SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA — IBGE

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

ISSN 0034 — 723X

R bras Geogr., Rio de Janeiro, v. *51*, n. 2, p. 1 a 180, abr /jun. 1989.

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Órgão oficial do IBGE

Publicação trimestral, editada pelo IBGE, que se destina a divulgar artigos e comunicações inéditos de natureza teórica ou empírica ligados à Geografia e a campos afins do saber científico

Propondo-se a veicular e estimular a produção de conhecimento sobre a realidade brasileira, privilegiando a sua dimensão espacial, encontra-se aberta à contribuição de técnicos do IBGE e de outras Instituições nacionais e estrangeiras

Os originais para publicação devem ser endereçados para

Revista Brasileira de Geografia/Diretoria de Geociências — Av. Brasil, 15 671
— Prédio 3B — Térreo — Lucas — Rio de Janeiro — RJ — CEP 21 241
Tel : (021)391-1420 — Ramal 223

Os pedidos de assinatura e número avulso ou atrasado devem ser endereçados para:

Centro de Documentação e Disseminação de Informações
Av. Beira Mar, 436 — 6º andar — Rio de Janeiro — RJ — CEP 20 021
Tel.: (021) 533-3094

A Revista não se responsabiliza pelos conceitos emitidos em artigos assinados

Criação. Programação Visual e Capa
Pedro Paulo Machado

© IBGE

Revista brasileira de geografia / Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — ano 1, n. 1 (1939, jan./mar.)-
— Rio de Janeiro · IBGE, 1939-
Trimestral.
Órgão oficial do IBGE.
Inserto Atlas de relações internacionais, no período de jan./mar. 1967 — out./dez. 1976.
Números especiais: vol. 47, n. 1/2 (jan./jun. 1985) : Sumários e índices acumulados de autor — assunto dos vols. 1 ao 45 (1939-1983); vol. 50, t. 1 (1988) : Clássicos da geografia; vol. 50, t. 2 (1988) : Reflexões sobre a geografia.
ISSN 0034-723X — Revista brasileira de geografia.

1. Geografia — Periódicos 1. IBGE.

IBGE. Gerência de Documentação e Biblioteca CDU 91(05)
RJ — IBGE/88-23 Rev.

Impresso no Brasil/Printed in Brazil

SUMÁRIO

ARTIGOS

O PLANEJAMENTO REGIONAL DO NORDESTE BRASILEIRO E O PAPEL DA SUDENE — **5**

Jorge Fernando de Santana

CONCENTRAÇÃO BANCÁRIA E OS CENTROS DE GESTÃO DO TERRITÓRIO — **17**

Roberto Lobato Corrêa

OS SISTEMAS DE TRANSPORTE NA REGIÃO NORTE: EVOLUÇÃO E REORGANIZAÇÃO DAS REDES — **33**

Roberto Schmidt de Almeida
Miguel Angelo Campos Ribeiro

IMPACTOS DA CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA NA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO — **99**

Helena Zarur Lucarelli
Ney Rodrigues Innocencio
Olga Maria Buarque de Lima Fredrich

COMUNICAÇÕES

O BAIRRO CONTEMPORÂNEO: ENSAIO DE ABORDAGEM POLÍTICA — **139**

Marcelo José Lopes de Souza

ALGUNS QUESTIONAMENTOS ACERCA DA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO NA NOVA UNIDADE DA FEDERAÇÃO· O ESTADO DO TOCANTINS — **173**

Adma Hamam de Figueiredo

INSTRUÇÕES BÁSICAS PARA PREPARO DE ORIGINAIS — **179**

ISSN 0034 — 723X

R. bras Geogr., Rio de Janeiro, v. *51*, n 2, p 1 a 180, abr /jun 1989

O PLANEJAMENTO REGIONAL DO NORDESTE BRASILEIRO E O PAPEL DA SUDENE*

Jorge Fernando de Santana **

CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS

O planejamento regional, no Nordeste brasileiro, guarda estreita relação com a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste — SUDENE. Contudo, sua evolução nada tem de linear. Ao invés disso, pode ser narrada como uma sucessão de fases contrastantes, seja nos propósitos, seja nos procedimentos, seja nos produtos. Dá-se o mesmo com as diversas etapas, dentro de cada fase.

No momento, é inegável a crise do Nordeste, enquanto região, cuja afirmação histórica mais nítida e forte ocorreu nos fins da década de 50, culminando, precisamente, com a criação da SUDENE. Quase 30 anos depois, a Instituição reconhece ter contribuído, de modo decisivo, para reorganizar a região e, portanto, mudá-la em vários pontos basilares. De sorte que a "questão nordestina" é, hoje, a busca de um Projeto de Reafirmação Regional — em termos de tecitura de idéias-força e movimento de atores sociais — que recupere a coesão política e a representatividade ante a Nação. A dificuldade reside em fundá-lo em pressupostos, compromissos e processos diferentes dos adotados em tempos idos.

Importa, assim, investigar alguns ângulos desse projeto regional. Mais do que tudo, importa considerar as possibilidades reais desse projeto e o papel que a SUDENE, como instância do planejamento regional, pode jogar no processo. Em face disso, o presente trabalho aborda três pontos básicos, em seguida a algumas reflexões sobre planejamento e região: uma breve incursão histórica acerca do trajeto da "Operação Nordeste" à SUDENE, assim como da SUDENE ao Projeto Nordeste e uma rápida análise das perspectivas de um Projeto de Nordeste.

* Recebido para publicação em 14 de julho de 1988
O texto básico é de uma exposição feita no Departamento de Ciências Geográficas — DCG da Universidade Federal de Pernambuco — UFPE, por ocasião da Semana da Geografia, em maio de 1988
** O autor é Professor Assistente do DCG/UFPE e técnico da SUDENE

PRELIMINARES SOBRE PLANEJAMENTO E REGIÃO

O planejamento constitui uma das formas não apenas de manifestação como, sobretudo, de criação da vida humana. Num texto famoso sobre "a consciência e a vida", Henri Bergson escreveu: "A matéria é necessidade; a consciência é liberdade; mas, por mais que elas se aponham uma à outra, a vida encontra meio de reconciliá-las. É que a vida consiste precisamente na liberdade, inserindo-se na necessidade e utilizando-a em seu benefício. Ela seria impossível se o determinismo ao qual a matéria obedece não pudesse relaxar seu rigor. Mas suponhamos que em certos momentos, sobre certos pontos, a matéria ofereça certa elasticidade: aí se instalará a consciência. Ela aí se instalará fazendo-se extremamente pequena; depois, uma vez neste lugar, ela se dilatará, ela se expandirá e acabará por obter tudo, porque ela dispõe de tempo e porque a mais ligeira quantidade de indeterminação, acrescentando-se indefinidamente a si mesma, resultará em tanta liberdade quanto se queira" (Bergson, 1979, p. 75).

Onde se lê "vida", leia-se "planejamento" e ter-se-á dele a mais precisa e mais profunda definição — inclusive do planejamento regional — preservando-se na íntegra os demais elementos do texto do filósofo francês. Porque, em síntese e por trás de todas as suas determinações, o planejamento não é senão o percurso da inteligência, intrometendo a possibilidade na necessidade, para fazê-las servirem aos propósitos humanos. É, portanto, uma recusa à passividade, ao quietismo, à fatalidade; uma recusa a ver nas crises um limite intransponível para ir em frente; recusa tanto mais consciente, quanto mais desconfortável a historicidade dos fatos experienciais.

No caso do planejamento regional, adicione-se o desafio de a consciência explorar as fraturas de um espaço tecido de contradições: não só entre necessidade e liberdade, como, sobretudo, entre expressões da própria liberdade, ou seja, contradições entre interesses concretos de sujeitos reais da História. Em verdade, região é espaço de atores sociais organizados — com rebatimentos no aparelho do Estado — em função da defesa de interesses comuns e claramente assumidos, o que supõe oposição a outros espaços socialmente estruturados e, em geral, concorrentes, tanto quanto supõe divergências e conflitos internos. Por isso mesmo, o planejamento regional não se esgota nos exercícios de racionalização sócio-econômica e gerencial, mas avança como processo de mobilização e concerto das forças produtivas e distintas classes sociais, em torno de um projeto, no qual se reencontrem e se sintam respeitadas e atendidas. Fora dessa práxis, resta a formalidade informacional, destituída da indispensável energia para a transformação histórica das sociedades humanas.

Os últimos 29 anos do Nordeste brasileiro ilustram bem a trajetória do planejamento regional: na formação e afirmação da região, na sua institucionalização, na sua modernização e desorganização, na sua crise institucional e na possibilidade de sua reafirmação. A lógica geral desse processo vem seguindo o traçado das linhas de necessidade e liberdade, aproximadas e enlaçadas pelo planejamento, cuja expressão mais visível tem sido a SUDENE.

DA OPERAÇÃO NORDESTE À SUDENE

A "questão nordestina" é algo que assume contornos mais ou menos precisos, desde a segunda metade do século passado, como tradução política e elitista das sucessivas crises da economia canavieira. Um marco desse discurso sobre o Nordeste — ou o Norte, como se dizia então — foi o Congresso Agrícola do Recife (outubro de 1878), conhecido como "o canto do cisne dos barões do açúcar", retratando, como registra Gadiel Perruci, uma parte da região: "parte-privilegiada, mas também parte-vítima; parte-restrita, mas largamente dominante e dominadora; parte-agonizante, mas ainda forte para resistir

ao assalto das novas relações capitalistas em estruturação no Brasil..." (Perruci, 1978, p. III).

Retomando essa "questão", um grande número de movimentos sociais de elite — ligados a crises de estiagem, de desempenho conjuntural da economia, perda de competitividade em face de outras regiões, de falta de perspectivas de crescimento econômico, de conflitos agrários, de conclamação ao separatismo político etc. — levou a um igualmente grande número de "soluções" para a região, todas elas radicadas no Estado ou a ele confiadas. Assim foram criados o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas — DNOCS (1909), a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco — CHESF (1945), a Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco — CODEVASF, ex-Comissão do Vale do São Francisco — CVSF (1946), o Banco do Nordeste do Brasil — BNB (1952) e a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste — SUDENE (1959). Tais órgãos revelam uma tendência a enfrentar a "questão nordestina" de forma cada vez mais abrangente, em termos sócio-econômicos e em termos sócio-políticos.

A criação da SUDENE exemplifica a compreensão de região como espaço demarcado por uma vontade política, isto é, por uma organização de forças sociais em torno da afirmação de um projeto, que a torne mais coesa, mais aguerrida, mas confiante e mais poderosa, numa determinada fração do Território Nacional. Ela resultou de um longo e amplo processo (Souza, 1979, p. 102-109), que teve momentos de destaque nos Encontros dos Bispos do Nordeste em Campina Grande — PB (1956) — a cujo encerramento compareceu o Presidente Juscelino Kubitschek — e em Natal (1958), no Encontro de Salgueiro-PE (1958), promovido por técnicos e políticos, e no Seminário para o Desenvolvimento do Nordeste (1959), realizado em Garanhuns-PE, sob os auspícios da Confederação Nacional das Indústrias, e inaugurado pelo Presidente Kubitschek que, na oportunidade, disse o seguinte: "A sorte e a liberação de muitos milhões de brasileiros, subjugados e vencidos pela estagnação econômica, dependem de vosso esforço e energia; participais de um ato de vontade, inaugurais a epopéia da recuperação nordestina" (Souza, 1979, p. 107-108).

O objetivo desse "Seminário de Garanhuns", como passou à História, era "alertar a consciência dos homens da região e do país para a Operação Nordeste e a criação da SUDENE, cujo projeto de lei se encontrava em exame no Congresso Nacional" (Souza, 1979, p. 107). De fato, o presidente fora advertido de que, estranhamente, se havia lançado numa calorosa campanha pela Operação Pan-Americana, visando a promover o desenvolvimento da América Latina, com o concurso dos Estados Unidos, mas esquecera que "dentro do seu próprio país, no Nordeste, havia numeroso contingente de populações pobres e sem emprego", (Souza, 1979, p. 150), alvo do interesse do então governador de São Paulo, Jânio Quadros, em campanha pela Presidência da República e, por isso, articulando um "eixo São Paulo-Nordeste", e fonte das lutas das "Ligas Camponesas", inspiradas pelo Deputado Francisco Julião. Surge a Operação Nordeste, destinada a "completar no plano interno aquilo que o Brasil estava tentando conseguir na esfera do sistema interamericano... e também assegurar a coordenação dos setores público e privado" (Souza, 1979, p. 105).

