

Vocação Integracionista de Brasília

**Engenheiro
VASCO NETTO**

No dia 30 de agosto de 1883, sonhava Dom Bosco com esta Brasília admirável, que hoje todos nós tanto admiramos e tanto queremos.

1. Brasília tem realmente vocação integracionista. Não representa, apenas, a antevisão do futuro dos que a preconizaram, a audácia dos que a construíram nem a consciente e firme posição dos que a consolidam.

Brasília é, acima de tudo, a afirmação de grandeza do povo brasileiro.

“Em 1823, José Bonifácio propõe a transferência da Capital para Goiás e sugere o nome de BRASÍLIA.”

Não escapou à argúcia de um ilustre baiano do passado, Virgílio Damásio, o que representa a interiorização de nossa Capital, para o desenvolvimento de vasta região no nosso “hinterland”. Eis como se expressou na Constituinte de 1890 o então senador baiano: — “Suponhamos, por um momento, que fosse assentada em território do Estado de Goiás (como mais de uma vez se tem dito), na Vila Formosa da Imperatriz por exemplo, ponto que é proximamente equidistante do Pará e do Rio Grande do Sul, um pouco mais arredado para Leste, distante apenas do Atlântico 160 léguas, ao passo que pouco mais do que isso dista da Cuiabá e umas duzentas e tantas da fronteira da Bolívia.

Em primeiro lugar, facilitar-se-ão as comunicações para o centro e a disseminação, por isso que, acompanhando a ida da Capital para essas paragens, a corrente, cujo centro é hoje, aqui, o Rio de Janeiro, caminhará para lá e, portanto, derramar-se-ão, com muita facilidade, com muito mais rapidez, as conquistas em torno da nova Capital."

O Professor Jerônimo Monteiro, em 1958, afirmava com justeza: "Não se trata de transplantar a residência da administração para um rincão longínquo. Premeditam-se o avanço da civilização, a criação de um foco de desbravamento integral, a continuidade efetiva da ocupação pátria, estendida a todo o vazio desse imenso "hinterland".

Mestre Jerônimo Monteiro tinha razão, e os fatos provaram-no.

Brasília é como que o ponto de equilíbrio de uma série de "vetores de transportes" que convergem para o centro das decisões político-administrativas do país.

2. Brasília está, praticamente, localizada no tríplice divisor de águas das nossas grandes bacias hidrográficas, posição favorável a uma visão panorâmica, por assim dizer, de todo o país.

Os "Caminhos naturais" têm, historicamente, aproveitado o "Guaiáz".

Há um cruzamento deles nas proximidades de Brasília, deixando marca nos "Couros" dos caminheiros do passado.

Capistrano de Abreu, indicando os "núcleos" que se formavam ao derredor de São Paulo, como pontos de partida de diversos caminhos de penetração, assim se expressa em "Os Caminhos antigos e o povoamento do Brasil":

"Ao tempo em que os conquistadores se batiam contra os índios de Paraguaçu e Ilhéus, prosperava à volta de São Paulo grande número de vilas: Mogi das Cruzes, Parnaíba, Taubaté, Guaratinguetá, Itu, Jundiá, Sorocaba, são todas anteriores a 1680, anteriores ao grande êxodo que assinalou o último quartel do século XVII. Cada uma das vilas extremas demandava destino diverso: as vilas do Paraíba do Sul apontavam para as próximas Minas Gerais, como Parnaíba

e Itu apontavam para Mato Grosso, como Jundiá apontava Guaiáz, e Sorocaba para os campos de pinheiros em que surgia Curitiba.

... chegara a vez de Jundiá, de onde partiu Bartolomeu Bueno cortando afluentes do Rio Grande, e o próprio Rio Grande, pondo-se do outro lado do Parnaíba (o do Sul) encontrou finalmente os índios guaiazes, que vira menino, quando por aquelas brenhas guerreava em companhia de seu pai Anhanguera, o diabo velho, o diabo legião que incendiava os rios. Em águas de um afluente do Araguaia pintou o primeiro ouro. Abundantes minas encontraram logo Amaro Leite, Godói, Calhamara pela ribeira do Araguaia, pela ribeira do Tocantins."

Vindo do Norte, o gado, dos "núcleos econômicos" da Bahia, subindo o São Francisco, atinge o interior mineiro. Passando pelos Vales do Tocantins e Araguaia estende-se a criação pelos sertões goianos de Amaro Leite.

