrentes, muitas vezes violentos, sobre a posse e uso da terra, o resultado mais freqüente é o deslocamento destes pequenos produtores para novas áreas

rurais ou para centros urbanos (Desigualdades regionais no desenvolvimento brasileiro, 1984).

### **Transformação de áreas agrícolas tradicionais sob o impacto de um mercado urbano de grande porte: o exemplo da intensificação da pecuária leiteira e da horticultura no "Mato Grosso" de Goiás**

A existência de esparsas áreas de mata, entre as quais se destaca a região do "Mato Grosso" de Goiás, favoreceu o desenvolvimento de lavouras tradicionais e, mais recentemente, da horticultura. Entretanto, essa produção tem sofrido transformações em decorrência de fatores diversos que afetaram a sua oferta, em relação às solicitações dos mercados regionais.

Em consequência da formação de canais de comercialização de áreas produtoras distantes para o mercado da Capital Federal, os pequenos produtores de alimentos básicos, característicos dessas áreas agrícolas desenvolvidas nas manchas de matas existentes, encontraram, desde a época da criação de Brasília, grandes dificuldades para colocar seus produtos no mercado da capital, fato agravado, principalmente, pela grande dispersão espacial que caracteriza essa pequena produção. Tal dispersão é responsável pelo surgimento de grande número de intermediários para viabilizar a chegada dos produtos ao mercado consumidor, os quais se apropriam das maiores parcelas de lucro da venda da produção, contribuindo, de forma efetiva, para o gradativo empobrecimento dos pequenos produtores e conseqüente deterioração das suas condições de existência.

Essa situação é ainda agravada pela pequena extensão de terra de que dispõem, pela dificuldade de acesso às novas técnicas, a métodos racionais de cultivo e à informação, bem como ao crédito rural. Dessa forma, são obrigados a usar a terra de forma contínua, empregando métodos tradicionais e, assim, reduzindo o excedente comercializável, o que, muitas vezes, os leva a venderem sua força de trabalho.

Uma saída para esses produtores reside na substituição das atividades agrícolas pela pecuária leiteira, atividade que pode ser desenvolvida nos seus pequenos estabelecimentos.



Já os pequenos produtores voltados para a horticultura tendem a se localizar em torno dos centros urbanos consumidores, em função do alto grau de perecibilidade dos produtos. Cumpre lembrar que o fato de tais produtos serem consumidos pela população de maior poder aquisitivo, permite aos produtores hortícolas se beneficiarem dos estímulos provenientes dos melhores preços que esses produtos alcançam no mercado, o que pode ser encarado como um fator de incentivo para a expansão dessa atividade.

### As áreas rurais do Distrito Federal

A interiorização da capital não foi acompanhada, de início, de um planejamento regional que permitisse um crescimento econômico harmônico da sua área de influência mais imediata, fato que, conjugado ao grande aumento populacional de Brasília, deixou sua área rural vizinha incapacitada para atender às necessidades de consumo da capital. Numa tentativa de solucionar esse problema, o Programa Especial do Governo do Distrito Federal, tendo como principal objetivo a dinamização econômica da área de influência do Distrito Federal, criou a Região Geoeconômica de Brasília, que engloba importantes áreas agrícolas e grandes extensões de cerrados com potencial para desenvolver atividades agropecuárias.

Beneficiada por este programa e pela presença de órgãos federais de pesquisa e assistência técnica — como é o caso do Centro Nacional de Pesquisas de Hortaliças da EMBRAPA e de escritórios da EMATER —, desenvolveu-se, no próprio território do Distrito Federal, uma agricultura modernizada, que tem especial destaque na produção hortícola e frutífera e na avicultura, para abate e produção de ovos. Deste modo, a presença de um cinturão verde, constituído por núcleos rurais como Alexandre Gusmão, Vargem Bonita, Sobradinho e Ponte Alta, já contribuiu significativamente para o abastecimento da capital, sendo capaz, até mesmo, no caso da avicultura, de gerar excedentes exportados para outras áreas. Merece, ainda, referência a produção graneleira do Distrito Federal — soja, milho, arroz, feijão e trigo.

### As Transformações do Quadro Urbano

As modificações no sistema urbano ligadas à implantação de Brasília incluem o surgimento de um centro de nível metropolitano no Planalto Central, a expansão de centros regionais interioranos e o aparecimento de novos núcleos urbanos ou a revitalização de pequenos núcleos antigos, fenômenos especialmente expressivos ao longo das principais rodovias de penetração.

### O surgimento de um centro de nível metropolitano no Planalto Central

Brasília, apesar de sua origem recente, é, sem dúvida, uma cidade de projeção nacional e internacional. Além de sua função básica, a de sediar o aparelho central do Governo do Brasil, contribuem para tal suas dimensões grandiosas, seu plano urbanístico *sui generis*, sua arquitetura arrojada. Brasília é uma cidade cujo crescimento independe de um desenvolvimento regional. É diretamente do Governo Federal que se origina a maior parte dos recursos que fazem a cidade crescer, expandir-se, consolidar-se.

O fato de ser o centro do poder político da nação a coloca em uma posição ímpar no cenário nacional. Considera-se como dado representativo da importância de Brasília os números relativos às suas ligações aéreas domésticas referentes a 1984: o número de pousos e decolagens, cerca de 53 297 aeronaves; número de passageiros embarcados e desembarcados, 1 818 806. Com origem em Brasília partem aeronaves para vinte e seis cidades localizadas nos diversos macroespaços brasileiros, das quais a grande maioria se constitui em capitais das unidades administrativas, suas ligações mais intensas se fazendo com o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

Desde sua criação, algumas atividades ali se localizaram a fim de servir o interno urbano. Algumas delas são dirigidas apenas à cidade e sua periferia próxima. Os equipamentos existentes em Brasília demonstram o seu nível metropolitano. Em 1982, nela se concentravam 149 estabelecimentos bancários, dos quais 74 oficiais e 75 particulares. No ensino de 2.º grau, o número de estabelecimentos era de 68, com 48 529 alunos matricula-

dos. No ensino de 3.º grau, aos 8 154 alunos da Universidade Federal se somavam os 48 529 dos onze estabelecimentos isolados. O setor saúde contava com 2 916 médicos e 3 944 leitos hospitalares. Os seis jornais diários em circulação, bem como as 208 linhas de ônibus intra-urbanos atestavam, também, sua expressão metropolitana.

É preciso acrescentar que Brasília é possuidora de um equipamento muito superior ao das outras cidades da região. Basta citar o aspecto do comércio e dos serviços localizados no Plano Piloto, que, com seus **shoppings**, seus hotéis, seus restaurantes, nada fica a dever a outras metrópoles do país.