Servindo-se do manancial de informações e análises produzidas pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste — GTDN (1956), a Operação Nordeste estimulou a mobilização social e política necessária em torno do planejamento regional e de uma instituição responsável pelos desdobramentos operacionais da nova política, e pela coordenação dos projetos a serem implementados pelo Governo e pela iniciativa privada. Essa "Política de Desenvolvimento para o Nordeste", carregada de grande força e vasto sentido histórico, permitia a conciliação dos interesses em jogo — da burguesia agroindustrial, da oligarquia agrária, dos camponeses e dos trabalhadores urbanos — na medida em que enfrentava, simultaneamente, a questão urbano-industrial, a questão da agricultura das áreas úmidas, a questão da economia das áreas semi-áridas e a questão da colonização das áreas da Pré-Amazônia maranhense.

Mesmo assim, foi demorada a luta pela criação da SUDENE, cujo projeto

de lei, encaminhado ao Congresso em fevereiro de 1959, somente em dezembro desse ano foi convertido na Lei n.º 3.692. Os limites da região foram alargados, para torná-la suficientemente grande e, por isso, dotada de indiscutível representatividade política: (Hilhorst, 1973, p. 24), nada menos de dez estados compõem a Região Nordeste (MA, PI, CE, RN, PB, PE, AL, SE, BA e MG, na parte correspondente aos 42 municípios integrantes da área do "Polígono das Secas" no estado), além do Território de Fernando de Noronha. Assim, da Operação Nordeste surgiu a SUDENE, como germe institucional de uma região que se afirmaria — no contexto político e administrativo do país —, enquanto vontade coletiva, e como instrumento organizacional de um projeto, enquanto propósito sócio-econômico.

Vale aqui referir, a propósito do vigor da mensagem da SUDENE, o que escreveu Jacques Monod a respeito de "seleção das idéias": "O valor de performance de uma idéia deve-se à modificação de comportamento que ela traz para o indivíduo ou para o grupo que a adota. A que confere ao grupo humano, que a faz sua, mais coesão, mais ambição, mais confiança em si, lhe dará, por isso mesmo, um acréscimo de poder de expansão, o qual por sua vez garantirá a promoção da própria idéia. Esse valor de promoção não tem uma relação necessária com a parte de verdade objetiva que a idéia possa comportar". (Monod, 1976, p. 184). A SUDENE vingou e, com ela, se institucionalizou uma forma particular de planejamento, porque permitiu a afirmação de um "novo" Nordeste, no plano nacional.

DA SUDENE AO PROJETO NORDESTE

A evolução do planejamento regional do Nordeste, intermediado pela SUDENE, pode ser descrita, *grosso modo,* em três tempos: o primeiro (de 1960 a 1970), marcado pelos Planos Diretores; o segundo (de 1971 a 1984), identificado com os Planos Nacionais de Desenvolvimento; o terceiro (de 1975 até o presente), derivado da Política de Desenvolvimento do Nordeste.

Na realidade, a grande estratégia regional concebida pelo GTDN deveria ser implementada por etapas, cada uma delas correspondendo a um Plano Diretor. Ao todo, foram elaborados quatro planos, fruto de crescente participação da comunidade técnica, da sociedade civil e das administrações federal e estadual. Cada um deles foi legitimado por amplo debate no Conselho Deliberativo da SUDENE e, posteriormente, no Congresso Nacional e amparado por uma lei específica. Nessa fase, predominou o ideal: o ideal da preservação da relativa independência da região e o ideal da consolidação da autonomia administrativa da SUDENE (por um bom tempo vinculada diretamente ao Presidente da República).

O processo de integração da economia nacional, acelerado pela presença do Estado, nos mais diversos segmentos, e exacerbado com a centralização política e administrativa, a partir dos meados dos anos 60, atrelou o Nordeste aos dispositivos e mecanismos dos PND. As propostas desta região dissolviam-se no agregado nacional, trabalhado apenas nas instâncias técnicas do Executivo, em Brasília, e sem destaque nas leis que, em geral por decurso de prazo, aprovaram os três Planos. Prevaleceu, então, o real: com o avanço da integração do mercado nacional, alargou-se a dependência do Nordeste em relação ao Sudeste e, em menor escala, ao Sul e quebrou-se o poder da SUDENE (já vinculada ao Ministério do Interior) para a definição de políticas e planos regionais, restando-lhe apenas repassar e monitorar recursos para a implementação de "programas especiais", vários deles elaborados sem o seu concurso ou mesmo contra sua estratégia original.

Com o advento da "Nova República" — comprometida, ao que se anunciava, com "democratização, racionalização da economia e justiça social" —, acreditou-se na retomada do planejamento regional e elaborou-se, com o apoio da sociedade civil, uma nova "política de desenvolvimento para o Nordeste". Essa política foi aprovada pelo Congresso Nacional e sancionada pela Lei n.º 7.499, de 25-06-88. Trata-se da fase do possível, ou seja, da possibilidade de se fi-

xarem as bases de um alargamento da integração da economia nacional, de modo que venha a predominar a interdependência do Nordeste, em face das demais regiões, e da possibilidade de uma reafirmação da região e, portanto, da instituição que expressa a vontade política regional.

Ao longo dessas três fases, o Nordeste mudou e modernizou-se. Ao mesmo tempo, porém, os problemas sociais básicos permaneceram intocados, quando não agravados. A região superou o estágio de decadência econômica do final da década de 50. Mas, seu quadro, hoje, combina opulência e mendicância, contrastando a concentração social e espacial da primeira com a disseminação da segunda. Em certo momento, embora em restritas áreas, podia-se dizer do Nordeste, como Gabriel Garcia Marquez dizia de Macondo, que "naufragava numa prosperidade de milagre... (Marquez, p. 138). Tantas mudanças ocorreram em tão pouco tempo... que os antigos habitantes de Macondo se levantavam cedo para conhecer a sua própria aldeia" (Marquez, p. 161).

Nesse tempo, a SUDENE desempenhou importantes papéis: concebida para criar anteparos à integração econômica do Nordeste ao Centro-sul, ela, de fato, operou como um grande amparo da integração verticalizadora que se produziu, não obstante os muitos reparos por ela introduzidos ou apenas tentados. Dela se esperava, embora não o tivesse prometido, a preservação cultural do Nordeste. Entretanto, a modernização da infraestrutura física, do parque industrial, de alguns serviços e de alguns espaços rurais introduziu uma veloz substituição cultural, que driblou as questões da reforma agrária, da seca, da pobreza (revelada, por exemplo, no analfabetismo, nos elevados índices de mortalidade, no subemprego, na favelização e na marginalização), dos serviços sociais e da urbanização, entre outras. De sorte que a transformação cultural continua um desafio, nas dimensões política e sócio-econômica, tanto quanto nas esferas teórica e técnica.

Nos meados de 1982, teve início um movimento — batizado como "Projeto Nordeste" — visando à avaliação e reorientação da política e dos programas para o Nordeste, sobretudo dos "programas especiais de desenvolvimento rural". A SUDENE, a quem coube a parte operacional do projeto, organizou os Grupos de Trabalho de modo que se pudesse reinterpretar a economia e a sociedade do Nordeste no seu todo, bem como apreciar os resultados globais das políticas, ações e instrumentos de governo na região e redefinir uma nova estratégia global. A perspectiva era a de construção de um "Projeto de Nordeste", isto é, de re-pensar e re-projetar a região e suas instituições, numa atitude intelectual aberta, lidando com uma "população participante" e gerando um produto a partir "do" próprio Nordeste.

A operação desencadeou-se em três distintas fases. A primeira (ao longo de 1983) foi a de "Pretensão Pluralista", quer dizer, orientada para um "Projeto de Nordeste" e, portanto, para investigação crítica de todos os espaços e setores da realidade regional: os espaços urbano, rural, intra-regional, inter-regional e externo; os setores produtivos (serviços, indústria e agropecuária) e sociais (educação, saúde, saneamento, habitatação e previdência) ; e os segmentos institucionais (setor público e setor privado). O projeto final sintetizaria as respostas aos desafios relativos a todas essas dimensões.

A segunda fase do Projeto Nordeste (de 1983 a 1985) foi a de "Redução Funcionalista". Nela, as energias convergiram para a elaboração de um "Projeto para o Nordeste", ou seja, para o Programa de Apoio ao Pequeno Produtor Rural do Nordeste — PAPP. Descontinuados os estudos globais da primeira fase, o PAPP ficou isolado e funcionalmente restrito aos segmentos mais diretamente ligados à produção agrícola.

Na terceira fase (a partir de 1985), tentou-se uma "Reconversão Globalista", na medida em que foram retomados alguns dos pressupostos iniciais do Projeto Nordeste (abrangência de concepção e mobilização participativa) e elaborada uma nova "Política de Desenvolvimento do Nordeste". Apesar de todas as suas limitações, essa política incorpora importantes avanços, em relação ao conteúdo das propostas até então feitas e em relação ao próprio processo de formulação de propostas. Nela se atribui prioridade às áreas rurais, ao setor

agropecuário, aos pequenos empreendimentos, aos fatores terra e trabalho e ao mercado interno, bem como às formas participativas e democráticas de planejamento e administração pública, minimizando-se a constituição de pesadas estruturas organizacionais supervenientes às formas associativas espontâneas e eficazes da sociedade civil.

As diretrizes da nova política regional foram aprovadas pelo Congresso Nacional. Entretanto, é preciso não ter ilusões quanto à sua exeqüibilidade operativa. Basta ver que data de junho de 1986 a lei que as aprovou (7 499/86). Contudo, só em fevereiro de 1988 pôde o Conselho Deliberativo da SUDENE apreciar e aprovar o Plano Trienal de Desenvolvimento do Nordeste — PTDN (1988/90), destinado a instrumentalizar, programática e financeiramente, a estratégia regional, nos seus primeiros três anos. A SUDENE, portanto, tem em mãos um Projeto de Nordeste, para o Brasil dos próximos decênios. Apesar do risco, advertido por Marx, de a repetição dos fatos históricos configurar uma farsa, pode-se dizer que falta apenas uma "Operação Nordeste", para veicular e viabilizar esse projeto de reafirmação regional.

PERSPECTIVAS DE UM PROJETO DE NORDESTE

O novo Projeto Regional de Nordeste estrutura-se em função de três grandes desafios: a resolução da problemática social, a superação da dependência econômica e a recuperação da representatividade política da região. O objetivo central dessa empreitada é assegurar a todos os nordestinos o atendimento das suas necessidades elementares. Não, porém, via assistencialismo e atitudes paternalistas, senão mediante a ampliação das oportunidades de trabalho produtivo e condignamente remunerado.

Isso exige, por natureza, a expansão, o fortalecimento e a integração setorial e espacial das atividades econômicas, com ênfase na transformação do mundo rural e no avanço científico e tecnológico. Exige, ademais, o alargamento e aprofundamento da participação e mobilização social. Trata-se de condição **sine qua non** para o ataque aos principais determinantes da pobreza generalizada: concentração fundiária, falta de oportunidades econômicas e carência de serviços sociais. Do contrário, insistir-se-ia no erro, denunciado por Carlos Drummond de Andrade, de "empobrecer a vida na feroz ilusão de enriquecê-la".

"O que caracteriza o desenvolvimento", segundo Celso Furtado, "é o projeto social subjacente. O crescimento econômico, tal qual o conhecemos, funda-se na preservação dos privilégios das elites que satisfazem seu afã de modernização. Quando o projeto social dá prioridade à efetiva melhoria das condições de vida da maioria da população, o crescimento se metamorfoseia em desenvolvimento. Ora, essa metamorfose não se dá espontaneamente. Ela é fruto da realização de um projeto, expressão de uma vontade política" (Furtado, 1984, p. 75).

A estratégia traçada pela nova política regional demarca-se por uma linha sócio-política (referida ao processo de trabalho coletivo, identificado com a participação dos mais diversos atores sociais) e por uma outra, sócio-econômica (relativa ao projeto social e econômico, traduzido em planos e programas, como resultado da participação e mobilização política da sociedade). Desse modo, a democratização e descentralização do aparelho político-institucional é o suporte geral das mudanças. Sem negociação, não há projeto regional consistente. Daí a necessidade de desenvolver inovadoras relações entre o Estado e a sociedade civil, abrindo-se espaço para que todos os segmentos se manifestem e participem da definição e execução das políticas públicas. Simultaneamente, aproximar-se-ão as estruturas organizacionais de Governo das demandas concretas da população.

Quanto à linha sócio-econômica, a estratégia prevê: a transformação das estruturas rurais, a reorientação do desenvolvimento urbano, a consolidação da infra-estrutura econômica, a ampliação da oferta de serviços sociais e o desenvolvimento científico e tecnológico. A transformação do mundo rural supõe a reestruturação fundiária e da política agrícola, a reestruturação da base eco-

nômica do campo (sobretudo mediante a irrigação e a agroindústria) e a reestruturação dos espaços agrários. Preconiza-se, de modo especial, o apoio ao pequeno produtor e o incentivo à produção de alimentos. Na verdade, têm raízes no campo os problemas básicos do Nordeste, pois, não obstante as conquistas regionais, nos setores e espaços urbanos — onde a indústria apresentou taxa média anual de expansão calculada em 6,6%, entre 1960 e 1987, e os serviços alcançaram 8,4%, no mesmo período —, as atividades agropecuárias mudaram pouco, registrando a média anual de 2,8%.