"Via Goiás, penetrou o gado as regiões do Mato Grosso, onde foi de encontro às manadas que subiam de Vacaria das possessões espanholas; assim também o gado que subia o São Francisco encontrar foi-se com o que pela Capitania de S. Vicente tinha sido introduzido em Sabarabuçu e Vale do Rio das Velhas, em Minas Gerais."

"São Vicente, Bahia e Pernambuco foram, portanto, os centros irradiadores da criação para as regiões Central e Nordeste do Brasil."

E mais:

"A divisória das águas entre o Tocantins e São Francisco abunda em gargantas, seguramente já trilhadas pelos índios: Duro, São Domingos, Taguatinga, Santa Maria, Arrependidos, etc. Pelas gargantas mais setentrionais, os guaianos se comunicaram com a margem pernambucana (esquerda) do São Francisco, de onde com mais facilidade tinha de ir o gado de que precisavam, sob pena de morrerem de fome; pelas mais meridionais atingiram a margem baiana do São Francisco, ou terras de Minas, que apresentavam como termo de viagem os portos da Bahia e Rio de Janeiro, a todos os respeitos mais vantajosos que São Paulo ou Santos."

A garganta do Santa Maria deve ser aquela conhecida hoje como Garganta do Morcego — no Divisor Vão do São Domingos através do Córrego do Morcego e do “Vão” do Santa Maria, através do Córrego da Gameleira.

É talvez o mais notável colo na Serra Geral, permitindo a melhor travessia entre as águas do São Francisco e do Tocantins, numa altitude de apenas 717m.

Na conquista paulatina levada a efeito pelo “ciclo do gado” vem-se o cruzamento, no Planalto Central, dos caminhos do Sul com os caminhos do Leste.

Von Martius, há mais de 150 anos, vindo do distrito Diamantino, passando por Itacarambi, atravessou o Carinhonha e N.O. das Sete Lagoas, das quais a mais conhecida é hoje denominada Lagoa da Pedra, nas cabeceiras do Rio Cochá.

Dai foi à cabeceira do Rio Formoso, descendo para o “Vão do Paranã”, depois de atravessar as cabeceiras do Piratinga, chegando, finalmente, a Contagem de Santa Maria, posto de fronteira em Minas Gerais e o “Guaiaz”.

Refere-se, então, à chapada dos Couros e ao arraial do mesmo nome, à fazenda Mestre d'Armas, dentro já do nosso atual Distrito Federal.

Assinala as riquezas minerais da região e, fato curioso, marca, com uma certa indecisão, a possibilidade de seguir, quer para o Sul, quer para o Norte, quer para o Leste, pois que, da região de Brasília tal pode acontecer em face da posição geográfica da nossa Capital.

“Os próximos arredores deste posto de Fronteira eram, pelas características e pela sensível diferença de clima, de feição a incitar-nos a seguir adiante, quer pelo Vale do Tocantins, quer para a capital da capitania, Vila Boa, hoje cidade de Goiás; somente nosso plano, impondo-se preferência rumo à Bahia”...

As opções que se apresentaram a Von Martius são, mais uma vez, consequência do cruzamento das “linhas naturais de circulação” de “Vetores de Transportes” no Planalto Central, como que a indicar o lugar certo para nele fixar-se o centro das decisões da nação brasileira, confirmando a vocação integracionista de Brasília.

Ainda Von Martius assinala, mais uma vez, a tendência natural do comércio do Planalto Central com o Nordeste, com a Bahia: "Criação de gado é quase a única ocupação dos sertanejos, do Paraná em diante; e eles despacham, anualmente, para a Bahia, um considerável número de bois e cavalos sendo estes últimos os melhores produtos de Goiás."

E mais: voltando para a fazenda do Rio Formoso, seguiu para a Bahia, passando por Carinhanha, Malhada, Caetité ou Vila Nova (do Príncipe) dentro de uma diretriz que século e meio depois deveria ser a rota de ligação do Planalto Central com a Bahia através de uma moderna rodovia.

Pela diretriz da Vila do Rio das Contas, não se deveria seguir como o fez Von Martius, pois "entre Caetité e Vila do Rio das Contas tínhamos que galgar durante muitos dias de viagem, em território muito montanhoso".