Como centro político nacional, Brasília gradualmente impõe sua atuação regional pela inovação nos setores de bens de consumo e de bens intermediários.

O Distrito Federal vem desenvolvendo uma função industrial representativa em termos de Centro-Oeste. A Tabela 10 transmite uma idéia da posição de Brasília (aqui incluídas as cidades satélites), tanto no que se refere às atividades terciárias — ainda que subestimadas, pois determinadas atividades do setor não são levantadas pelo Censo de Serviços —

quanto às atividades secundárias, seja no que concerne a pessoal ocupado, seja à receita proveniente das atividades terciárias e ao valor da produção industrial, em relação às duas cidades mais representativas situadas próximas à Capital Federal.

Em 1980, a população urbana do DF (Brasília + cidades satélites) atingia 1 139 480 habitantes, sendo que estes totalizavam 96,77% da sua população total. Caso se recorde que a cidade de Brasília, ao ser planejada, na metade da década de 50, o fora para uma população de 500 000 habitantes, conclui-se que, em 20 anos (1960/80), seu crescimento foi bastante acelerado. Em 1970, com dez anos de fundação, ela já atingia o limite populacional estabelecido pelo edital de concorrência para a elaboração de seu Plano Piloto. De 1970 para 1980, o Distrito Federal teve um acréscimo de 622 949 urbanos, significando, em termos relativos, 120,71%. O forte crescimento populacional registrado fez com que a expansão de Brasília venha, mesmo, ultrapassando os limites do Distrito Federal, conforme atestam a multiplicação de loteamentos urbanos, destinados em geral à população de baixa renda, em municípios goianos vizinhos.

TABELA 10  
PESSOAL EMPREGADO

UNIDADES DE OBSERVAÇÃO	PESSOAS EMPREGADAS	
	Nas atividades terciárias	Nas atividades secundárias
	% em relação à região	% em relação à região
Brasília + Cidades Satélites.....	26,37	11,81
Goiânia.....	15,06	13,80
Anápolis.....	2,50	7,59

UNIDADES DE OBSERVAÇÃO	RECEITA PROVENIENTE DAS ATIVIDADES TERCIÁRIAS	VALOR DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL
	% em relação à região	% em relação à região
Brasília + Cidades Satélites.....	38,12	10,56
Goiânia.....	16,87	18,25
Anápolis..	3,27	11,77

O contingente populacional de Brasília (Brasília + cidades satélites) é bem superior ao das outras cidades do Centro-Oeste, dado que Goiânia, a segunda colocada em dimensão populacional, acusou (em 1980) 702 858 habitantes. Esclarece-se que, à população de Brasília propriamente dita (Plano Piloto), deve ser acrescida à das cidades satélites, pois na verdade elas constituem extensões da Capital Federal, formando com esta uma mesma aglomeração urbana, tanto assim que elas são consideradas como Regiões Administrativas. A Grande Brasília é formada pelo Plano Piloto e oito cidades satélites que foram surgindo ao longo do tempo: Guará, Núcleo Bandeirante, Gama, Taguatinga, Ceilândia, Brazlândia, Sobradinho e Planaltina (devido à proximidade física, Guará e Núcleo Bandeirante são computados junto com Brasília e Ceilândia junto com Taguatinga).

Brasília, em sua concepção original, deveria ser uma cidade unitária, cujos limites urbanos não permitissem o crescimento aleatório — as cidades satélites só deveriam surgir com a saturação do Plano Piloto. Mas o que ocorreu foi diverso do previsto — um conjunto urbano com núcleos múltiplos, dispersos — o Plano Piloto, que concentrou a maior parte dos investimentos, e as cidades satélites. Se, por um lado, estes núcleos urbanos podem ser vistos como uma grande aglomeração urbana, articulados entre si, por outro lado possuem características físicas e sociais que permitem diferenciá-los. De uma maneira geral, as classes sociais de padrão sócio-econômico elevado se apropriaram do Plano Piloto, a população de baixa renda concentrou-se nas cidades satélites. A ampliação da área urbana vem se dando, portanto, de uma maneira contrastante. Segundo Paviani, o fato mais característico da distribuição espacial das atividades em Brasília é o seu caráter centralizado. Ao contrário do que ocorreu à população de menor renda, que obedeceu a um padrão de desconcentração-concentração das cidades satélites, as atividades econômicas, obedecendo a mecanismos próprios do capitalismo, criaram condições de aproveitamento das economias de escala e de aglomeração, fixando-se no centro, o Plano Piloto (Paviani, 1980).

O uso do solo, quer se trate do Plano Piloto ou das cidades satélites, varia bastante, como varia também entre estas, embora as últimas guardem algumas características comuns, sendo a mais marcante a de se constituírem em cidades dormitórios de Brasília.

O Plano Piloto é dotado de boa rede de água e esgoto, quadras residenciais com equipamento urbano, rede viária pavimentada. Ele representa uma estrutura mais diversificada, composta de zonas nitidamente especializadas, através de suas funções: a residencial, a administrativa, a comercial e a industrial. O Plano Piloto é por excelência o centro político-administrativo. É o de maior dimensão espacial e o de menor densidade demográfica. Centraliza as atividades terciárias. Mas no espaço do Plano Piloto surgem também desigualdades — ao mesmo tempo em que apresenta a Asa Norte e a Asa Sul, Penínsulas Sul e Norte e a área das Mansões do Lago, apresenta também junto à barragem do Paranoá uma das maiores "invasões" do Distrito Federal.

As cidades satélites foram criadas para alojar o grande número de migrantes que Brasília não podia absorver e também os favelados transferidos compulsoriamente do Plano Piloto, isto porque, ao mesmo tempo em que Brasília se construía verificava-se a expansão do espaço urbano extralegal (as invasões). Elas começaram a aparecer desde o início das obras, quando os migrantes ergueram seus barracos junto aos canteiros de obras das construtoras.