As oscilações de comportamento das lavouras, sobretudo devido às "secas agrícolas" (10 em 28 anos), respondem por essa média, pela queda de participação da agricultura na formação do produto interno bruto regional (30,4% em 1960, 21,8% em 1970, 18,6% em 1980 e 16,2% em 1986) e, naturalmente, pelo freio ao desenvolvimento sócio-econômico global da região. Se, portanto, o Nordeste pretende acompanhar o ritmo de transformação e avanço da sociedade e da economia brasileira, no seu todo, é nas áreas rurais que tem de concentrar a atenção, sem prejuízo da consolidação das conquistas nos segmentos produtivos urbanos. Por isso, a estratégia regional explicita programas que visam a reduzir, progressivamente, todas as formas especulativas e predatórias do uso da terra e, em contrapartida, a estimular a agricultura típica de mercado e a agricultura semimercantil.

A promoção de uma agricultura moderna, no Nordeste, identificada com o modelo brasileiro de economia de mercado, compreende três linhas operacionais básicas: a concessão de incentivos financeiros a projetos privados nos setores agrícola, pecuário e agroindustrial; a implementação de projetos públicos de infra-estrutura (viária, energética, de telecomunicações e de armazenagem) constantes do Programa de Ocupação de Novas Áreas — PRONAR, sobretudo no oeste baiano, sudoeste do Piauí e sul do Maranhão, as quais vêm servindo à acelerada expansão da produção de grãos (especialmente soja e arroz); e a execução do Programa de Irrigação do Nordeste — PROINE, simultaneamente confiado a entidades públicas e a empreendimentos privados.

Ao lado dessa linha estratégica deixada ao setor privado, na fatia maior, e comprometida com a reestruturação da base econômica rural do Nordeste, desenvolve-se uma outra, de especial atenção do setor público, especificamente voltada para o segmento sócio-econômico mais suscetível ao impacto das secas: a agricultura semimercantil (também chamada de subsistência). Para desenvolver essa agricultura camponesa e transformá-la em agricultura semimertil organizada, estão sendo implementados o Programa de Apoio ao Pequeno Produtor — PAPP e o Programa São Vicente. O PAPP — destinado a atender, ao longo de 15 anos, a 2 milhões de famílias de lavradores — visa a assegurar o acesso à terra, aos recursos hídricos, à tecnologia, aos mercados de insumos e produtos e ao crédito, assim como o apoio a pequenas comunidades rurais. Por seu turno, o Programa São Vicente vem estimulando o fortalecimento das organizações de pequenos produtores rurais, garantindo recursos financeiros para os projetos de sua iniciativa. Recentemente, foi criado o Programa Vida Nova (ou Programa Padre Cícero), que intenta assegurar a aceleração e ampliação das metas do PAPP — relativamente aos recursos hídricos — e o desenvolvimento da produção agrícola e pecuária.

No que respeita à reorientação do desenvolvimento urbano, persegue-se a dinamização da base econômica e o reordenamento dos espaços urbanos. Desse modo, estimular-se-á a indústria de transformação, a construção civil, o turismo e o setor informal. Buscar-se-á, paralelamente, a reestruturação da rede de cidades, com vistas, entre outras coisas, à interiorização do desenvolvimento urbano.

Para a dinamização, fortalecimento e integração da economia nordestina, investir-se-á na consolidação da infra-estrutura e dos serviços econômicos, em especial nas áreas de energia e transportes. Absolutamente prioritário é o esforço no segmento energético, porquanto dele dependem as demais linhas estratégicas do projeto social, em particular as relativas à reestruturação da base econômica rural e da economia urbana (atra-

vés dos complexos industriais e da instalação de unidades dinâmicas).

Na área dos serviços sociais, promover-se-á a ampliação e o melhoramento nos setores de educação, saúde, habitação, saneamento e transporte urbano. Não se intenta com isso reduzir o projeto social aos setores sociais. Mas é certo que o atendimento das carências da população regional nesses segmentos básicos não pode aguardar os resultados da transformação sócio-econômica perseguida. Ele exige uma atuação direta e imediata do Estado, a fim de não se ampliarem os níveis de deficiência atuais, já identificados como insuportáveis.

Não será possível atingir, em prazos razoáveis, as metas previstas, sem um avanço expressivo no domínio da ciência e da tecnologia. Com efeito, é necessário não perder o passo dos progressos nessa área e, acima de tudo, é indispensável encontrar as soluções adequadas às realidades regionais, que se têm revelado resistentes às soluções técnicas até o presente tentadas. De outra parte, urge fundar as bases do desenvolvimento futuro da região.

A concretização desse ambicioso projeto está comprometida com algumas metas de longo prazo, referidas ao ano 2000. Assim, estima-se que os esforços a serem feitos propiciem, por um lado, a criação anual de postos de trabalho, em níveis tais, que o subemprego e o desemprego estejam reduzidos à suportável taxa de 5% da população economicamente ativa, naquele ano. Por outro lado, os investimentos realizados no período terão permitido elevar-se a participação da economia do Nordeste para cerca de 21% da formação do produto interno bruto nacional. Considerando-se a alta probabilidade de uma redução da contribuição do Nordeste ao total da população brasileira para algo em torno de 25%, até o final do presente século, calcula-se que se terá elevado, significativamente, os níveis da renda individual e melhorado seus índices de distribuição pessoal e espacial.

Para que tais metas sejam alcançadas, o Plano Trienal de Desenvolvimento do Nordeste — PTDN centra-se na redução da pobreza absoluta, na criação de oportunidades de emprego, no crescimento global e setorial da economia, nos investimentos fixos requeridos e nos gastos governamentais na região. São as seguintes as metas globais do PTDN (Plano Trienal de Desenvolvimento do Nordeste 1988-1990):

— Produto Interno Bruto	Cz$ bilhões	2.174,57
— Crescimento do PIB Real	%	9,33
— PIB Real **Per Capita**	Cz$	51.120,44
— Crescimento do PIB Real **Per Capita**	%	6,93
— Geração de Novos Empregos	Mil	732
— Investimentos	Cz$ bilhões	627,31
● Setor Privado	" "	320,98
● Setor Público	" "	305,33
— Gastos do Setor Público	" "	1 144,95
● Investimentos	" "	305,33
● Outros Gastos	" "	838,62

Nos próximos decênios, espera-se da execução do Projeto Regional a plena integração do Nordeste na economia e na sociedade brasileira, simultaneamente com a realização da justiça social, ou seja, com a superação do estilo especulativo e selvagem do modelo nacional de economia de mercado. Isso implica um novo perfil finalista (PROCENGE. Consultores de Recife), nos planos político, institucional, econômico, espacial e social e, conseqüentemente, supõe uma trajetória demarcada, nesses planos, por novos condicionantes.

No plano político, a expectativa é que o "pacto democrático-popular", sustentado pelas forças progressistas e pelos trabalhadores organizados, suplante o "pacto liberal", assentado nos segmentos conservadores, particularmente da burguesia financeira e da oligarquia agrária. Com isso, ter-se-á condição de fazer emergir, no Nordeste, um poder político efetivamente comprometido com o progresso social e capaz de pressionar no sentido da descentralização administrativa federal e do real e correto destaque à "questão nordestina". Estará em curso, portanto, a superação do desafio político. Nesse quadro, o elevado nível de mobilização e conscientização da sociedade civil assegurará o funcionamento de um sistema capitalista democrático e com preocupações de justiça social

muito embora nos limites impostos pelas condições econômicas.

A nível institucional, a atuação do Governo deverá sofrer marcantes alterações, seja pelas novas regras constitucionais, reforçando a tendência à descentralização e regionalização administrativa, seja pela reforma tributária, que fortalecerá os estados e os municípios e mudará profundamente as relações destes com a União. Nesse domínio, o perfil regional será configurado por uma autonomia administrativa acentuada, que permitirá, sobretudo nas áreas em que for mais forte a organização da sociedade civil, uma atenção maior e mais pronta às demandas sociais. É de prever-se, também, maior destaque para o setor privado, ainda que induzido por estímulos governamentais.

No plano econômico — a depender de a negociação da dívida externa propiciar uma significativa redução das transferências de recursos para o exterior, a inflação ser contida em patamares aceitáveis e o Estado brasileiro poder exercer seu papel histórico de abrir frentes de investimentos — o novo ciclo expansivo das atividades produtoras favorecerá grandemente o Nordeste. Nesse caso, a expectativa é de um aumento e integração setorial e espacial da economia, no âmbito regional, e de uma diversificação dos seus papéis, no âmbito inter-regional: ao invés da desconfortável situação atual de dependência, em relação às regiões mais desenvolvidas, o Nordeste terá alargado os fundamentos de uma integração nacional marcada pela interdependência das regiões.

Esse fortalecimento da economia regional será beneficiado pelo maior dinamismo e maior estabilidade nos espaços e atividades produtoras rurais, onde se terão reduzido as formas de agricultura especulativa e predatória e desenvolvido a agricultura típica de mercado e a semimercantil organizada. Em suma, configurar-se-á um novo perfil espacial, em que as áreas rurais estarão funcionando como contrapartida expressiva e coadjuvante seguro das áreas urbanas. Por sua vez, o sistema de cidades constituirá uma rede bastante compacta de pequenos centros urbanos suficientemente bem equipados para difundirem o desenvolvimento. Estará consolidado, então, em bases firmes, o mercado interno regional: a dinamização das áreas rurais do Nordeste ainda tem amplas condições de absorver um grande contingente da força de trabalho disponível e de remunerá-la condignamente, seja nas atividades agrícolas, seja naquelas não-agrícolas.

Até o ano 2000, a população do Nordeste estará entre 47,2 e 51,3 milhões de pessoas, de acordo com o nível menor ou maior da fecundidade (Moreira e Moreira, 1985). Na primeira hipótese, o contingente urbano corresponderá a cerca de 33,6 milhões de nordestinos; na segunda, equivalerá a 34,5 milhões. Significa isso que, entre 1980 e 2000, a população urbana da região terá quase duplicado, crescendo entre 16,0 e 17,0 milhões de habitantes, enquanto a população rural terá diminuído entre 3,6 e 0,4 milhões. A força de trabalho regional contará, no final do século, entre 15,1 e 16,4 milhões de pessoas, sendo, respectivamente, de 10,8 ou 11,0 milhões o contingente urbano.

Em quaisquer dessas alternativas de crescimento demográfico, haverá sempre um formidável desafio, no plano social, para atender às necessidades básicas dessa população, em termos de emprego, nutrição, saúde, habitação, saneamento, transporte e educação. Contudo, a tendência à urbanização deverá criar algumas facilidades para a organização da sociedade civil, a produção e difusão de novos padrões culturais e mesmo a implementação de programas e projetos governamentais de caráter compensatório.

De modo geral, esse processo de urbanização deverá resultar muito mais das transformações estruturais do campo — com significativos ganhos de produção, produtividade e renda — do que dos fatores tradicionalmente expulsivos da população. Assim, os fluxos demográficos, no sentido campo-cidade, serão menos intensos do que nas três últimas décadas e, acima de tudo, ocorrerão simultaneamente com fluxos econômicos de vulto, capazes de responder, nas áreas urbanas, pelos investimentos requeridos para a expansão da economia e a absorção produtiva da força de trabalho em disponibilidade.

A viabilidade desse Projeto de Reafirmação do Nordeste — delineado num momento de recrudescimento do libera-

lismo econômico e de "crise do Estado e da região" (Becker, 1986) — depende obviamente de certas condições. Depende, por exemplo, da habilidade com que a SUDENE (e, mais precisamente, sua Secretaria Executiva) explorar, de forma objetiva e pragmática, as fendas perceptíveis na nova Constituição, relativamente à entidade região e à instituição regional. Depende, também, do aproveitamento da atual conjuntura da economia e da política econômica nacional, no sentido de uma arregimentação das lideranças políticas, governamentais, empresariais (da indústria, da agricultura e dos serviços) e dos trabalhadores da região (que, aliás, têm representação no Conselho Deliberativo da SUDENE), para tomarem posição quanto às medidas adotadas pelo Governo Federal e refletidas no Nordeste, como um todo, e quanto às providências corretivas que elas exigem. Depende da capacidade de a SUDENE interessar e motivar as forças produtivas da região na defesa dos instrumentos de que ela dispõe, para ajudá-las. Depende, enfim, da autenticidade, autonomia e competência informacional e analítica com que a SUDENE se mostrar aos olhos das lideranças regionais, para construir alianças e congregar patrocinadores do Projeto de Nordeste: de nenhum modo ela se pode comportar como instância do Estado, mas sim como instante de expressão de uma vontade coletiva, envolvendo o Estado, certamente, mas brotando da sociedade civil.