Em face da topografia difícil, ter-se-ia que se procurar as proximidades de Brumado, o Vale do Rio das Contas, como veio a acontecer, nos tempos hodiernos.

Referindo-se ao posto aduaneiro da Malhada, destaca Von Martius a existência de grande estrada leste-oeste, "Está Malhada à beira da Estrada Principal — entre a cidade da Bahia, Goiás, Mato Grosso e Cuiabá — na qual trafegam, de um lado para outro, vinte tropas grandes de mulas". Observe-se que Carinhanha e Malhada situam-se, praticamente, frente a frente no Rio S. Francisco.

3. Fixada, em face das breves notícias históricas, a atração exercida aos caminhos pioneiros pelo Planalto Central, cabe agora examinar, no decorrer dos tempos, como tal atração continuou a ser exercida nos planos de viação que se imaginaram.

Poder-se-ia dizer que a fase pioneira, constituiu-se, no Brasil, na era Eotécnica da evolução dos transportes da concepção de Munford.

Quando aqui chegaram as inovações motrizes da máquina a vapor — da era paleolítica — surgiram os primeiros planos de Viação, como os que ainda hoje se imaginam, dentro já da era neotécnica, contemporânea, sob a égide do motor a explosão.

É curioso notar que as vias e meios de transportes ajustam-se à evolução.

As estradas reais servindo às “tropas grandes de mulas”, procurando os “caminhos mais acomodados para as cavalgaduras e para as cargas” bem como mais abundantes em forragens para o sustento das tropas, tiveram as suas diretrizes praticamente seguidas, quer pelas ferrovias, quer pelas rodovias que se vierem a implantar ou projetar.

Houve, e é natural que tal fato tivesse acontecido, a busca das “linhas de menor resistência” o que é válido em qualquer das eras ou estágios da classificação de Lewis Mumford.

No limiar da era da locomotiva a vapor, no Brasil, surgiram os primeiros Planos de Viação.

É curioso observar-se que o primeiro deles, de 1869, do Engenheiro Militar Eduardo José de Moraes, cuidava da “Navegação Interior do Brasil”, procurando indicar como interligar, por canais, as bacias hidrográficas.

A atração do Planalto, no entanto, é ressaltada, no primeiro plano conjunto de autoria do Engenheiro Ramos de Queiroz, em 1874. Verifica-se o cruzamento da artéria central — linha leste-oeste, articulada com o mar na costa baiana, com a diagonal que vem de São Paulo, um pouco a oeste da cidade de Goiás (Ilustração 1).

No Plano Rebouças também de 1874, mais de sentido geométrico, constatam-se os cruzamentos das grandes “paralelas” P-3 e P-4 com as “convergentes” C-4 e C-5 estas, aproximadamente, dentro das direções dos Vales do Tocantins, Araguaia na região do Planalto Central. (Ilustração 2).