A precariedade das habitações (em algumas delas muito grande, como em Ceilândia), a densidade demográfica elevada, a deficiência de infra-estrutura básica, a predominância de ruas sem pavimentação, calçadas ou galerias pluviais, a carência de áreas verdes e de áreas de recreação são fatos comuns a quase todas as cidades satélites. Mas há diferenciações entre elas. Assim, por exemplo, Guará é hoje um núcleo bem estruturado, com habitações de boa qualidade, ruas bem pavimentadas e dotada de infra-estrutura básica. Uma completa transformação atingiu também o Núcleo Bandeirante, ex-Cidade Livre: alargaram-se suas vias de circulação; houve recuo das edificações; as casas de ma-

deira foram substituídas pelas de alvenaria; implantam-se as redes de esgotos e pluvial. Taguatinga, a mais antiga das cidades satélites, foi criada em 1958 e sua criação foi ao encontro do que havia sido planejado de início — o de só serem criados novos núcleos após a saturação do Plano Piloto. Taguatinga apresenta um perfil diferente dos demais núcleos — o fácil acesso aos demais aglomerados urbanos a fez um centro de afluxo para uma população de classe baixa e média baixa. Através de sua função atacadista, atrai elementos de todo o Distrito Federal e dos municípios limítrofes. Demonstra a dimensão de Taguatinga a presença de suas 19 agências bancárias e o fato de, em 1980, sua população ter sido superior à do Plano Piloto, juntamente com Guará e o Núcleo Bandeirante. Contrastando bastante com Taguatinga, que chega a apresentar até um setor de seu comércio pertencente a um padrão alto, Ceilândia e Brazlândia registram forte concentração de população de baixa renda, o que explica a péssima qualidade de suas construções (Ceilândia foi criada com as populações das erradicadas invasões do IAPI, Vila Tenório, Esperança, Bernardo Sayão e Morro do Querosene).

A oferta de emprego e a população de renda mais elevada estão fortemente concentradas no Plano Piloto. Enquanto lugar de atividades mais bem remuneradas, este apresenta renda **per capita** sempre superior à média do Distrito Federal. Em 1977, o Plano Piloto concentrava 100% das empresas de seguros e créditos, corretores de títulos e valores, empresas de comunicações, empresas jornalísticas. Embora as atividades sociais e o comércio varejista apresentem razoável grau de dispersão no conjunto urbano do Distrito Federal, as demais atividades continuavam centralizadas.

Por volta de 1977, quando Brasília chegava quase a um milhão de habitantes, o Governo local constatou, dada a continuada expansão populacional, a necessidade de se elaborar um plano cujas metas se referissem à localização e expansão de novos núcleos urbanos. Daí o Distrito Federal ter elaborado o Plano Estrutural de Organização Territorial (PEOT), que enfrenta uma série de dificuldades, entre as quais salienta-se a

expansão espontânea observada em favelas e também em núcleos, que vão além dos limites do Distrito Federal, patrocinadas por imobiliárias.

O crescimento de Brasília provocou outras modificações em seu entorno. Por influência da criação de Brasília ocorreu nos municípios limítrofes uma proliferação de pequenas propriedades — sítios, muitos dos quais já transformados em segunda residência de elementos pertencentes às classes sociais mais favorecidas. A abertura de estradas vicinais facilitou sobretudo as ligações da cidade com estes espaços.

Os municípios do "entorno", como Planaltina, Formosa, Luziânia, além de Cristalina e Padre Bernardo, na verdade tiveram seu espaço reestruturado pela construção da capital. Estes núcleos vivem hoje em função da Capital Federal, com a qual estão ligados por linha de ônibus freqüentes.

É útil ressaltar o grande papel desempenhado pelo estado no que diz respeito à estruturação do espaço urbano/rural. Exerce ele a função de coordenador, controlador e também a de promotor fundiário. Com as desapropriações acontecidas em toda a área do Distrito Federal, a grande proprietária das terras passou a se a união — o que lhe deu poder de gestão sobre as mesmas (áreas urbanas e rurais), que se estende desde a abertura de loteamentos e concessão de lotes, a alterações no uso do solo. O "entorno de Brasília" começou a ser estruturado a partir de 1960. Sua consolidação se deu com o planejamento integrado desenvolvido após 1970, tendo sido beneficiado com os recursos do Programa da Região Geoeconômica de Brasília.

### **As repercussões da implantação de Brasília sobre a rede urbana regional**

Foram profundas as repercussões na vasta região interiorana provocadas pela implantação de Brasília. Toda uma paisagem até então pouco povoada ou mesmo desabitada assistiu ao florescimento de novos aglomerados urbanos e a revitalização de pequenos núcleos antigos. E isto ocorreu, seja nas proximidades do Plano Piloto, seja em áreas mais distantes.

As taxas de urbanização da Região Centro-Oeste nos períodos 60/70 e 70/80

levam a concluir que o processo de urbanização vem ocorrendo de uma maneira ampla e difusa em todo o seu território, pois houve uma tendência generalizada em todas as microrregiões de elevar suas taxas. Embora não se deva apontar a implantação de Brasília como a única e exclusiva responsável por este fato, pode-se afirmar que a mesma desempenhou, neste caso, um papel primordial.

A presença da capital nacional repercutiu positivamente nas capitais estaduais, Goiânia, Cuiabá, Campo Grande, e também em outros centros regionais de destaque, como Anápolis, Rondonópolis, Dourados, para só citar os do Centro-Oeste. Assim, embora a partir de 1950 Goiânia tenha se integrado definitivamente à economia nacional, passando a ser um dinâmico entreposto comercial, foi a partir de 1960, principalmente devido à consolidação de Brasília e à implantação do novo sistema rodoviário no país, que aquela cidade teve seu crescimento verdadeiramente acentuado — em 1980 colocava-se em 9.º lugar dentre as cidades brasileiras de maior população. O Centro-Oeste assiste a dois movimentos contraditórios: o da interiorização e o da concentração urbana, que, no momento histórico atual, são complementares. A ampliação da rede rodoviária no período 60/70 propiciou a integração dos principais centros urbanos do Centro-Oeste aos centros produtores da Região Sudeste.

Como localidade central (capital regional), Brasília tem sua área de influência restringida pela atuação de Goiânia e Anápolis. Mas, mesmo assim, ela atinge, além de áreas do Estado de Goiás, trechos do planalto ocidental da Bahia, onde surge, como seu centro sub-regional, Barreiras; trechos do oeste de Minas, onde atua através de Unaí, Paracatu e João Pinheiro, cuja hierarquia também é a de centros sub-regionais. A atuação da Capital Federal alcança, ainda, o extremo sul do Piauí. A precariedade da área de influência de Brasília pode ser expressa através de dados referentes ao nível de instrução da população e à infra-estrutura domiciliar para os municípios que a integram (ver Tabelas 1 e 2 do Anexo).