O atual momento de incertezas e indefinições remete ao planejamento, em que se convertem crises em oportunidades de avanço. Pode-se indagar se não se trata de delirante e inútil ousadia. Vem ainda de Bergson a lição: "Nada do que concerne ao homem poderia estar definitivamente fora do alcance do homem... (Bergson, p. 82). Só vejo um meio de saber até onde podemos ir: é colocar-se em marcha" (Bergson, p. 69).

À GUISA DE CONCLUSÃO

A análise da evolução do planejamento regional, no Nordeste brasileiro, ao longo dos últimos 29 anos de atuação da SUDENE, revela que foram obtidas importantes conquistas econômicas. Todavia, persistem — em muitos casos, agravadas — as questões sociais básicas, seja pelo alcance modesto, seja pela índole perversa das mudanças conseguidas na estrutura produtiva.

A SUDENE foi o principal mecanismo de indução dessas mudanças que, em contraposição, levaram-na a assumir papéis contrários àqueles que se propôs exercer. Por isso, ao invés de antepor-se ao processo de integração nacional, contribuiu fortemente para que ele se consumasse nos padrões de verticalização e dependência hoje conhecidos; ao contrário de preservar a cultura regional, estimulou uma veloz modernização, que vem implicando uma efetiva substituição cultural. Esse contraste entre expectativas e realizações decorreu, certamente, de profundas alterações nos instrumentos da instituição regional (embora se possam invocar outros fatores de não menor importância) e abalou seriamente sua imagem e credibilidade.

O movimento esboçado a partir dos primeiros anos da década de 80, com o Projeto Nordeste, no sentido de reorientar a política regional, fincou raízes e ganhou legitimidade social e jurídica (tanto que suas orientações e diretrizes maiores foram sancionadas pela Lei n.º 7 499/86). Mas perdeu energia e substância, na fase de desdobramento operativo. Por fim, a severa crise atual do Estado brasileiro está repercutindo na quebra do encanto da instituição regional.

Ocorre, porém, que a SUDENE conta com um Projeto de Nordeste, tecnicamente concebido e montado para responder aos desafios da região e do país, no futuro próximo. Resta-lhe desenhar uma estratégia, para explorar as possibilidades da viabilização política desse Projeto. Quer dizer: a grande tarefa do momento consiste em transformar a crise da região e da instituição em oportunidade de reafirmação política, no contexto nacional. A questão é de como satisfazer certas condições concretas de mobilização das forças sociais e de afirmação de uma vontade coletiva, em que a presença do Estado seja menos ostensiva.

BIBLIOGRAFIA

BECKER, Bertha K. A crise do estado e a região; a estratégia da descentralização em questão. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, IBGE, *48*(1). 1986.

BERGSON, Henri. Cartas, conferências e outros escritos Série Os Pensadores. São Paulo, Abril Cultural, 1979.

FURTADO, Celso. Cultura e desenvolvimento em época de crise. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1984.

HILHORST, Jos G. M. Planejamento regional, enfoque sobre sistemas. Rio de Janeiro, Zahar, 1973.

MARQUEZ, Gabriel Garcia. Cem anos de solidão. Rio de Janeiro, Record.

MONOD, Jacques. O acaso e a necessidade, ensaio sobre a filosofia natural da biologia moderna 3ª ed. Petrópolis, RJ, Vozes, 1976.

MOREIRA, Ana Amélia Camarano de Mello; MOREIRA, Morvan de Mello. Estimativas da população do Nordeste; 1985-1990-1995-2000; Recife SUDENE/PNUD/BIRD, 1985.

PLANO trienal de desenvolvimento do Nordeste 1988-1990, SUDENE, Recife, 1988, mimeo.

PROCENGE. Consultores de Recife. Recife, SUDENE, 1987.

PERRUCI, Gadiel. O canto do cisne dos barões de açúcar (um congresso de classe). In: *Congresso Agrícola do Recife, Recife 1878.* (edição facsimilar reproduzida do original publicado); Recife, CEPA/PE, 1978.

SOUZA, João Gonçalves de. O nordeste brasileiro; uma experiência de desenvolvimento regional. Fortaleza, BNB, 1979.

RESUMO

Como resultado de vasto processo de organização de forças sociais, em torno da afirmação de um Projeto de Desenvolvimento do Nordeste, a SUDENE tem sido a expressão mais notável do planejamento regional nesta parte do Brasil. Na sua evolução histórica, podem ser identificadas três grandes fases: a do ideal **(fase dos Planos Diretores, 1960-70), com pretensão de garantir expressiva independência regional e autonomia institucional); a do** real **(fase dos Planos Nacionais de Desenvolvimento, 1971-84, consolidando a dependência do Nordeste em relação às regiões brasileiras economicamente mais dinâmicas e levando à subordinação institucional da SUDENE ao Ministério do Interior); e a do** possível **(a partir de 1985, fase da Política de Desenvolvimento do Nordeste, concebida na perspectiva da interdependência regional e da autêntica vinculação da instituição ao aparato do Governo Federal). Nesta última fase, a viabilidade de um revigoramento da SUDENE e de um novo projeto de Nordeste — integrante de um amplo Projeto Nacional, tecido em função de novos desafios sociais, econômicos e políticos da região e do país e sustentado por uma grande participação social — depende de certas condições concretas de superação da atual "crise do Estado e da região."**

ABSTRACT

As result of a vast organizational process of social forces around the assertion of a Development Project for the Northeast, SUDENE has held the most notable expression of regional planning in this part of Brazil. Its historical evolution may be identified by three main phases: the idealistic **(involving the Master Plans, from 1960 to 1970, which pretended to ensure expressive regional independency and institucional autonomy); the** realistic **(brought about by the National Development Plans, from 1971 to 1984, which consolidated the Northeast's dependency to other more economically dynamic Brazilian regions and induced SUDENE's institutional subordination to the Ministry of the Interior); and the** feasible **(as of 1985, phase of the Northeast Development Policy, conceived within regional interdependency perspective and the authentic vinculation of the institution to the Federal Government). In this last phase, the viability for the strengthening of SUDENE and of a new Northeast Project — integrating an extensive National Project, designed to meet new regional and national, social, economic, and political challenges, and sustained by an ample social participation — depends on certain positive conditions in overcoming current State and Regional crisis.**

CONCENTRAÇÃO BANCÁRIA E OS CENTROS DE GESTÃO DO TERRITÓRIO*

Roberto Lobato Corrêa **

O presente estudo constitui uma contribuição ao tema da gestão do território no Brasil, considerando a atividade financeira, muito pouco estudada pelos geógrafos, como elemento de análise. Especificamente intenta-se verificar a ampliação, redução ou eliminação do papel dos centros urbanos na gestão do território a partir da concentração dos bancos comerciais que ocorreu no país, especialmente a partir da década de 60.

Por gestão do território entendem-se, resumidamente, as ações exercidas pelos agentes sociais, privados e públicos, no sentido de apropriar-se de um território e controlar a sua organização sócio-espacial. Visam estas ações, em última instância, a garantir a reprodução do sistema social do qual os agentes que dispõem de poder constituem os gestores do território.

Na sociedade capitalista atual a gestão do território deriva em grande parte dos interesses das grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas, entre elas aquelas do setor financeiro. De fato, o processo de criação, apropriação e circulação do valor, fundamental, mas não exclusivo, para a organização do espaço capitalista, passa necessariamente pela atividade financeira, cuja magnitude, tanto em termos monetários como espaciais, é uma medida do grau de desenvolvimento das atividades capitalistas.

A atividade financeira, por outro lado, localiza-se nos centros urbanos: uma cidade aparece como local da sede social de bancos comerciais, de investimento, de companhias de arrendamento mercantil etc., enquanto outras, via de regra menores, constituem locais onde estão as agências subordinadas à sede, as filiais.

O centro de decisão da atividade financeira exerce um papel de controle, maior ou menor, sobre as atividades econômicas das cidades subordinadas e de suas respectivas áreas de influência, tal qual mostraram, entre outros, Lenin (1979, 127 p.) e Labasse (1958, 532 p.). Este controle se dá através de diversos

* Recebido para publicação em 25 de agosto de 1988
Trabalho realizado no âmbito do Laboratório de Gestão do Território — LAGET, Convênio IBGE-UFRJ
** Analista Especializado em Geografia da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE. Professor visitante do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro — UFRJ.

mecanismos. Um deles consiste na captura, através dos depósitos, de uma massa de recursos monetários oriundos da poupança. Outro advém dos diferentes tipos de empréstimos e respectivos juros que os bancos realizam. Os investimentos diretos e a participação acionária em empresas, que ali atuam, constituem outros poderosos mecanismos através dos quais os bancos exercem um controle simultaneamente econômico e territorial. Finalmente, o desconto e a cobrança, vinculados às operações comerciais, bem como os serviços diversos que realizam, constituem outros mecanismos de controle sobre a criação, apropriação e circulação do valor em um dado território.

É através da atividade financeira, naquilo em que ela participa do processo de circulação, que também se viabiliza a divisão territorial do trabalho e a integração espacial de distintas unidades de área.

É em todos estes sentidos que o centro de decisão, local da sede social de uma instituição financeira, exerce um papel de foco da gestão do território.

CONCENTRAÇÃO — DISPERSÃO DOS BANCOS E A IMPORTÂNCIA DE SÃO PAULO

A partir da década de 40 verificou-se uma enorme expansão do sistema bancário nacional. Processou-se de modo semelhante à seqüência histórica apontada por Fray (1975, 261 p.) isto é: inicialmente, através da criação de numerosos pequenos bancos locais, muitos dos quais efêmeros, logo tendo sido absorvidos por outros e, posteriormente, pela criação de numerosas agências subordinadas aos bancos de maior porte.

A aceleração do desenvolvimento capitalista no Brasil constituiu o fator fundamental da expansão do sistema bancário. A inflação, por outro lado, acentua esta expansão. Segundo Goldsmith (1986, 557 p.) e sobretudo Passos (1973, 209 p.), entre 1945 e 1965 os bancos ampliaram seus lucros através da prática de taxa de juros dos tomadores de empréstimos maior que a taxa de inflação. Por outro lado, por falta de opções de investimento, e visando a "manter os ativos líquidos necessários às suas atividades" (Passos, 1973, 209 p.), as empresas e particulares aumentaram seus depósitos à vista. O aumento do volume dos depósitos, remunerados com taxas de juros inferiores à da inflação, suscitou a ampliação espacial do sistema bancário, numa tentativa de captar o máximo de depósitos.

A expansão do sistema bancário, que ganha impulso a partir da reforma financeira de 1964-1967 (Goldsmith, 1986, 557 p.), 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.

O Quadro 1 evidencia esta expansão.

Este processo de concentração-dispersão dos bancos foi acompanhado pela progressiva criação de redes nacionais de bancos comerciais, os quais

QUADRO 1

EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE SEDES E AGÊNCIAS DE BANCOS COMERCIAIS NO BRASIL — 1941-1985

ANOS	EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE SEDES E AGÊNCIAS		
	Sedes	Agências	Agências e Sedes
1941	512	1 134	2,2
1952	408	2 619	6,4
1961	333	5 247	15,7
1971	145	7 679	52,9
1985	90	15 070	167,4

FONTES: Ministério da Fazenda — Movimento Bancário do Brasil — 1941, 1952 e 1971; Movimento Bancário do Brasil, segundo as Praças — 1961; Sistema Financeiro Nacional — Banco Central do Brasil — 1985

são os núcleos de poderosos conglomerados financeiros. Assim, se em 1941 cada banco controlava, em média, 2,2 agências, em 1961 passava a controlar 15,7. Em 1971, após a reforma financeira da década anterior, era 52,9 agências por banco e em 1985 mais de 150.

De fato, desapareceram numerosos pequenos bancos locais que atuavam através de uma única localização, não possuindo nenhuma agência subordinada. Na Paraíba, por exemplo, havia, em 1941, um total de 42 sedes bancárias e apenas seis agências: em 1985, havia apenas um único banco com sede em João Pessoa que controlava mais de 30 agências no interior. Mesmo um estado como São Paulo, já com 303 agências, possuía 98 bancos, estabelecendo-se uma relação de 3,1 agências por banco. No Rio Grande do Sul, no entanto, havia 10,2 agências para os 18 bancos ali sediados.

Ao desaparecimento dos pequenos bancos locais emergem, primeiramente, bancos de atuação regional e, em seguida, à medida que a concentração prossegue, bancos atuando nacionalmente. Assim, em 1961, já havia alguns expressivos bancos regionais, atuando no âmbito da área de influência de algumas metrópoles regionais, onde se situavam suas sedes sociais. Contudo, nenhum banco possuía mais de 500 agências, nem mesmo o Banco do Brasil S.A., o maior do país. Em 1985 há vários grandes bancos de atuação nacional, com mais de 500 agências distribuídas por todo o país.