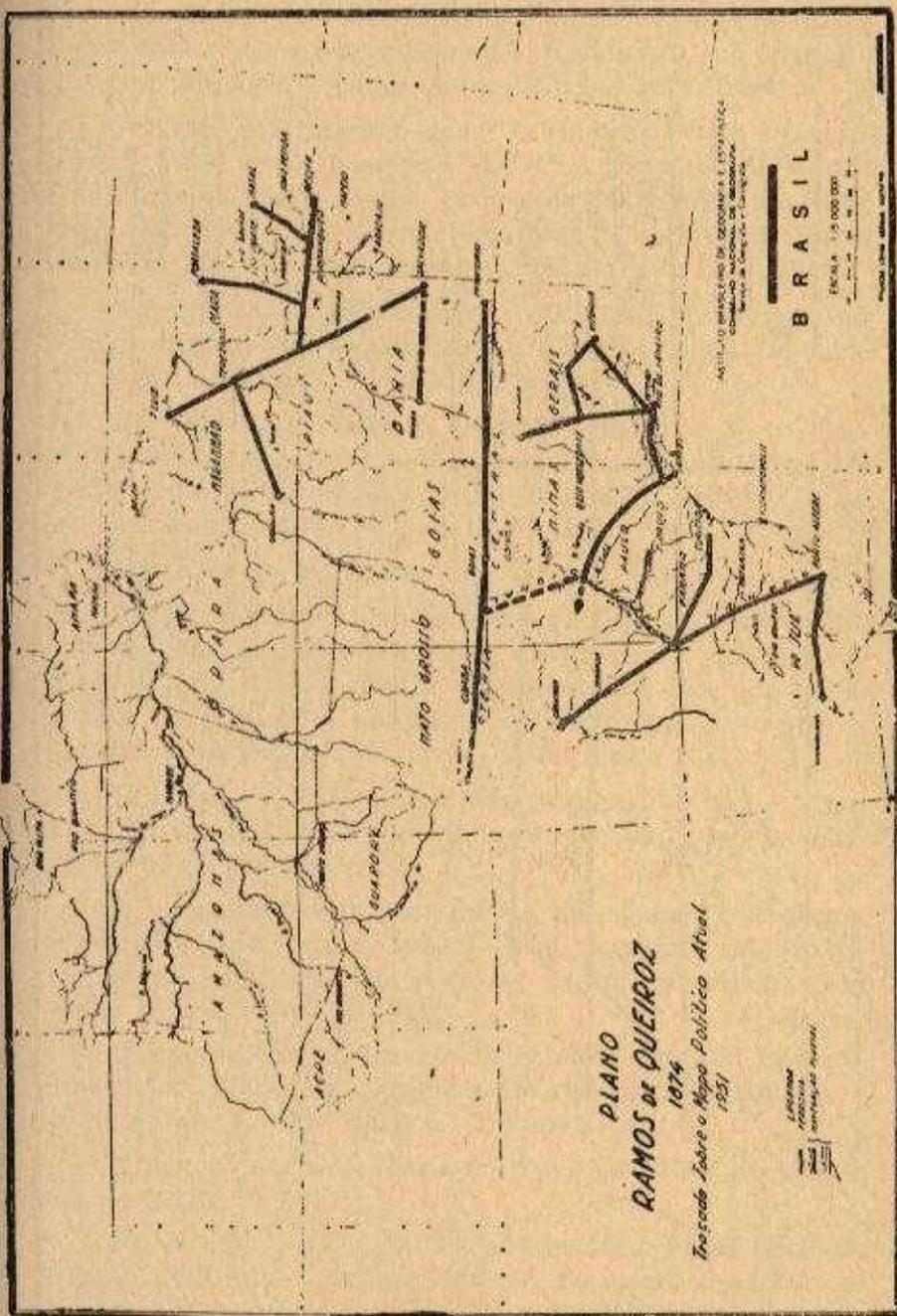
O Plano Bicalho, de 1881, dando ênfase à interligação das bacias hidrográficas, como exceção de regra, não apresenta os históricos cruzamentos no Brasil Central.

No entanto, já em 1882, no 1.º Congresso Ferroviário Brasileiro, o Clube de Engenharia constituiu uma comissão composta dos Engenheiros Oliveira Bulhões, Ferino José de Mello e Jorge Rademaker Grunewald, para elaborar o Plano Geral de Viação.

**PLANO
RAMOS DE QUEIROZ**

1874
Tracado sobre o Mapa Público Atuel
 1931

LEOPOLDO
 MACHADO
 INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA



BRASIL

ESCALA 1:500.000

ILUSTRAÇÃO I

Novamente, na cidade de Goiás entrecortam-se as linhas leste-oeste e norte-sul, como que fixando, ali, no Planalto Central um futuro e importante "Núcleo de Transporte".

Por fim, encerrando o ciclo "Paleotécnico" vem a Comissão de 1890, constituída pelo Marechal Jerônimo de Moraes Jardim, engenheiro Alvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, José Gonçalves de Oliveira, Edmundo Varela e Júlio Horta Barbosa, nomeada pelo Governo Provisório da República.

Novamente, ainda que pouco mais ao sul, em Catalão, há um cruzamento de vias indicadas, inclusive tendo arqueado o ramo norte para o Rio São Francisco.

Vê-se, pois, que todos os planos de Viação do Século Passado, com exceção de um só, talvez influenciados por fatos históricos e pela proposta de José Bonifácio, de 1823, sugere cruzamentos no Planalto Central.

Integram-no, portanto.

Com o advento do motor a explosão e mais ainda com o advento da revolucionária idéia da produção em série de Henry Ford — "le demon de production em série" da exclamação de Jouffroy, — surgem ainda que com certo atraso, no Brasil, os planos rodoviários, já no século XX.