É preciso ressaltar que o Distrito Federal, como parte integrante da Região

Centro-Oeste, participa da fragilidade industrial inerente a este espaço regional, mas, como parte do todo, está também vinculado às mudanças ocorridas no padrão de acumulação capitalista em escala nacional. A economia do Centro-Oeste vem crescendo e se transformando e esta transformação em parte se relaciona ao incremento das atividades industriais. A presença de Brasília vem influenciando bastante, devido à ampliação do mercado local e regional, e isto principalmente no âmbito do centro-sul goiano, tanto no que diz respeito ao número de estabelecimentos como ao pessoal ocupado.

O quadro industrial do Distrito Federal não difere do conjunto regional. Caracteriza-se por ser concentrado e também pouco diversificado no que se refere aos gêneros industriais. É constituído por 454 estabelecimentos (dados de 1980), em sua maior parte voltados para atividades relacionadas com a indústria de produtos alimentares, transformação de produtos de minerais não-metálicos e editorial e gráfica.

Uma grande parcela da atividade industrial do Distrito Federal advém dos produtos alimentares — não é de hoje que este setor se constitui em um dos mais representativos do Centro-Oeste (a expansão da fronteira agrícola e a criação dos corredores de exportação ampliam o setor de beneficiamento de produtos agrícolas em toda a região). Quanto à editorial e gráfica, está estreitamente dependente da função de Capital Federal, dado que são empresas como o Correio Brasiliense S/A e a Imprensa Nacional as principais responsáveis pelo destaque desse setor. A partir de 1970 não se registraram mudanças estruturais significativas no panorama industrial do DF (pelos Censos de 1970 e 1980, o maior número de estabelecimentos industriais cabia aos produtos alimentares, aos minerais não-metálicos e o de madeira e mobiliário). Mas alguns indícios demonstram novas tendências no setor. Recentemente, ampliando a diversificação do setor secundário, instalou-se a Nova Data Sistema de Computadores S/A, ligada ao ramo de equipamentos para o setor de informática,

## **Impactos Ambientais — A Ação Antrópica no DF**

Com quase três décadas de existência, o Distrito Federal apresenta sinais evidentes de uma crise ecológica, consequência sobretudo do ritmo acelerado com que este espaço foi transformado de uma área tipicamente rural no centro político nacional.

Conforme afirma Pinto "a criação de Brasília ao final da década de 50, e conseqüentemente a emergência de uma multiplicidade de usos do solo dotados de intenso dinamismo e em interação uns com os outros e com os componentes naturais alterou substancialmente a paisagem até então dominante". (Pinto et alii 1987, p. 3). Sua implantação foi realizada em ritmo acelerado e seguida de uma fase de consolidação, intensificada a partir de 1964 e caracterizada por grandes obras consideradas essenciais, como diversos edifícios, saneamento básico, vias de tráfego, núcleos habitacionais etc. ... (Diagnóstico do espaço natural do DF).

Conforme nos apontam Filgueiras e Pereira (1980), "para que todas essas realizações fossem possíveis, o solo e subsolo tiveram de dar, inexoravelmente, elevada contribuição, seja sob a forma de espaço para as inúmeras obras, seja sob a forma de oferta de material para construção civil (pedras, cascalho, terra etc. ...)". Junta-se a isto, o problema da pequena conscientização com as questões de preservação da natureza. Em decorrência, observam-se no DF problemas ambientais dos mais variados e em diversos níveis de gradação, principalmente no que se refere à vegetação, solo e água.

A destruição da cobertura vegetal, por exemplo, é em grande parte consequência do processo de implantação das cidades sem as devidas precauções. Conforme coloca Filgueiras, "o desmatamento do cerrado é extremamente danoso porque a recuperação das espécies é lenta, deixando o solo aberto por longo tempo, o que facilita a erosão" (Filgueiras, 1978). Áreas com problemas de erosão são encontradas praticamente em todo o DF, sobretudo em pontos internos ou circunvizinhos às cidades satélites e ao Plano Piloto (Filgueiras e Pereira,

1980). Dentre estas, é na cidade do Gama que se encontram os mais alarmantes problemas de erosão no interior do DF. As voçorocas aí atingem proporções preocupantes e impõem severos danos às residências, edifícios e vias públicas, sendo resultantes sobretudo de aspectos estruturais da cidade e do mau manejo das águas pluviais. Encontra-se o mesmo problema de erosão, ainda que em menor escala, nas cidades satélites de Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Taguatinga e Ceilândia (Filgueiras, 1978).

Em Brazlândia, por exemplo, o material carreado tem ponto final na barragem do rio Descoberto, que é o maior reservatório de água potável do DF. Já em Sobradinho, onde o problema está sendo enfrentado com obras de engenharia, e em Planaltina esses processos erosivos poderão acarretar danos ao futuro lago do rio São Bartolomeu, reservatório de água potável em vias de construção. Em Taguatinga e Ceilândia, conforme nos mostra Filgueiras (1978), vias públicas inteiras estão intrafegáveis devido às voçorocas, que também ameaçam residências.

No que se refere à malha rodoviária, que é bastante densa e grandemente afetada pela erosão, os problemas mais gritantes são encontrados na BR-251 (Brasília—Unai), sobretudo no trecho compreendido entre o trevo da DF-11 e a ponte do rio São Bartolomeu.

No Plano Piloto, a maioria das áreas desnudadas e erodidas encontra-se junto ao lago Paranoá, que apresenta ainda grande contaminação de suas águas (Pinto et alii, 1987). Na realidade, o lago Paranoá, cuja construção teve como objetivo principal a melhoria do microclima local, extremamente seco, vem apresentando problemas de poluição desde a época de sua formação. Inicialmente, a poluição se deveu sobretudo ao carreamento da vegetação derrubada para a criação do lago e que não foi retirada do local. Posteriormente, a situação se agravou em consequência da deficiência do serviço de esgotos sanitários. A implantação da rede de esgotos e das estações de tratamento não se processou no mesmo ritmo que o crescimento demográfico e de construção, além do que, "registra-se uma desigualdade na distribuição dos serviços que traduzem as diferenças de acessibi-

lidade dos diversos grupos sociais". (Pinto et alii, 1987, p. 43). De acordo com o Relatório da CAESB (1980), cerca de 30% dos dejetos do DF são jogados **in natura** nos córregos, comprometendo a qualidade da água dos mananciais e reservatórios, água esta que muitas vezes é utilizada pela população de baixa renda, não atendida pelo sistema de abastecimento, que desta forma é atingida por doenças microbianas das mais diversas.