No bojo do processo de concentração bancária a metrópole de São Paulo emerge como o mais importante centro de decisões financeiras do país: se, em 1941, a cidade do Rio de Janeiro com suas 134 sedes de bancos era o principal centro financeiro do Brasil, em 1985 a metrópole paulista coloca-se em primeiro lugar, suplantando de muito a metrópole carioca. A proeminência de São Paulo deriva do fato de ela concentrar parcela considerável das sedes sociais das empresas financeiras brasileiras, entre elas as mais importantes. O Quadro 2 é, a este respeito, muito significativo.

A metrópole paulista é a sede dos dois maiores bancos comerciais privados brasileiros, núcleos de poderosos conglomerados financeiros, o Banco Brasileiro de Descontos S.A. — BRADESCO e o Banco Itaú S.A. Concentra, ainda, a sede de dois outros grandes bancos comerciais de âmbito nacional, a União de Bancos Brasileiros S.A. — UNIBANCO e o Banco Real S.A.

São Paulo constitui, por outro lado, o principal foco de localização da sede de bancos que, apesar de juridicamente serem nacionais, são de fato bancos estrangeiros, desempenhando papel de importância crescente na vida econômica do país, conforme indica Baer (1986, 164 p.). Do total de 29 bancos comerciais sediados em São Paulo, cerca de

QUADRO 2

SEDE SOCIAL DAS EMPRESAS DO SETOR FINANCEIRO — 1985

SETOR FINANCEIRO	NÚMERO DE SEDES SOCIAIS										
	Total	Localização									
		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.

um terço é, em realidade, de capital estrangeiro. São exemplos, entre outros, o Banco Francês e Brasileiro S. A. (Crédit Lyonnais), o Banco Multiplic S. A. (Lloyds Bank) e o Banco Mitsubishi Brasileiro S. A. (Grupo Mitsubishi).

Por outro lado ainda, os bancos que oficialmente são considerados como estrangeiros, e que por isso não foram incluídos no quadro em pauta, estão majoritariamente concentrados em São Paulo. Dos 19 bancos que atuam no país, 14 possuem "escritórios regionais" em São Paulo e cinco no Rio de Janeiro: as verdadeiras sedes, onde são tomadas as decisões mais importantes, localizam-se fora do país, nas grandes metrópoles internacionais, entre elas Londres, Paris e Tóquio. A mesma concentração verifica-se 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.

Neste sentido, a cidade de São Paulo desempenha, em realidade, um duplo papel na gestão do Território Nacional: de um lado como centro efetivo de gestão e, de outro, como centro intermediário da gestão internacional. E é por este duplo papel que em São Paulo localizam-se poderosas firmas internacionais de auditoria de empresas, como se exemplifica com a filial da firma nova-iorquina Price Waterhouse, auditora de importantes bancos como o BRADESCO, UNIBANCO, Banco Mitsubishi e Banco Sudameris.

A concentração das atividades de gestão do setor financeiro está associada à importância da atuação espacial direta de São Paulo, isto é: ao número de agências controladas pelos bancos comerciais nela sediados. Do total de 15 070 agências existentes no país, em 1985, a metrópole paulista controla 6 208, equivalentes a 41% do total, distribuídas por todo o Território Nacional: somente o BRADESCO, Banco Itaú S.A., UNIBANCO e o Banco Real S.A. controlam, juntos, cerca de 4 000 agências. Brasília, por sediar o Banco do Brasil S.A., o maior banco comercial do país, aparece em segundo lugar com cerca de 3 000 agências controladas. A cidade do Rio de Janeiro, com 387 agências sob controle, situa-se em um modesto sétimo lugar, abaixo de Curitiba, Belo Horizonte, Salvador e Porto Alegre, cada uma controlando entre 750 e 1 250 agências.

O papel proeminente de São Paulo na gestão do setor financeiro apareceu, em realidade, no bojo do processo econômico que a erigiu na grande metrópole nacional.

Vejamos dois momentos deste processo, um relativo ao ano de 1961 e outro ao de 1985. O primeiro dos dois anos foi selecionado pelo fato de referir-se a um momento que antecede a reforma financeira de 1964-1967, que viabilizou, simultaneamente, o processo de concentração financeira, a "articulação mais estreita do Brasil com o sistema financeiro internacional" (Baer, 1986, 164 p.), e a hegemonia financeira de São Paulo. O segundo ano é considerado como sendo representativo do momento atual. Considerar-se-ão com os elementos analíticos a localização da sede dos bancos comerciais, o número e a localização de suas agências, tanto em 1961 como em 1985.

OS CENTROS DE GESTÃO DA ATIVIDADE BANCÁRIA EM 1961

Em 1961 a gestão da atividade bancária estava dispersa por 77 centros urbanos que sediavam 333 bancos. A metrópole carioca controlava 101 empresas bancárias, sendo seguida pela cidade de São Paulo com 74. Cinco outras cidades controlavam, cada uma, de nove a 14 bancos: Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador, Recife e Fortaleza. Com um número de bancos variando entre dois e sete havia 18 cidades. Cada um dos demais 52 centros controlava um único banco. O Quadro 3 especifica estas 77 cidades e o número de bancos que cada uma controlava.

A análise dos dados referentes ao número de bancos e à localização de suas sedes, bem como ao número de suas agências e às respectivas localizações, possibilita detectar, pelo menos, dois pontos básicos que contribuem para a compreensão da temática da gestão do território e de sua dinâmica. O primeiro refere-se ao caráter regional dos bancos e à conseqüente fraca integração nacio-

QUADRO 3

CIDADES CONTROLADORAS DA ATIVIDADE BANCÁRIA — 1961

CIDADES	NÚMERO DE SEDES DE BANCOS	CIDADES	NÚMERO DE SEDES DE BANCOS
TOTAL	333		
Rio de Janeiro	101	Pedra Azul	1
São Paulo	74	Poços de Caldas	1
Belo Horizonte	14	Sete Lagoas	1
Porto Alegre	10	Uberaba	1
Recife	9	Uberlândia	1
Salvador	9	Miraí	1
Fortaleza	9	Visconde do Rio Branco	1
Santos	7	Cachoeiro do Itapemirim	1
Aracaju	6	Iconha	1
Belém	5	Vitória	1
Niterói	5	Campos	1
São Luís	3	Cantagalo	1
Campina Grande	3	Cordeiro	1
João Pessoa	3	Teresópolis	1
Curitiba	3	Valença	1
Mossoró	2	Americana	1
Natal	2	Andradina	1
Juiz de Fora	2	Caconde	1
Campinas	2	Cravinhos	1
Ribeirão Preto	2	Dois Córregos	1
Monte Azul Paulista	2	Jaú	1
São Caetano do Sul	2	Marília	1
Castro	2	Matão	1
Goiânia	2	Mococa	1
Brasília	2	Presidente Prudente	1
Manaus	1	São Carlos	1
Parnaíba	1	São Joaquim da Barra	1
Teresina	1	Londrina	1
Crato	1	Nova Esperança	1
Juazeiro do Norte	1	Ponta Grossa	1
Sobral	1	Blumenau	1
Maceió	1	Florianópolis	1
Maruim	1	Itajaí	1
Ilhéus	1	Joinville	1
Itabuna	1	Santa Cruz do Sul	1
Araxá	1	Corumbá	1
Frutal	1	Anápolis	1
Governador Valadares	1	Catalão	1
Leopoldina	1		

FONTE: Ministério da Fazenda. Movimento Bancário do Brasil, segundo as Praças, 1960—1961 — SEEF

nal, espelhando a relativa pulverização no espaço brasileiro da função de gestão da atividade bancária. O segundo engloba dois aspectos, a saber: a importância relativa de Belo Horizonte como centro de gestão da atividade bancária e a fraqueza da cidade do Rio de Janeiro.

Os Bancos Regionais: Pulverização e Fraca Integração Nacional

A pulverização do sistema bancário e de sua gestão associa-se à pequena dimensão dos bancos então existentes. Os grandes bancos comerciais existentes na década de 80 estavam em processo de formação. Em realidade, mais de 40% dos bancos atuavam, apenas, através de suas sedes, não possuindo nenhuma agência, quer na cidade-sede, quer em sua hinterlândia. É de se supor que a atuação espacial desses bancos fosse limitada, realizando-se através de representantes localizados na hinterlândia das cidades-sedes.

À guisa de exemplificação, mais da metade dos bancos sediados no Rio de Janeiro e São Paulo atuavam, apenas,

através de suas sedes, o mesmo ocorrendo com quatro dos cinco bancos de Belém, dois dos três de São Luís, e a maior parte dos bancos de Fortaleza e Santos. Os únicos bancos sediados em Parnaíba, Sobral, Crato, Itabuna, Governador Valadares, Frutal, Visconde do Rio Branco, Campos, Americana, Jaú, Presidente Prudente, Nova Esperança, Blumenau, Santa Cruz do Sul e Catalão, entre outros, atuavam, basicamente, através de suas respectivas sedes.

Convém apontar que o processo de concentração bancária, verificado, sobretudo, a partir do começo da década de 70 (o processo de concentração . . ., ver bibliografia), iria eliminar esses e outros pequenos bancos assim como alguns dos grandes então existentes. O Quadro 4, referente a esta questão, indica as cidades que, por terem visto seus bancos incorporados por outros, foram excluídas da gestão da atividade bancária, perdendo, assim, significativo papel na gestão do território.

Apesar da pulverização das sedes dos bancos, a sua distribuição, no entanto, relacionava-se, de certo modo, ao grau de desenvolvimento das atividades econômicas regionais e à importância dos centros urbanos. Assim, a Região Sudeste concentrava 242 bancos e 41 centros de gestão da atividade bancária, entre eles os três maiores, Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte. Importantes capitais regionais, como Vitória, Juiz de Fora, Uberlândia, Campinas, Ribeirão Preto e Marília, desempenhavam a função de gestão da atividade bancária. O centro portuário de Santos e cidades como Poços de Caldas, Leopoldina, Sete Lagoas e Cantagalo apresentavam, também, importante papel como centros de gestão.

Com 55 empresas bancárias, sediadas em 18 cidades, o Nordeste tinha em Recife, Salvador e Fortaleza, seus centros metropolitanos, os principais focos de gestão da atividade bancária. Seguiam-lhes as capitais regionais de São Luís, Teresina, Crato, Juazeiro do Norte, Sobral, Mossoró, Natal, João Pessoa, Campina Grande, Maceió, Aracaju, Ilhéus, Itabuna, e dois outros centros, Parnaíba e Maruim.

A Região Sul possuía 23 bancos e 11 centros. Porto Alegre, Curitiba, Ponta Grossa, Londrina, Blumenau, Florianópolis e Joinville estão entre os principais centros da região, desempenhando a função de gestão de pelo menos uma empresa bancária. Itajaí dispunha de um importante banco.

Belém e Manaus, de um lado, e Goiânia, Brasília e Anápolis, de outro, apareciam como os principais centros de gestão nas Regiões Norte e Centro-Oeste, respectivamente com seis e sete bancos.

A distribuição espacial das sedes dos bancos estava, por sua vez, correlacionada a um outro aspecto fundamental. O sistema bancário caracterizava-se por

QUADRO 4

CIDADES QUE POSSUÍAM SEDES DE BANCOS EM 1961 E QUE EM 1985 NÃO MAIS AS POSSUÍAM

REGIÕES	CIDADES SEGUNDO O NÚMERO DE SEDES DE BANCOS FERDIDAS				
	1	2	3	5	7
Norte	—	—	—	—	—
Nordeste....	Parnaíba, Crato, Juazeiro do Norte, Sobral, Maruim, Ilhéus, Itabuna	—	Campina Grande	—	—
Sudeste..... .	Pedra Azul, Governador Valadares, Miraí, Visconde do Rio Branco, Leopoldina, Poços de Caldas, Araxá, Uberaba, Uberlândia, Frutal, Cachoeiro do Itapemirim, Iconha, Campos, Cantagalo, Cordeiro, Teresópolis, Valença, Americana, São Carlos, Mococa, Cravinhos, Caconde, Matão, São Joaquim da Barra, Dois Córregos, Jaú, Marília, Presidente Prudente, Andradina	São Caetano do Sul, Campinas, Ribeirão Preto	—	Niterói	Santos
Sul	Londrina, Nova Esperança, Ponta Grossa, Blumenau, Itajaí, Joinville, Santa Cruz do Sul	Castro	—	—	—
Centro-Oeste..... .	Corumbá, Catalão, Anápolis	—	—	—	—

FONTES: Ministério da Fazenda; Movimento Bancário do Brasil, segundo as Praças, 1960–1961. SEEF, Sistema Financeiro Nacional — Distribuição das Sedes e Dependências no País. Banco Central do Brasil, 1985.

ser constituído por bancos eminentemente regionais, isto é, que atuavam, sobretudo, na hinterlândia da cidade em que se localizava sua sede. Assim, um banco sediado em uma metrópole regional apresentava uma atuação que se restringia à hinterlândia metropolitana, ainda que, necessariamente, não recobrisse todo o território de influência metropolitana. Semelhantemente, um banco com sede em uma capital regional tinha sua atuação restrita à sua área de influência.