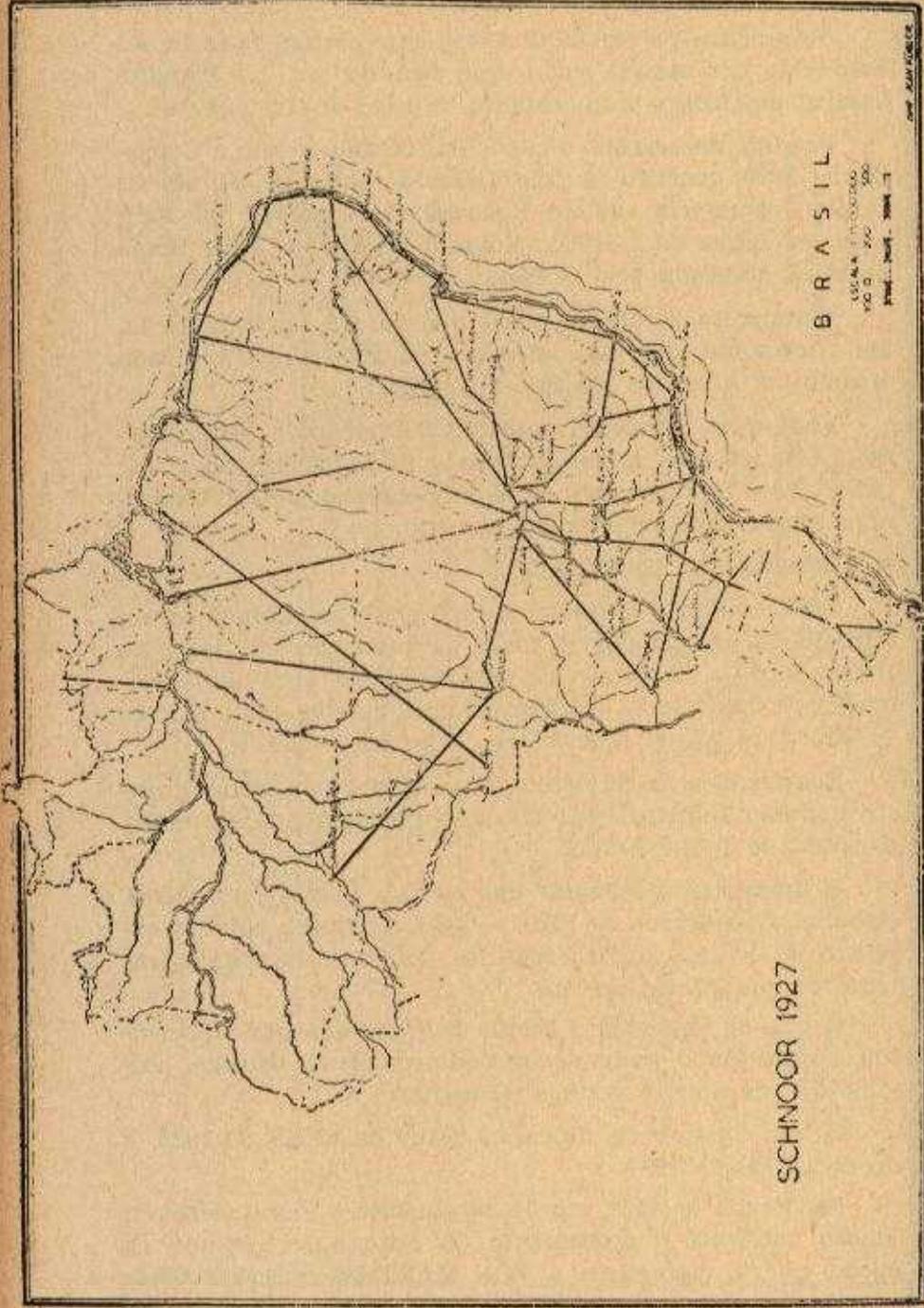
Reavivam-se as diretrizes das estradas: — Dona Francisca, União Indústria (de Mariano Procópio), da Filadélfia do sonho de Teófilo Otóni.

É interessante salientar que os dois planos rodoviários, elaborados na década de 1920 — 1930, tiveram o objetivo explícito da irradiação das rodovias da futura Capital para todos os quadrantes do País.