Assim como a água, também o solo vem apresentando contaminação por resíduos sólidos que vêm se avolumando com o crescimento populacional e a expansão urbana. A deficiência no recolhimento do lixo gera seu depósito em terrenos baldios, assim como a colocação de recipientes e resíduos alimentares na rua, contaminando o solo e trazendo conseqüentes problemas de saúde, que são agravados no caso das invasões, por exemplo, pelo lançamento de detritos diretamente nos cursos de água. Não é sem razão, que a bacia do Paranoá, onde se localiza o maior número de invasões, é a área mais afetada pela poluição.

Deve ser ainda mencionado, como um outro exemplo da interferência antrópica no equilíbrio ecológico do DF, o reforestamento com espécies exóticas, acarretando a eliminação da flora nativa e da fauna associada a ela. No que se refere a este último aspecto, pode-se citar como o exemplo mais conhecido o caso da seriema, animal que freqüentemente era visto cruzando as estradas na área do DF (Pinto et alii, 1987, p. 41) e hoje se encontra em extinção.

Além dos problemas ambientais identificados, cumpre notar ainda que o crescente aumento populacional e a complexidade da sociedade urbana vêm provocando uma série de mudanças ambientais a nível local, de menor intensidade e extensão (Pinto et alii, 1987, p. 45).

Em conclusão, pode-se afirmar que agentes provocadores de impactos ambientais são identificados em toda a área do DF, o que se agrava mais ainda devido à deficiência nos equipamentos básicos. Por tudo isso, a adoção de medidas cor-

retivas e também preventivas no sentido de preservar o meio ambiente do DF são consideradas urgentes.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A construção da Capital Federal no Planalto Central, parte das estratégias do estado para promover uma integração nacional exigida pelo novo momento da acumulação capitalista no país, acelerou, sem dúvida, a ocupação das áreas de fronteira, contribuindo para a ampliação, no espaço e no tempo, da antiga meta da "marcha para o Oeste", para a interiorização do desenvolvimento. Transformações ocorreram na estrutura espacial das Regiões Centro-Oeste e Norte. O "sertão intratável ao cultivo agrícola" (1960) modifica-se, com base em investimentos atraídos pela implantação de infra-estrutura física e de apoio; o "deserto" (1953) torna-se mais próximo, ao integrar-se ao mercado nacional.

Mas a nova capital — "a solução para salvar o Brasil" (1956), "a capital da esperança" (1959), "a alvorada de uma nova era" (1959) —, que deveria contrapor-se à impropriedade para a função demonstrada pelo Rio de Janeiro — uma "cidade saturada que não comporta crescimento populacional" (1956), "com inúmeros problemas de transporte, habitação, alimentação, suprimento de água e energia elétrica" (1957) —, traz, hoje, a marca de outros aspectos do processo de desenvolvimento capitalista nacional: a aceleração do processo de urbanização/metropolização; a modernização agrícola e as transformações do espaço rural; a especulação imobiliária; a expansão em área e a pauperização das periferias urbanas; o aprofundamento da segregação sócio-espacial no interior dos grandes centros urbanos. Segregação, talvez, mais acentuada em Brasília do que em outras metrópoles do país, porque concebida no momento mesmo de sua construção, conforme refletido na oposição Cidade Livre × Plano Piloto,

## ANEXO

### TABELA 1

#### REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE BRASÍLIA COMO CAPITAL REGIONAL NÍVEL DE INSTRUÇÃO — 1980

(Continua)

MUNICÍPIOS	PESSOAS DE 5 ANOS OU MAIS POR ANOS DE ESTUDO		
	Total	Sem instrução e menos de 5 anos de estudo	Percentual (%)
<b>GOIÁS</b>			
1. Luziânia.....	75 917	61 462	80,96
2. Cristalina.....	13 434	11 365	84,60
3. Formosa.....	36 355	27 519	75,70
4. Alto Paraíso de Goiás.....	2 240	2 060	91,96
5. Alvorada do Norte.....	5 013	4 514	90,05
6. Cabeceiras.....	4 174	3 798	90,99
7. Cavalcante.....	9 060	8 744	96,51
8. Flores de Goiás.....	3 132	2 938	93,81
9. Padre Bernardo.....	12 989	12 135	93,43
10. Planaltina.....	13 139	12 034	91,59
11. São João d'Aliança.....	3 604	3 360	92,23
12. Sítio d'Abadia.....	2 173	2 067	95,12
13. Posse.....	17 619	16 185	91,86
14. Damianópolis.....	2 878	2 804	97,43
15. Galheiros.....	3 545	3 250	91,68
16. Guarani de Goiás.....	3 199	3 124	97,66
17. Iaciara.....	6 534	5 803	88,81
18. Mambai.....	4 179	4 115	98,47
19. Nova Roma.....	3 363	3 144	93,49
20. São Domingos.....	7 902	7 439	94,14
21. Arrais.....	12 921	12 003	92,90
22. Aurora do Norte.....	3 694	3 526	95,45
23. Campos Belos.....	8 254	7 226	87,55
24. Monte Alegre de Goiás.....	5 865	5 572	95,00
25. Paranã.....	14 889	14 103	94,72
26. Taguatinga.....	8 305	7 747	93,28
27. Dianópolis.....	8 981	8 089	90,07
28. Almas.....	6 475	6 225	96,14
29. Conceição do Norte.....	3 375	3 293	97,57
30. Ponte Alta do Bom Jesus.....	4 661	4 395	94,29
31. Porto Nacional.....	32 313	27 941	86,47
32. Brejinho do Nazaré.....	8 790	8 330	94,77
33. Cristalândia.....	9 725	8 904	91,56
34. Monte do Carmo.....	4 660	4 494	96,44
35. Natividade.....	13 042	12 273	94,10
36. Novo Acordo.....	5 019	4 751	94,66
37. Paraíso do Norte de Goiás.....	17 500	14 399	82,28
38. Pindorama de Goiás.....	3 182	3 086	96,98
39. Pium.....	5 918	5 364	90,64
40. Ponte Alta do Norte.....	6 579	6 273	95,35
<b>BAHIA</b>			
41. Barreiras.....	34 467	29 146	84,57
42. Angical.....	9 767	9 286	95,08
43. Baianópolis.....	7 860	7 787	99,07
44. Brejolândia.....	7 503	7 438	99,13
45. Catolândia.....	2 574	2 529	98,25
46. Cotegipe.....	18 517	17 911	96,73
47. Cristópolis.....	8 186	7 829	95,64
48. Formosa do Rio Preto.....	9 614	8 909	92,67
49. Riachão das Neves.....	14 930	14 417	96,56
50. São Desidério.....	12 186	11 873	97,43
51. Santa Rita de Cássia.....	21 718	20 601	94,86
52. Tabocas do Brejo Velho.....	8 794	8 622	98,04