Deste modo, tanto em termos de localização como de atuação espacial, os bancos caracterizavam-se por serem regionais, o termo tendo um significado que se aproxima daquele vinculado à teoria das localidades centrais. O Quadro 5 é, a este propósito, muito significativo.

Sua análise revela que em relação às cidades de Belém, Recife, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre, mais de 75% das unidades bancárias (sede + agências) estavam localizadas na hinterlândia de cada uma destas cidades: no caso de São Paulo, por exemplo, das 1 580 unidades bancárias controladas, 1 273 localizavam-se no território paulista, e a grande maioria das 179 agências paranaenses situava-se no norte do Paraná, área subordinada à metrópole paulistana. Salvador, Belo Horizonte e Rio de Janeiro apresentavam, por sua vez, mais de 50% de suas unidades bancárias localizadas em suas respectivas hinterlândias. No caso de Fortaleza, este percentual apenas ultrapassa os 40% em virtude de a capital cearense ser a sede do Banco do Nordeste S.A., um banco federal que atua em todo o Nordeste. Excluído este banco, o mais importante dos que estavam sediados em Fortaleza, os demais atuavam quase que exclusivamente no território cearense.

A atuação eminentemente regional dos bancos implicava uma fraca integração nacional. Assim, por exemplo, nas Regiões Norte e Nordeste a atuação dos bancos de São Paulo fazia-se através das agências situadas em Belém, Natal, Salvador e Recife, num total de apenas 13 agências. Os bancos cariocas atuavam através de 18 agências localizadas em

QUADRO 5

CONTROLE DAS UNIDADES BANCÁRIAS PELOS CENTROS METROPOLITANOS E BRASÍLIA — 1961

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	CONTROLE DAS UNIDADES BANCÁRIAS											
	Número e Localização das Sedes das Unidades Bancárias											
	Total	Belém	Fortaleza	Recife	Salvador	Belo Horizonte	Rio de Janeiro	São Paulo	Curitiba	Porto Alegre	Distrito Federal	Outros
TOTAL	**5 580**	**51**	**57**	**65**	**222**	**1 039**	**478**	**1 580**	**149**	**500**	**473**	**966**
Rondônia	5	2	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—
Acre	8	5	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—
Amazonas	15	7	—	—	—	2	1	—	—	—	2	3
Roraima	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Pará	33	18	1	—	—	5	1	1	—	—	4	3
Amapá	3	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
Maranhão	15	5	—	—	—	2	—	—	—	—	5	3
Piauí	16	—	3	—	—	2	—	—	—	—	9	2
Ceará	51	1	22	1	—	6	1	—	—	—	15	5
Rio Grande do Norte	20	—	5	3	—	1	—	1	—	—	6	4
Paraíba	35	—	6	5	—	2	—	—	—	—	8	14
Pernambuco	93	—	6	40	6	13	5	7	—	—	11	5
Alagoas	23	—	3	3	3	3	—	—	—	—	6	5
Sergipe	24	—	3	—	1	1	1	—	—	—	6	12
Bahia	234	1	5	2	150	23	9	4	—	—	29	11
Minas Gerais	852	—	3	—	8	591	16	23	—	1	80	130
Espírito Santo	60	—	—	—	—	20	—	2	—	—	9	29
Rio de Janeiro	780	1	—	5	9	151	295	51	—	19	38	211
São Paulo	1 982	1	—	5	41	110	138	1 273	5	14	109	286
Paraná	515	—	—	—	2	25	1	179	140	14	25	129
Santa Catarina	132	—	—	—	—	6	—	2	4	33	19	68
Rio Grande do Sul	514	1	—	—	—	18	3	13	—	416	57	6
Mato Grosso do Sul	33	—	—	—	—	9	—	13	—	—	9	2
Mato Grosso	11	3	—	—	—	4	—	—	—	—	3	1
Goiás	79	3	—	—	—	31	1	4	—	—	14	26
Distrito Federal	45	1	—	1	2	11	6	7	—	3	3	11

FONTE: Ministério da Fazenda; Movimento Bancário do Brasil, segundo as Praças, 1960-1961 SEEF

Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Aracaju e Salvador. A atuação das duas metrópoles do Sudeste fazia-se assim nas principais praças, locais de consumo e redistribuição de produtos importados.

Na Região Centro-Oeste as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo também atuavam fracamente, respectivamente com sete e vinte e quatro agências, localizadas principalmente em Brasília, Goiânia e Campo Grande. Na Região Sul, dotada de poderosa rede bancária sediada regionalmente, sobretudo em Porto Alegre, a metrópole carioca atuava através de apenas quatro agências, enquanto São Paulo o fazia através de 194, das quais a grande maioria no norte paranaense, duas em Santa Catarina Joinville e Blumenau) e 13 no Rio Grande do Sul (Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e Passo Fundo).

Deste modo, as capitais regionais, situadas na hinterlândia das metrópoles regionais, eram, do ponto de vista bancário, efetivamente dependentes de bancos sediados em suas respectivas metrópoles: cidades como Caruaru, Feira de Santana, Divinópolis, Bauru e Caxias do Sul possuíam mais da metade de suas agências bancárias dependentes de decisões tomadas, respectivamente em Recife, Salvador, Belo Horizonte, São Paulo e Porto Alegre.

Era através do Banco do Brasil S.A., com sede recém-transferida do Rio de Janeiro para Brasília, a Capital Federal recém-instalada, que se verificava uma mais efetiva integração nacional: mesmo assim, através de um número de agências inferior a 500, distribuídas, ainda que desigualmente, por todo o Território Nacional. Secundariamente, a integração se fazia através dos bancos mineiros, sobretudo daqueles sediados em Belo Horizonte.

É no âmbito deste esquema que atuavam os pequenos e médios bancos, mesmo alguns de porte maior, sediados em capitais regionais e centros menores. A existência deles pode ser explicada, de um lado, pelo fato de não ter havido ainda uma total integração econômica da cidade-sede a um centro metropolitano, implicando isto a não absorção de seu banco por um outro sediado na metrópole. De outro, explica-se devido à existência de um processo de acumulação mercantil passado ou a um dinamismo atual da economia da hinterlândia da cidade-sede.

Entre os exemplos de expressivos bancos regionais citam-se o Banco Industrial de Campina Grande S.A., o Banco Agrícola de Sete Lagoas S.A., o Banco Segurança S.A. (Campinas), além dos importantes bancos de Juiz de Fora (Banco de Crédito Real de Minas Gerais S.A.) e de Itajaí (Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S.A.) A coluna relativa a Outros, no Quadro 5, contempla estas e outras cidades-sedes e seus respectivos bancos: os Estados da Paraíba, Sergipe, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Goiás possuíam um relativo número de cidades-sedes e bancos. O Quadro 6, a seguir, indica a área de atuação de alguns desses bancos de pequeno e médio portes e ainda alguns de maior porte.

A Importância Relativa de Belo Horizonte e a Fraqueza do Rio de Janeiro

A cidade de Belo Horizonte desfrutava de uma relativa importância no que se refere ao comando da atividade bancária. Suas 1 039 sedes e agências distribuíam-se, à exceção de Roraima, por todos os estados e territórios. Apresentava, assim, uma atuação espacial menos concentrada que a da metrópole paulista e semelhante à de Brasília, sede do Banco do Brasil S.A.

A atuação espacial de Belo Horizonte realizava-se, sobretudo, pela ação do Banco da Lavoura de Minas Gerais S.A., "o banco que conhece todo o Brasil", conforme dizia o **slogan** do banco (Ribeiro e Guimarães, 1967, 439 p.). Possuía 347 agências, sendo superado, neste aspecto, apenas pelo Banco do Brasil S.A. No que se refere ao montante de depósito, situava-se, em 1963, em terceiro lugar, atrás do Banco do Brasil S.A. e do Banco do Estado de São Paulo S.A. — BANESPA (Passos, 1973, 209 p.). Era realmente o maior banco privado do país.

Sua atuação fazia-se de dois modos. Nas Regiões Norte, Nordeste, Sul e Centro-Oeste, onde detinha um número menor de agências, atuava através das principais localidades centrais de cada estado ou territórios: além das capitais, onde em

QUADRO 6

AREA DE ATUAÇÃO DE BANCOS SELECIONADOS — 1961

BANCO	MUNICÍPIOS SEDE	ÁREAS DE ATUAÇÃO PRINCIPAL
Banco Industrial de Campina Grande S.A.	Campina Grande (PB)	Litoral, agreste e sertão paraibanos
Banco Mercantil do Nordeste S.A.....	Aracaju (SE)	Litoral, agreste e baixo São Francisco sergipano e alagoano
Banco Agrícola de Sete Lagoas S.A...	Sete Lagoas (MG)	Área do cerrado entre os rios Velhas, Paraopeba e São Francisco
Banco de Crédito Agrícola do Espírito Santo S.A.....	Vitória (ES)	Todo o território capixaba
Banco Agrícola de Cantagalo S.A.....	Cantagalo (RJ)	Secção central do território fluminense: Vale do Paraíba e Baixada
Banco Segurança S.A.....	Campinas (SP)	Região imediata de Campinas: Vinhedo, Nova Odessa, Pedreira e Artur Nogueira, entre outros
Banco Comercial do Paraná S.A.....	Ponta Grossa (PR)	Todo o território paranaense
Banco Indústria e Comércio de Santa Catarina S.A.....	Itajaí (SC)	Todo o território catarinense
Banco Comercial do Estado de Goiás S.A.	Anápolis (GO)	Microrregião "Mato Grosso" de Goiás

FONTE: Ministério da Fazenda Movimento Bancário do Brasil, 1960—1961 — SEEF

Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia e Brasília, tinha duas ou mais agências, sua atuação se fazia através de cidades como Parnaíba, Campina Grande, Caruaru, Arapiraca, Itabuna, Londrina, Joinville, Caxias do Sul, Campo Grande e Anápolis, entre outras. Desta maneira, através de localizações seletivas, correspondentes aos principais pontos focais da circulação em geral, o banco em pauta controlava parcela da circulação de capitais da vasta hinterlândia do país. Neste sentido constituía-se em um banco nacional.

Na Região Sudeste a atuação do Banco da Lavoura de Minas Gerais S.A. fazia-se de modo mais intenso, incluindo, além das grandes e médias cidades, as pequenas localidades centrais voltadas para áreas rurais próximas. Nas grandes cidades atuava não apenas nas respectivas áreas centrais, mas também nos subcentros comerciais intra-urbanos: possuía mais de 10 agências tanto em Belo Horizonte, como em São Paulo e no Rio de Janeiro. Estava presente em capitais regionais como Juiz de Fora, Governador Valadares, Uberlândia, Montes Claros, Vitória, Campos, Bauru, Campinas, Ribeirão Preto e Presidente Prudente, como em numerosas cidades pequenas: Aiuruoca, Itambacuri, Pará de Minas e Serro em Minas Gerais, Itaocara no território fluminense, Batatais, Igarapava, São Manuel e Uchoa em São Paulo são alguns dos exemplos.

A atuação de Belo Horizonte fazia-se também, entre outros, através do Banco Mineiro da Produção S.A., do governo estadual, e do Banco Nacional de Minas Gerais S.A. O primeiro dispunha de 124 agências localizadas sobretudo em território mineiro, enquanto o segundo possuía 119 agências das quais 21 localizadas em importantes cidades como Manaus, Belém, São Luís, Fortaleza, Recife, Maceió, Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia e Brasília. Eram bancos predominantemente de ação regional, mas o segundo deles já esboçava uma atuação de caráter nacional.

À relativa importância da capital mineira opunha-se a fraqueza relativa da cidade do Rio de Janeiro. Apesar de concentrar 101 sedes de bancos, controlava apenas 377 agências, um número inferior ao das agências controladas por São Paulo, Belo Horizonte e Porto Alegre. Apresentava em média menos de quatro agências por banco, bem inferior à média nacional de 15,7. Seus bancos eram assim, em sua maioria, pequenos, cuja atuação direta fazia-se localmente, voltada para o mercado da metrópole. Mesmo bancos de porte médio como o Banco Boa Vista S.A. e o Banco Andrade Arnaud S.A., respectivamente com 27 e 15 agências, atuavam exclusivamente na

cidade do Rio de Janeiro, excluindo mesmo os municípios da região metropolitana.