O grande engenheiro Emilio Schnoor em 1927 apresentou, no seu plano, as tendências das radiais de Brasília, próximo do que hoje se verifica. (Ilustração 3).

O fato constata-se, ainda no plano da CERF de 1928, e no do DNER de 1937.

Na década de 1930, em 34, novamente o Plano Geral de Viação confirma o cruzamento de Formosa, repetindo as opções que se ofereceram a VON MARTIUS no cruzamento das veredas próxima a Vila dos Couros (Ilustração 4).



BRASIL

ESCALA 1:100,000
FOLIO 100
1927

SCHNOOR 1927

ILUSTRAÇÃO 3

IMP. MANOEL DE

Em 1944, o Brasil deu um grande passo no setor rodoviário, com a Lei Joppert.

Em 1948 vai ao Congresso o projeto do Plano Nacional de Viação, cuja tramitação foi assaz demorada na Câmara dos Deputados.

Em 1962, através de um substitutivo do Senado, 14 anos após a apresentação do projeto, finalmente Brasília se afirma como um grande centro rodo-ferroviário.

Destaca-se, no referido substitutivo, a concepção dos grandes troncos ferroviários, segundo os pontos cardeais (Ilustração 5).

O plano rodoviário atual, em vigor, fixa Brasília como centro de irradiação de 8 estradas de rodagem (Ilustração 6).

É, pois, o coroamento, na confirmação dos planos, da vocação histórica do planalto.

Assim, ressalta-se, nos estudos técnicos econômicos, a acuidade dos pioneiros na escolha dos caminhos de penetração na conquista do interior brasileiro.

Brasília, por atração natural, reclamará, a curto prazo, a implantação de todas rodovias radiais, apesar do pragmatismo que, por vezes, erroneamente, sugere decisões que não se coadunam com a peculiar problemática brasileira.

Felizmente o Sr. Ministro dos Transportes, referindo-se à Transamazônica, justificando-a, declara:

“Empreendimentos como os do Programa de Integração Nacional não podem ser analisados à luz fria dos critérios ortodoxos a que já nos referimos, muito apropriados à economia em estágio avançado do desenvolvimento ou já estratificadas.”

Os benefícios indiretos que poderão decorrer do Programa de Integração Nacional — que decorrerão sem dúvida alguma — dificilmente são suscetíveis de quantificação. Qual o valor a atribuir à ocupação territorial como instrumento de garantia da soberania nacional nessas áreas até então despovoadas? Qual o valor a atribuir à integração do seu território como elemento de coesão nacional? Qual o valor a atribuir à aber-

Os Planos de Viação, nos países em desenvolvimento, criados com o fito imediato de atender à demanda de transporte conhecida, têm ainda missão, talvez mais relevante, por assim dizer, na transformação do aspecto sócio-econômico de regiões onde, não havendo demanda, há contudo condições de riqueza, capazes de provocar o fluxo dos transportes.”

As citações vêm à guisa da defesa de uma pronta realização do Plano Rodoviário no que tange a Brasília, para que se complete, de fato, a grande etapa da mais plena integração nacional na efetiva implantação das rodovias radiais.

Em recente estudo, escrevia-se para a COCENE (Comissão Coordenadora dos Estudos do Nordeste), há pouco:

“O Plano de Integração Nacional prevê a integração do Plano Central. Cuida o Governo, com medidas de acerto, da consecução de tal objetivo com as iniciativas de obras nas rodovias radiais de Brasília.

Quase que totalmente implantadas estão as BR-40 e BR-50. Os trechos a se construírem para que se completem as rodovias citadas estão em vias de implantação, como é o caso do trecho Cristalina—Catalão, obra prioritária nos planos de governo.

Na BR-060 prevêem-se obras de vulto para sua implantação total.

As três radiais lembradas cobrem a região que se situa no sul do paralelo de Brasília. Já se cuida através da SUDECO da implantação das BR-070 e BR-080, obras imprescindíveis à conquista da Amazônia.

O noroeste brasileiro está também servido pela BR-364. Para o norte estão os trechos BR-153 e BR-010 em vias de receber pavimentação para integração da região com Brasília, atendendo aos portos de Belém e São Luís.

1.5.3 — O Nordeste e o Leste não se integram ainda com a nova Capital do Brasil.

Eis uma grande lacuna que urge ser preenchida.”

Ora, a BR-020 e a BR-030 estão dentro da área da SUDENE.