**TABELA 1**  
**REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE BRASÍLIA COMO CAPITAL REGIONAL**  
**NÍVEL DE INSTRUÇÃO — 1980**

(Conclusão)

MUNICÍPIOS	PESSOAS DE 5 ANOS OU MAIS POR ANOS DE ESTUDO		
	Total	Sem instrução e menos de 5 anos de estudo	Percentual (%)
<b>MINAS GERAIS</b>			
53. Unai.....	57 117	32 974	88,61
54. Arinos.....	11 514	10 876	94,46
55. Bonfinópolis de Minas.....	13 613	12 717	93,42
56. Buritis.....	12 652	11 838	93,57
57. Formoso.....	4 511	4 259	94,41
58. Paracatu.....	41 486	34 787	83,85
59. Guarda-Mor.....	4 369	3 891	89,06
60. Vazante.....	12 803	10 981	85,77
61. João Pinheiro.....	38 589	34 371	89,07
62. Presidente Olegário.....	20 631	18 715	90,71
63. São Gonçalo do Abaeté.....	9 353	8 074	86,33
<b>PIAUI</b>			
64. Correntes.....	17 799	16 131	90,63
65. Avelino Lopes.....	8 367	8 170	97,65
66. Barreiras do Piauí.....	2 428	2 313	95,26
67. Cristalândia do Piauí.....	3 953	3 718	94,06
68. Curimatá.....	8 705	8 104	93,10
69. Monte Alegre do Piauí.....	6 516	6 203	95,20
70. Gilbués.....	7 201	6 200	86,10
71. Parnaguá.....	8 666	7 614	87,86

FONTE: IBGE — Censo Demográfico, (Dados Gerais) — 1980.

**TABELA 2**  
**REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE BRASÍLIA COMO CAPITAL REGIONAL**  
**ABASTECIMENTO DE ÁGUA — 1980**

(Continua)

MUNICÍPIOS	TOTAL DE DOMICÍLIOS	ABASTECIMENTO DE ÁGUA COM CANALIZAÇÃO INTERNA					
		Total		Rede Geral	Poço ou Nascente	Outra Forma (1)	
		Absoluto	Relativo (%)			Absoluto	Relativo (%)
<b>GOIÁS</b>							
1. Luziânia.....	19 066	7 314	38,36	5 602	1 712	161	0,84
2. Cristalina.....	3 212	1 257	39,13	984	273	10	0,31
3. Formosa.....	8 352	3 623	43,37	3 386	237	34	0,40
4. Alto Paraíso de Goiás.....	468	70	14,95	51	19	8	1,70
5. Alvorada do Norte.....	1 164	125	10,73	—	125	29	2,49
6. Cabeceiras.....	932	252	27,03	191	61	4	0,42
7. Cavalcante.....	2 204	128	5,80	128	—	32	1,45
8. Flores de Goiás.....	705	76	10,78	—	76	78	11,06
9. Padre Bernardo.....	3 003	388	12,92	183	205	18	0,59
10. Planaltina.....	3 015	706	23,41	406	300	114	3,78
11. São João d'Alcântara.....	858	120	13,98	85	35	8	0,93
12. Sítio d'Abadia.....	472	19	4,02	—	19	3	0,63
13. Dianópolis.....	1 909	500	26,19	493	7	10	0,52
14. Damianópolis.....	671	30	4,47	—	30	—	0,00
15. Galheiros.....	698	30	4,29	—	30	15	2,14
16. Guarani de Goiás.....	756	49	6,48	—	49	—	0,00
17. Iaciara.....	1 476	222	15,04	185	37	32	2,16
18. Mambai.....	872	35	4,01	—	35	—	0,00
19. Nova Roma.....	793	—	0,00	—	—	6	0,75
20. São Domingos.....	1 789	132	7,37	119	13	—	0,00
21. Aurora do Norte.....	791	19	2,40	—	19	—	0,00
22. Campos Belos.....	1 848	389	21,04	374	15	—	0,00

TABELA 2

REGIÃO DE INFLUÊNCIA DE BRASÍLIA COMO CAPITAL REGIONAL  
ABASTECIMENTO DE ÁGUA — 1980

(Conclusão)

MUNICÍPIOS	TOTAL DE DOMICÍLIOS	ABASTECIMENTO DE ÁGUA COM CANALIZAÇÃO INTERNA					
		Total		Rede Geral	Poço ou Nascente	Outra Forma (1)	
		Absoluto	Relativo (%)			Absoluto	Relativo (%)
23. Monte Alegre de Goiás.....	1 448	72	4,97	35	37	—	0,00
24. Paraná.....	3 415	54	1,58	—	54	98	2,86
25. Taguatinga.....	1 945	291	14,96	291	—	3	0,15
26. Almas.....	1 449	11	0,75	3	8	255	17,59
27. Conceição do Norte.....	738	20	2,71	11	9	—	0,00
28. Ponte Alta do Bom Jesus.....	1 070	383	35,79	203	180	—	0,00
29. Porto Nacional.....	6 936	927	13,36	863	64	16	0,23
30. Brejinho de Nazaré.....	1 971	19	0,96	—	19	—	0,00
31. Cristalândia.....	2 058	244	11,85	219	25	17	0,82
32. Monte do Carmo.....	1 001	3	0,29	—	3	—	0,00
33. Natividade.....	3 063	156	5,09	105	51	3	0,09
34. Novo Acordo.....	1 176	38	3,23	25	13	—	0,00
35. Paraíso do Norte de Goiás.....	3 818	468	39,79	—	468	—	0,00
36. Pindorama de Goiás.....	700	—	0,00	—	—	—	0,00
37. Pium.....	1 248	170	13,62	—	170	—	0,00
38. Ponte Alta do Norte.....	1 423	5	0,35	—	5	7	0,49
39. Posse.....	4 056	747	18,41	676	71	29	0,71
40. Arrais.....	2 952	285	9,65	247	38	13	0,44
<b>BAHIA</b>							
41. Brejeiros.....	7 655	3 065	40,03	2 976	89	236	3,08
42. Angical.....	2 211	402	18,18	333	69	2	0,09
43. Baianópolis.....	1 836	32	1,74	13	19	—	0,00
44. Brejalândia.....	1 632	11	0,67	—	11	134	8,21
45. Catolândia.....	598	10	1,67	—	10	—	0,00
46. Cotegipe.....	4 070	1 077	26,46	693	384	288	7,07
47. Cristópolis.....	1 916	41	2,13	38	3	8	0,41
48. Formosa do Rio Preto.....	2 239	205	9,15	179	26	6	0,26
49. Riachão das Neves.....	3 453	82	2,37	25	57	10	0,28
50. S. Desidério.....	2 762	120	4,34	109	11	3	0,10
51. Santa Rita de Cássia.....	4 684	187	3,99	169	18	25	0,53
52. Tabocas do Brejo Velho.....	1 895	138	7,28	—	138	6	0,31
<b>MINAS GERAIS</b>							
53. Arinos.....	2 528	255	10,08	191	64	—	0,00
54. Bonfinópolis de Minas.....	3 072	282	9,17	178	104	—	0,00
55. Buritis.....	2 928	483	16,49	409	74	19	0,64
56. Formoso.....	971	50	5,14	40	10	—	0,00
57. Paracatu.....	9 273	2 648	28,55	2 149	499	100	1,07
58. Guarda-Mor.....	1 082	229	21,16	126	103	3	0,27
59. Vazante.....	2 996	862	28,77	726	136	28	0,93
60. João Pinheiro.....	8 536	3 251	38,08	2 944	307	217	2,54
61. Presidente Olegário.....	5 000	1 291	25,82	571	720	11	0,22
62. S. Gonçalo do Abaeté.....	2 135	536	25,10	384	152	—	0,00
63. Unaí.....	13 076	3 534	27,02	3 069	465	64	0,48
<b>PIAUI</b>							
64. Correntes.....	3 886	5	0,12	—	5	488	12,55
65. Avelino Lopes.....	1 631	9	0,55	—	9	16	0,98
66. Barreras do Piauí.....	509	—	0,00	—	—	—	0,00
67. Cristalândia do Piauí.....	867	—	0,00	—	—	—	0,00
68. Curimatá.....	1 760	—	0,00	—	—	5	0,28
69. Monte Alegre do Piauí.....	1 430	—	0,00	—	—	3	0,20
70. Gilbués.....	1 616	—	0,00	—	—	113	6,99
71. Parnaçuá.....	1 729	4	0,23	4	—	12	0,69