Suas 377 agências distribuíam-se, eminentemente, pela Região Sudeste, tendo menos de 10% nas outras regiões do país: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Aracaju, Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia e Brasília, num padrão altamente seletivo, eram os centros onde extra-regionalmente atuavam os bancos cariocas. A atuação do Rio de Janeiro era, assim, francamente regional.

Uma análise mais acurada de sua atuação regional revela que ela concentrava-se especialmente na própria metrópole e no Estado de São Paulo, respectivamente com 287 e 138 agências. Inexpressiva era a sua atuação no interior fluminense — oito agências — e em Minas Gerais — 16 agências. Em relação ao território paulista, a metrópole carioca controlava 51 agências na cidade de São Paulo e 87 no interior. Sobressaíam as agências do Banco Novo Mundo S.A. e do Banco Português do Brasil S.A. Deste modo os bancos cariocas localizavam-se preferencialmente em uma hinterlândia próspera e dinâmica, cuja economia estava centrada em uma atividade agrícola valorizada e na industrialização. E isto em detrimento da atuação em sua própria hinterlândia comercial — território fluminense, capixaba e porção oriental de Minas Gerais — onde atuavam bancos de Niterói, Vitória, Cantagalo, Valença, Leopoldina e, em maior escala, os de Belo Horizonte.

À fraca atuação como centro de gestão da atividade financeira, a cidade do Rio de Janeiro era, por outro lado, um importante campo de atuação dos bancos de Belo Horizonte e de São Paulo, respectivamente com 89 e 46 agências. Isto evidencia seu papel como importante foco de atividades comerciais, industriais e de consumo.

OS CENTROS DE GESTÃO DA ATIVIDADE BANCÁRIA EM 1985

Em 1985 havia 90 bancos comerciais, um número bem inferior aos 333 existentes em 1961. Ao mesmo tempo o número de agências bancárias ampliou-se de 5 247 para 15 070. Esta concentração — dispersão de bancos foi acompanhada pela diminuição do número de centros gestores da atividade bancária, que decaiu de 77 para 28 entre 1961 e 1985, e pela criação de verdadeiras redes bancárias nacionais. O Quadro 7 indica quais são estes centros, bem como a importância relativa de cada um.

A análise dos Quadros 3 e 7 bem como aquelas relativas ao número e localização das agências bancárias e à natureza administrativa dos bancos — privados, estaduais e federais — tanto em relação a 1961 como a 1985 revelam dois pontos fundamentais que serão aqui considerados. Primeiramente, a existência de redes bancárias nacionais e a ascensão de São Paulo. Em segundo lugar o papel do Estado na gestão das atividades bancárias.

Os Bancos Nacionais e a Ascensão de São Paulo

Em 1985 o sistema bancário brasileiro caracteriza-se por ser efetivamente um sistema nacionalmente integrado, constituído por bancos que atuam, através de suas agências, em todo o território brasileiro. Isto inclui não apenas os grandes bancos, com mais de 500 agências, mas também os bancos de médio e pequeno portes. O Quadro 8 coloca em evidência este aspecto.

A atuação nacional dos bancos vai espelhar-se na exclusão, na razão social, do nome do estado onde está localizada a sede dos mesmos: O Banco Nacional de Minas Gerais S.A. passa a ser simplesmente Banco Nacional S.A., o Banco Econômico da Bahia S.A. é redenominado de Banco Econômico S.A., enquanto o Banco Mercantil e Industrial do Paraná S.A. — BAMERINDUS transforma-se no Banco Bamerindus do Brasil S.A. Deste modo, passam a ser, no plano formal, bancos que não se identificam com interesses de um dado território, mas de todo o país. E, de fato, são bancos com interesses por todo o Brasil.

Os bancos de pequeno e médio portes, por outro lado, para sobreviverem numa estrutura bancária fortemente concentrada, passam a atuar nacionalmente a partir de uma rígida seleção locacional. O Banco Digital S.A. de São Paulo, com 20 agências, atua em Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte,

QUADRO 7

CIDADES CONTROLADORAS DA ATIVIDADE BANCÁRIA — 1985

CIDADES	NÚMERO DE SEDE DE BANCOS	CIDADES	NÚMERO DE SEDE DE BANCOS
TOTAL	**90**		
São Paulo	29	Florianópolis	1
Rio de Janeiro	8	João Pessoa	1
Fortaleza	7	Juiz de Fora	1
Belo Horizonte	6	Mossoró	1
Porto Alegre	6	Monte Azul Paulista	1
Recife	4	Manaus	1
Salvador	3	Maceió	1
Goiânia	3	Teresina	1
Curitiba	2	Sete Lagoas	1
Brasília	2	Porto Velho	1
Belém	2	Rio Branco	1
Aracaju	2	Boa Vista	1
São Luís	1	Cuiabá	1
Natal	1		
Vitória	1		

FONTE: Sistema Financeiro Nacional — Dados Estatísticos e Gerais, Banco Central do Brasil, 1985

QUADRO 8

A ATUAÇÃO NACIONAL DE BANCOS SELECIONADOS, SEGUNDO AS REGIÕES — 1985

REGIÕES	BANCOS SELECIONADOS											
	Bradesco	Itaú S.A.	Real S.A.	Unibanco S.A.	Nacional S.A.	Bamerindus S A	Econômico S.A.	Noroeste S.A	Nacional do Norte S A.	Digital S.A.	Industrial e Comercial S A.	Pinto Magalhães S.A
TOTAL	**1 841**	**885**	**580**	**597**	**586**	**906**	**534**	**145**	**168**	**20**	**18**	**13**
Norte	101	50	23	6	10	40	33	3	5	2	2	1
Nordeste	389	137	48	94	70	104	319	11	119	4	9	2
Sudeste	819	479	380	366	396	324	126	106	25	7	3	5
Sul	286	127	85	121	69	300	20	16	12	3	2	3
Centro-Oeste	246	92	44	10	41	138	36	9	7	4	2	2

FONTE: Sistema Financeiro Nacional — Dados Estatísticos e Gerais, Banco Central do Brasil — 1985.

Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Goiânia, centros metropolitanos, e mais Brasília, Campo Grande, Cuiabá, São Luís, Vitória e Florianópolis. No Estado de São Paulo atua apenas em São Bernardo do Campo, Campinas e Ribeirão Preto.

Outro exemplo aparece com o Banco Industrial e Comercial S.A. de Fortaleza, onde tem quatro agências, que atua nos centros metropolitanos acima indicados, em Brasília e Maceió: na região de influência de Fortaleza possui apenas duas agências: em Crato e Juazeiro do Norte.

Adicionalmente, muitos dos pequenos bancos passam a ter uma clientela seletiva, operando preferencialmente com empresas e não com pessoas físicas e outros serviços.

Bancos de porte médio como o Banco Noroeste S.A., de São Paulo, e o Banco Nacional do Norte, de Recife, que têm uma forte base regional de atuação, tornaram-se, também, bancos nacionais, o mesmo verificando-se com o Banco Boa Vista S.A., que passou de um banco de atuação exclusiva na cidade do Rio de Janeiro, para um banco atuando, ainda

que seletivamente, em ampla porção do Território Nacional. De fato, é através dos centros metropolitanos e de cidades como Campinas, Ribeirão Preto, Vitória e Brasília que se tem acesso a todo o mercado nacional.

O processo de concentração-dispersão bancária afetou o papel de centro de gestão da atividade financeira de cidades como Belo Horizonte, Porto Alegre e Rio de Janeiro. A capital mineira, por exemplo, que dispunha de 14 bancos, passa para seis, perdendo, entre outros, o Banco da Lavoura de Minas Gerais S.A. que foi transformado no Banco Real S.A. com sede transferida para São Paulo. Belo Horizonte, entretanto, sedia o Banco Nacional S.A., um dos grandes bancos de atuação em todo o país: entre 1961 e 1985 este banco passou de 120 para mais de 500 agências.

A metrópole gaúcha passou de 10 para seis bancos, tendo perdido importantes e tradicionais bancos que controlavam a circulação de capital no extremo sul do país, como o Banco da Província do Rio Grande do Sul S.A., o Banco Nacional do Comércio S.A., o Banco Agrícola-Mercantil S.A. e o Banco Industrial e Comercial do Sul S.A., que, juntos, controlavam 316 agências. Em 1985 Porto Alegre detém um único banco comercial privado, o Banco Sul-Brasileiro S.A., que dispunha de 387 agências posteriormente este banco foi estatizado transformando-se no Banco Meridional S.A. com sede na capital gaúcha.

A cidade do Rio de Janeiro teve reduzido seu já fraco papel na gestão das atividades bancárias: de 101 bancos, pequenos em sua maioria, passa para, apenas, oito. Seu banco mais importante é o Banco do Estado do Rio de Janeiro S.A., que controla 237 do total de 387 agências controladas pelo Rio de Janeiro; nenhum dos outros sete bancos possuía mais de 60 agências, entre eles o tradicional Banco Boa Vista S.A.

Entre os centros que ampliaram de importância como gestores da atividade bancária estão Salvador, um já tradicional centro de gestão, e Curitiba, um centro de ascensão relativamente recente. O Banco Econômico S.A. e o Banco Bamerindus do Brasil S.A., respectivamente neles sediados, passaram de menos de 100 agências cada um, em 1961, para mais de 500, em 1985.

Mas é a metrópole paulista o centro que mais foi beneficiado pelo processo de concentração-dispersão bancária, conforme é atestado pelo Quadro 2. Em realidade, a primazia paulistana vem se verificando pogressivamente, à medida que ela se transforma na grande metrópole nacional, superando a cidade do Rio de Janeiro. Em 1961, São Paulo era o principal centro de descontos de títulos bancários — o desconto é uma operação que reflete a magnitude das transações comerciais entre indústrias, entre indústrias e comércio e entre comerciantes — ultrapassando o Rio de Janeiro numa proporção de cinco para três. A metrópole carioca, no entanto, detinha pequena vantagem no que diz respeito ao montante dos empréstimos em conta corrente e dos depósitos à vista e a curto prazo.

A ascensão paulista para o primeiro lugar como centro de gestão da atividade bancária processou-se através de três modos que não se excluem. De um lado, através da incorporação de bancos menores e/ou malsucedidos e, de outro, pela criação de novas agências. O terceiro modo refere-se à relocalização da sede de uma dada cidade para São Paulo.

Entre os numerosos exemplos de incorporações estão aquelas que, em parte, possibilitaram transformar o Banco Itaú S.A., um banco regional com cerca de 70 agências em 1961, no segundo banco comercial privado do país, com cerca de 900 agências. Em diferentes momentos foram incorporados, entre outros, o Banco da América S.A., de São Paulo, o Banco Irmãos Guimarães S.A., Banco Andrade Arnaud S.A. e o Banco Português do Brasil S.A., do Rio de Janeiro; este banco, por sua vez, já tinha absorvido o Banco Novo Mundo S.A. que, anteriormente, absorvera o Banco do Vale do Paraíba S.A. Deste modo, através de uma cadeia de incorporações, o Banco Itaú S.A. amplia suas agências e sua ação territorial.

A criação de novas agências foi uma prática generalizada entre os bancos que se tornaram de âmbito nacional. Entre os bancos paulistas o BRADESCO é o melhor exemplo, tendo passado de 201 agências, em 1961, para 1 841, em 1985.

A relocalização da sede de uma dada cidade para São Paulo, em busca de uma localização mais central, dotada de atividades quaternárias — sedes das gran-

des empresas industriais, comerciais e de serviços financeiros, de consultoria e auditoria empresarial, entre outros —, é outra prática que ampliou o papel de São Paulo como centro de gestão mais importante. Entre os exemplos estão o pequeno Banco F. Barreto S.A. de Mococa, o já mencionado Banco Real S.A., originário de Belo Horizonte, e o BRADESCO, fundado em Marília. Outro exemplo é o UNIBANCO, que nasceu da incorporação pelo Banco Moreira Salles S.A., de Poços de Caldas, do Banco Agrícola-Mercantil S.A., de Porto Alegre.

O exemplo a seguir, do BRADESCO, exemplifica a ascensão de São Paulo como metrópole financeira do país. Criado em 1943 na franja pioneira do Planalto Ocidental paulista, no mesmo ano já dispunha de agências em Garça, Getulina, Pompéia, Rancharia, Tupã e Vera Cruz (Fontenla, 1965, 224 p.).

Era assim um banco de ação eminentemente regional. Em 1945 já possuía 44 agências, inclusive uma na capital paulista, para onde a sede é transferida no ano seguinte. Em 1948, ao incorporar um pequeno banco carioca, instala uma agência na cidade do Rio de Janeiro. O número de agências sobe para 67 em 1950. Em 1952 instala-se, pioneiramente, entre os bancos paulistas, na capital mineira (Fontenla, 1965, 224 p.).