Ambas atravessam vastas extensões de águas tributárias do Rio São Francisco, bem como do Polígono das Secas.

O art. 1.º do Decreto-lei n.º 1.106, de 16-6-70, deixa claro os objetivos do PIN.

Estão, pois, as radiais de Brasília em condições de serem acolhidas pelo Programa de Integração Nacional, o que propiciará ao Nordeste contato direto com o Planalto Central, repetindo-se secular e histórica tendência dos caminhos brasileiros.

Não é outra a opinião do eminente Ministro Reis Velloso, quando declarou em recente reunião da COCENE, respondendo a uma pergunta sobre a possibilidade de inclusão da BR-020 e da BR-030, no PIN:

“Na medida em que todos os trechos estejam situados nas áreas de atuação da SUDENE e da SUDAM, será possível atender as radiais mencionadas.”

O conjunto formado pela BR-030 e BR-070 nada mais é que a “estrada principal” assinalada por Von Martius em 1818 e aberta muito antes desta data, pois à época já por ela trilhavam as “tropas grandes de mulas”, ligando os “núcleos econômicos” da costa baiana a Cuiabá e às fronteiras da Bolívia.

É, tal caminho, uma autêntica via precursora de uma moderna estrada que tem, a um tempo, as características de via multinacional (para usar a expressão do dia), de integração nacional e inter-regional, pois atenderá às áreas da SUDENE, da SUDECO e da SUDAM.

Os nordestinos acalentam, de há muito, a esperança de virem a ser reavivadas as veredas do passado.

Não só sob o aspecto físico das comunicações, faz-se sentir Brasília.

Aqui se encontram brasileiros vindos de todos os quadrantes do país.

Se é verdade que falamos a mesma língua, que temos sentimentos iguais, que somos todos um povo otimista, alegre e perseverante, possuidor de um imenso cabedal de calor humano, aqui em Brasília solidificam-se tais atributos, no conhecimento dos costumes regionais, na formação de uma sociedade na qual tais costumes terão, por certo, influência, de maneira que os brasilienses venham a ser amálgama e resultante de todas as qualidades do homem brasileiro.

Até mesmo as condições naturais do meio físico, no qual se insere a cidade, facilitam a aproximação dos homens, incitando-os a uma real e plena integração social.

O clima, ameno, tranqüiliza.

O Chapadão, amplo, iguala a todos num horizonte comum.

A própria topografia nivela.

Brasília representa, por fim, a integração total, sob a união da fé.

Não traz a cidade o cunho místico e profético do sonho de Dom Bosco, de 30 de agosto de 1883?

“Mas não era tudo: Entre os graus 15 e 20, havia uma enseada bastante extensa, que partia de um ponto onde se formava um lago.

Disse então uma voz repetidamente: — Quando se vierem cavar as minas escondidas em meio a estes montes, aparecerá aqui a terra prometida, *que jorra leite e mel*. Será uma riqueza inconcebível.”

Na terra prometida, no sonho e na palavra de Dom Bosco repete-se a passagem bíblica na qual é ratificada a Moisés a promessa da posse de “*uma terra na qual flui leite e mel*”. (Êxodo 37-3).

Brasília é realmente um símbolo de integração mística. E eu me permito, neste instante, citar estes versos de J.G. de Araújo Jorge:

“Brasília é uma encruzilhada.

Um mar.

Para ela confluíram gentes, como rios e caminhos, de todos os lados.

Brasília é uma represa ("Urubupungá de gente mesmo!).

Cresceu, subiu, transformou-se em energia, luz, movimento, vida!

Ali está. Se quiserem digam que Brasília é uma cidade.

Eu repito: é um milagre!"

Assim é que Brasília:

por sua posição no espaço, por vocação geográfica, integra o país;

por sua posição, no tempo, por vocação histórica, integra a nação:

pela indicação profética da sua localização, por vocação mística, integra o homem no universo da transcendência.

Daí considerar-se Capital do Brasil como uma cidade de nítida vocação integracionista.

Ora, integrar significa, também, unir, fortalecer; se tal união e tal fortalecimento está sob a égide do Amor, já que "Deus é Amor" é justo pressupor um esplêndido futuro para a Capital da Esperança.

"O culto à tradição, a lembrança das virtudes e feitos gloriosos de um povo forjam e estruturam a força viva de uma nação."