FONTE: IBGE — Censo Demográfico (Famílias e Domicílios), 1980.

(1) Não incluído no total.

## BIBLIOGRAFIA

- AJARA, Cesar. *População. Geografia do Brasil; Região Centro-Oeste*. 1987. mimeo.
- BACKHEUSER, Everardo. *A estrutura política do Brasil*. Rio de Janeiro. Mendonça & Machado, 1926.
- . *O Retângulo Cruis. Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro, v. 5, (55):745-46, out. 1947.
- BARAT, Jqsef. *A Evolução dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro. IBGE/IPEA, 1978. 385 p.
- BECKER, Bertha K. *A fronteira em fins do séc. XX — proposições para um debate sobre a Amazônia. In: Repensando o Brasil pós 60 — As mudanças na Dinâmica urbano — Regional e suas perspectivas*. São Paulo, Neru, edição especial de Espaço e Debates nº 13, p. 59-73.

- BELCHER, Donald J. *O relatório técnico sobre a nova capital da República*. Rio de Janeiro, DASP, 1957. 291 p.
- BENEVIDES, Maria Vitória de W. *O Governo Kubitschek; desenvolvimento econômico e estabilidade política (1956-1961)*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976.
- BERELSON, Bernard. *Content analysis in communication research*. New York, Hafner, 1952. 220 p.
- BICCA, Paulo. *Brasília da apologia à crítica*. Brasília, UNB, Deptº de Urbanismo, 1982. mimeo.
- BRASÍLIA, ideologia e realidade; espaço urbano em questão. PAVIANI, Aldo (org.). São Paulo, Projeto, 1985. 258 p.
- BRITO, Maristella de Azevedo; MESQUITA, Olindina Vianna. Expansão espacial e modernização da agricultura brasileira no período 1970-75. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, IBGE, 44(1):3-49, 1982.
- CARDOSO, F. M. Dos governos militares a Prudente — Campos Sales. In: FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo, DIFEL, 1975.
- CARDOSO, Maria Francisca T. C. A organização urbana. *Geografia do Brasil; Região Centro-Oeste*. 1987. mimeo.
- \_\_\_\_\_. CARREIRA, M. Elizabeth de P. C. de Sá; FREDRICH, Olga M. Buarque. *Os impactos da construção de Brasília na organização do Espaço*. Relatório, inédito, 1987.
- CARDOSO, Miriam Limoeiro. *Ideologia do Desenvolvimento — Brasil: JK-JQ*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978. 459 p.
- COELHO, Djalma Polli. *Relatório técnico*. Rio de Janeiro, Comissão de estudos para a localização da nova capital. 1948, v. 1, 1ª e 2ª parte.
- CORBISIER, Roland. Brasília e o Desenvolvimento Nacional. In: *JK e a luta pela presidência*. São Paulo, Duas Cidades, 1976. p. 147-179.
- CORREIA, Roberto Lobato. *Concentração bancária e gestão do território*. Manuscrito, 1988.
- CRULS, Luís. *Planalto Central do Brasil*. Rio de Janeiro, José Olympio, 3ª ed. 1957.
- DAVIDOVICH, Fany Rachel. Um foco sobre o processo de urbanização do Estado do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 48(3):333-71, jul./set., 1986.
- DESIGUALDADES regionais no desenvolvimento brasileiro. UFPE/IPEA/SUDENE. EQUIPE PIMES. Recife, SUDENE, v. 3, 1984.
- DIAGNÓSTICO do Espaço Natural do DF. Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central — CODEPLAN. Brasília, 1971. 372 p.
- DIÁRIO do Congresso Nacional. Câmara dos Deputados/DF, 1953 a 1960.
- DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Maurício Borges. Mudança no Padrão Regional Brasileiro: determinantes e implicações. *Análise Conjuntural*. Curitiba, IPARDES, 8(2):32-42, set. 1986.
- DUARTE, Aluizio C. *Transformações na Divisão Territorial do Brasil após 1940 e a produção do espaço geográfico*. Relatório de pesquisa. Rio de Janeiro, IBGE, DEGEO. 1984. 82 p. datilog.
- \_\_\_\_\_. A estrutura do espaço regional. *Geografia do Brasil; Região Centro-Oeste*. 1987. mimeo.
- FARRET, Ricardo Libanez. O Estado, a questão territorial e as bases da implantação de Brasília. In: PAVIANI, Aldo (org.). *Brasília, ideologia e realidade; espaço urbano em questão*. São Paulo, Projeto, 1985. p. 17-25.
- FERRARI, Onorina Fátima. Atividade Industrial. *Geografia do Brasil; Região Centro-Oeste*. 1987. mimeo. 42 p.
- FIGUEIREDO, Vilma. A intensificação da agroempresa no Distrito Federal. In: *Reflexões sobre a agricultura brasileira*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.
- FILGUEIRAS, Tarciso. Vegetação. In: *Atlas do DF*. Brasília, CODEPLAN, v. II, 1978. 32 p.
- \_\_\_\_\_; PEREIRA Benedito. Alguns Problemas de Erosão decorrentes da atividade humana no DF. In: *Trabalho apresentado no III congresso Brasileiro de Conservação do Solo*, Brasília, 1980. 9 p.
- GUIMARÃES, Fábio M. S. O planalto central e o problema da mudança da capital. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, v. 11, (1-4):471-542, 1949.
- HOLSTI, O. *Content Analysis for the Social Sciences and Humanities*. Ontario, Addifon-Wesley, 1969.
- JOFFILY, G. I. *Brasília e sua ideologia*. Brasília, Thesaurus, 1977. 138 p.

- KUBITSCHKEK de Oliveira, Juscelino. *A marcha do amanhecer*. São Paulo, Bestseller, 1962. 234 p.
- . *Porque construí Brasília*. Rio de Janeiro, Block, 1975. 370 p.
- LAFER, Celso. *The planning process and the political system in Brazil: a study of Kubitschek, 1956-61*. Cornell University, 1970, Tese mimeo.
- MANTEGA, Guido; MORAES, Maria. *Acumulação monopolista e crises no Brasil*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1980.
- OLIVEIRA, Francisco de. A economia brasileira; crítica à razão dualista. In: *Estudos CEBRAP*. São Paulo, CEBRAP, 1972. nº 2, p. 3-82.
- . Brasília ou a utopia intramuros. In: *O banquete e o sonho; ensaios sobre a economia brasileira*. Cadernos de Debates, nº 3. São Paulo, Brasiliense, 1976. p. 87-88.
- PASTORE, José. *Brasília — a cidade e o homem*. São Paulo, Nacional/EDUSP, 1969. 161 p.
- PAVIANI, Aldo. *Mobilidade intra-urbana e organização espacial — o caso de Brasília*. Belo Horizonte, UFMG, 1976. Tese (livre-docência), mimeo.
- . Brasília anos 80 uma visão geográfica da organização urbana. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 42(4):897-909, out./dez. 1980.
- PÉBAYLE, Raymond. A área rural do Distrito Federal. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, IBGE, 33(1):39-83, 1971.
- PENNA, J. O. de Meira. *Quando mudam as capitais*. Prefácio de Israel Pinheiro. Rio de Janeiro, IBGE, 1958, 316 p.
- PINTO, Dulce Maria Alcides et alii. *Dinâmica do uso do solo urbano no Distrito Federal uma contribuição ao estudo das modificações ambientais*. IBGE, 1987 (inédito).
- PREISWERK, R.; PERROT, D. *Ethnocentrism and history: Africa, Asia and Indian America in Western textbooks*. New York, Nok Publishers International, 1978.
- ROSENGREN, Karl Erik, ed. *Advances in content analysis*. Beverly Hills, Sage, 1981. 283 p. (Sage annual reviews of communication research, 9).
- SÁ, Maria Elizabeth P. Corrêa de; CHMATALIK, Marília de S. da Gama; AGUIAR, Tereza Coni. A região geoeconômica de Brasília: a produção de bens alimentares básicos e hortícolas e o mercado de capital federal. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, IBGE, 46(1):79-196, 1984.
- SANTOS, Carlos N. F. dos; BEZERRA, J. L. Brasília, o paradoxo das três vocações concentradoras. *Revista de Administração Municipal*. Rio de Janeiro, IBAM, (155):6-16, 1980.
- SANTOS, Milton. Brasília e o subdesenvolvimento brasileiro. In: *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1965. p. 51-68.
- SEABRA, Manoel; GOLDENSTEIN, Léa. Divisão territorial do trabalho e nova regionalização. *Revista do Departamento de Geografia*. São Paulo, USP-FFLCH, (1):21-47, 1982.
- SILVA, Ernesto. *História de Brasília*. Brasília, coordenada, s.d.
- SILVEIRA, Peixoto da. *A nova capital*. Goiânia, Pongetti, 1957.
- SOUZA, Nair Heloisa Bicalho de. *Construtores de Brasília*. Petrópolis, Vozes, 1983. 195 p.
- URBANIZAÇÃO e metropolização. PAVIANI, Aldo (org.). CODEPLAN. Brasília, Edit. Universidade de Brasília, 1987-251 p.
- VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. São Paulo, Ática, 1986. 240 p.
- . A construção de Brasília e o discurso geopolítico nacional. In: *Anais do 4º Congresso Brasileiro de Geógrafos*. São Paulo, AGB, livro 2, v. 2, 1984. p. 11-20.
- WAIBEL, Léo. Determinismo geográfico e geopolítica (contribuição ao problema da mudança da capital). *O Jornal*. Rio de Janeiro, dez. 1948, Terceira secção, p. 2 e p. 8.
- ZIMBRES, Paulo de Melo. *A study of Brasília; from master plan to implementation*. University of Edinburg. Thesis (Master of Science), July 1974.

## RESUMO

**Este trabalho analisa o significado da construção de Brasília na organização espacial do país. Inicialmente estuda, através do método de análise de conteúdo, a ideologia gerada pela mudança de capital a partir dos pronunciamentos feitos na Câmara dos Deputados no período 1953-60. Em seguida, examina os impactos da criação desta cidade nas escalas nacional e regional.**

**Na escala nacional, observam-se dentre outros aspectos, as alterações na rede de transportes e o esvaziamento do Rio de Janeiro, enquanto que na escala regional privilegiam-se os seguintes aspectos: incremento e redirecionamento de fluxos demográficos; transformações dos quadros urbano e rural e impactos ambientais.**

## ABSTRACT

**This work examines the significance of the construction of Brasília through both, the study of the ideology implied and the impacts of its creation in the spatial organization of the country.**

**The study of the ideology was done by applying the method of content analysis to the speeches presented by Congressmen referring to the movement of the capital to Brasília in the period of 1953-60.**

**The examination of the impacts took in account an analysis of both, National and Regional levels. The main findings in the National level were that changes in the transportation networks had occurred, as well as a loss to Rio de Janeiro, the former Capital.**

**In the Regional scale analysis was stressed the increment and change in direction of demographic flow, changes in urban and rural aspects, and environmental impacts.**