Apesar de contar em 1961 com 201 agências, o BRADESCO era ainda um banco eminentemente regional, não possuindo nenhuma agência nas Regiões Norte, Nordeste e apenas oito na Centro-Oeste. Em realidade, 151 agências localizavam-se no Estado de São Paulo e 33 no vizinho norte paranaense: ou seja, 90% de uma atuação direta faziam-se na mais rica e dinâmica região do país. Possuía, ainda, agências em pontos-chave da circulação: Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Paranaguá e Juiz de fora, entre outros.

Uma análise mais acurada da localização regional do BRADESCO indica que suas agências localizavam-se em **capitais regionais** como Araçatuba, Bauru, Campinas, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, Sorocaba e Londrina, entre outras, em **centros sub-regionais** como Botucatu, Catanduva, Fernandópolis, Lins, Piracicaba, Apucarana e Paranavaí, entre outros, em **centros de zona** como Bariri, Cafelândia, Osvaldo Cruz, Rancharia, Sertãozinho, Assaí, Bela Vista, e em **centros locais,** entre outros, Álvares Machado, Clementina, Itaberá, Lavínia, Quintana, Colorado e Uraí.

Além de uma localização nos centros dos diferentes níveis da hierarquia urbana, o BRADESCO localizava-se em centros eminentemente industriais como Jundiaí e Limeira, no Porto de Santos e nos municípios integrantes da região metropolitana paulista, Santo André, São Caetano do Sul, Mauá e Mogi das Cruzes, entre outros. No município da capital havia 49 agências.

O complexo padrão locacional significava uma intrincada rede de captação de recursos que tinha como matriz as atividades econômicas da hinterlândia paulista, o café, o algodão, a cana-de-açúcar, o gado, a indústria, as atividades terciárias e o consumo. Pode-se hipotetizar então que foi a partir de uma sólida acumulação fundamentada em uma base regional rica e dinâmica que o BRADESCO transformou-se, via incorporação de bancos e criação de agências, no maior banco comercial privado do país.

Em 1985 o BRADESCO já tinha consolidado a sua atuação por todo território brasileiro, conforme mostra o Quadro 8. As agências paulistas, que representavam 75% do total de agências em 1961, representavam agora 26% do total, ainda que tivessem sido ampliadas de 151 para 471. As Regiões Norte e Nordeste possuíam 480 agências, mais do dobro do total geral das agências existentes em 1961. A Região Centro-Oeste passou de oito para 246, o Sul de 35 para 286, enquanto o Sudeste teve o número de suas agências multiplicado por cinco.

A difusão das agências do BRADESCO fez-se tanto nas regiões metropolitanas — nas áreas centrais, nos subcentros comerciais intra-urbanos de diferentes níveis hierárquicos, e nas diversas áreas de atividades especializadas — como nas localidades centrais e centros especializados das hinterlândias metropolitanas. Fez-se quer nas regiões de ocupação antiga, quer na "fronteira agrícola", neste caso, incluindo núcleos recém-criados; em Rondônia, por exemplo, em 1985, havia 18 agências, enquanto no Pará o número ascendia para 45 e em Mato Grosso para 54.

Deste modo, o BRADESCO caracteriza-se por ser o principal banco comercial do país: primazia em termos numéricos e ampla espacialidade são expressões complementares de um mesmo processo de drenagem, acumulação e investimentos que tem como pólo a metrópole paulista, o grande centro de gestão da atividade financeira do país.

O Papel do Estado e os Centros de Gestão da Atividade Bancária

Em 1961 o Estado, no que se refere à esfera federal, detinha os seguintes bancos: o Banco do Brasil S.A., fundado em 1808 (Fontenla, 1965, 224, p.) o Banco de Crédito da Amazônia S.A., célula do atual Banco da Amazônia S.A. — BASA, com sede em Belém, e o Banco do Nordeste do Brasil S.A., sediado em Fortaleza. Cumpriam eles importantíssimo papel, o primeiro atuando efetivamente como um banco de atuação nacional, e os outros dois como grandes bancos regionais, atuando em regiões onde a rede bancária privada era insuficiente; na Amazônia, por exemplo, das 66 unidades bancárias ali exitentes, 30 eram do Banco de Crédito da Amazônia S.A., que atuava em 30 das 31 cidades que dispunham de, pelo menos, uma agência bancária.

Os bancos comerciais estaduais não tinham, ainda, a importância que teriam na década de 80. O mais importante deles era o Banco do Estado de São Paulo S.A., criado em 1926 (Fontenla, 1965, 224, p.), e que já possuía uma poderosa rede de agências: em 1963, situava-se, no cômputo geral, no segundo lugar entre os bancos no que se refere ao montante dos depósitos (Passos, 1973, 209 p.).

O Estado de Minas Gerais possuía também uma importante rede bancária estadual constituída pelo Banco de Crédito Real de Minas Gerais S.A., fundado em 1889 e com sede em Juiz de Fora, e os Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais S.A. e o Banco Mineiro da Produção S.A., ambos sediados em Belo Horizonte, e criados, respectivamente, em 1911 e 1935 (Fontenla, 1965, 224 p.): estes dois bancos foram posteriormente fundidos, originando-se o Banco do Estado de Minas Gerais S.A. Em 1961, os três mencionados bancos controlavam mais de 250 agências.

Também importantes eram as redes bancárias estaduais do Rio Grande do Sul, com mais de 100 agências, e do Paraná, com mais de 50. As demais unidades da federação ou não possuíam bancos estaduais ou estes tinham uma pequena importância.

Em 1985, os bancos do Estado desempenhavam importantíssimo papel no processo da circulação de capital. Aos três bancos federais preexistentes foi acrescentado o Banco de Roraima S.A. com sede em Boa Vista.

Em relação às unidades da federação, todas elas passaram a dispor de pelo menos um banco estadual. A importância deles aparece quando se constata que, das 15 000 agências existentes no país, cerca de 3 200 são de bancos estaduais. A primazia do Banco do Estado de São Paulo S.A. é ratificada: possui 559 agências, constituindo, em realidade, um banco de âmbito nacional. Os bancos dos Estados de Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Bahia e Santa Catarina possuem, cada um, mais de 200 agências. Deste modo, são aqueles estados onde a rede bancária privada é mais densa que apresentam os mais poderosos bancos comerciais estaduais.

A análise do Quadro 7 revela um aspecto muito significativo a respeito da importância dos bancos do Estado, quer federais, quer estaduais. Dos 28 centros de gestão da atividade bancária, apenas quatro não são capitais político-administrativas: Juiz de Fora, Sete Lagoas, Mossoró e Monte Azul Paulista. Os dois primeiros dos quatro centros, no entanto, são sedes de bancos estaduais, respectivamente o Banco de Crédito Real de Minas Gerais S.A. e o Banco Agrimisa S.A. Assim, apenas duas cidades que não dispõem da função de capital sediam bancos comerciais, pequenos aliás, pois cada um tem menos de 20 agências. Capitais regionais como Sobral, Itabuna, Campos, Uberlândia, Campinas, Ribeirão Preto, Londrina, Ponta Grossa, Blumenau e Anápolis, que no passado possuíam pelo menos uma sede de banco, não são mais centros de gestão da atividade bancária.

Das 24 cidades-capitais indicadas no quadro em tela, 12 sediam apenas um único banco que é estadual. Deste modo o crescente papel do Estado na atividade bancária possibilita que numerosas cida-

des possam exercer uma importante função pelo fato de serem capitais político-administrativas: o número destas cidades chegou mesmo a aumentar entre 1961 e 1985, graças à inclusão de Cuiabá, Porto Velho, Rio Branco e Boa Vista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No bojo do processo de concentração dos bancos comerciais verificou-se, simultaneamente, uma redução do número de centros de gestão da atividade bancária, a definição clara de um verdadeiro centro de gestão atuando nacionalmente, a metrópole paulista, a criação de redes nacionais de bancos, e o papel crescente do Estado na gestão direta dos negócios bancários.

Estas transformações estruturais e espaciais são, em realidade, exemplos evidentes e dos mais sintomáticos da passagem de um "espaço molecular", definido pela "atomização territorial da produção" e da gestão, para um "espaço monopolista", a "Configuração de uma totalidade social organizada sobre a base da centralização do capital" e da gestão do território (Moreira, 1985, 215 p.).

Algumas colocações devem agora ser feitas. Primeiramente, este estudo selecionou apenas uma questão para investigação, questão que, em suas linhas gerais, esperamos ter respondido. Outras questões podem ser indicadas, sugerindo novos estudos sobre as relações entre atividade financeira em geral e gestão do território. Muitas delas emergem dos resultados acima apresentados. As que se seguem, constituindo um segundo grupo de colocações, não esgotam as possibilidades dos questionamentos:

a) Como se originou e evoluiu a gestão da atividade financeira em centros urbanos específicos, como Porto Alegre, um poderoso centro da gestão regional durante as décadas de 50 e 60, Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo, cidades que apresentaram dinâmicas distintas a este respeito? Outras cidades, incluindo aquelas que perderam o papel de gestoras da atividade bancária, podem ser consideradas; e

b) Como surgiu e evoluiu um determinado banco como o BRADESCO, um banco menor ou um banco estadual? Esta questão envolve a "história do banco", abrangendo o processo de sua formação em um dado contexto espaço-temporal, as alianças e conflitos com outros agentes, suas estratégias e práticas espaciais. O trabalho de Labasse sobre o banco francês Crédit Lyonnais é, a este respeito, exemplar.

BIBLIOGRAFIA

BAER, M. A. *A internacionalização financeira no Brasil.* Petrópolis, Vozes, 1986. 164 p.

FONTENLA, V. *História dos bancos no Brasil.* Rio de Janeiro, 1965. 224 p.

FRAY, L. *Desenvolvimento econômico e estrutura do mercado financeiro.* Rio de Janeiro, Zahar, 1975. 261 p.

GOLDSMITH, R. W. *Brasil, 1850-1984, desenvolvimento financeiro sob um século de inflação.* São Paulo, Harper, Row do Brasil, 1986. 557 p.

LABASSE, J. *Les capitaux et la région.* Paris, Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1958. 532 p.

LENIN, V. I. *Imperialismo; fase superior do capitalismo.* São Paulo, Global, 1979, 127 p.

MOREIRA, R. *O movimento operário e a questão cidade-campo no Brasil.* Petrópolis, Vozes, 1985. 215 p.

O PROCESSO de concentração dos bancos comerciais e a formação de conglomerados financeiros. *Conjuntura Econômica,* Rio de Janeiro, **27**(1):46-48, 1973.

PASSOS, C. F. *Estrutura financeira e desenvolvimento: O caso do Brasil.* São Paulo, Atlas, 1973. 209 p.

RIBEIRO, B.; GUIMARÃES, M. M. *História dos bancos do desenvolvimento financeiro do Brasil.* Rio de Janeiro, Ed. Pro-Service, 1967. 439 p.

RESUMO

A partir da década de 60 verificou-se um processo de concentração bancária que implicou:

a) concentração do papel de gestão financeira e do território, o qual elevou São Paulo à categoria de principal centro financeiro do país, a capital do capital; paralelamente, muitos foram os centros que perderam a função de gestão, enquanto outros viram-na reduzida;

b) criação de redes nacionais de bancos comerciais privados, das quais a do BRADESCO, com mais de 1 800 agências em 1985, é a mais importante; em realidade, sete grandes bancos aparecem dominando o setor financeiro no país;

c) crescente papel do estado a partir da criação de bancos comerciais estaduais, também com importantes redes bancárias; o Banco do Estado de São Paulo é o mais importante dos bancos estaduais; e

d) a passagem de um "espaço molecular" para um "espaço monopolista".

ABSTRACT

Since 1960's emerged a bank concentration process. The geographic implications of this are:

a) concentration of the role of financial and territorial gestion, which transformed São Paulo in the main financial Brazilian metropolis, with the headquarters of the main banks; simultaneously many centers, included Rio de Janeiro, lost their role as financial center;

b) creation of private national bank networks, as exemplified by BRADESCO with more than 1 800 units throughout the country in 1985;

c) growing role of the state through the creation of state banks. São Paulo State Bank is the most important one; and

d) transformation of space from "molecular space "to" monopolistic space".

OS SISTEMAS DE TRANSPORTE NA REGIÃO NORTE: EVOLUÇÃO E REORGANIZAÇÃO DAS REDES*

Roberto Schmidt de Almeida **
Miguel Angelo Campos Ribeiro **

Os processos de integração espacial de uma região estruturam-se em grandes sistemas de transportes, de comunicações e de geração e distribuição de energia, sendo que tais sistemas organizam-se em dois tipos de redes:

— as linearmente materializadas, como, por exemplo, as rodovias, as ferrovias, os oleodutos e as linhas de transmissão de energia elétrica; e

— as não-materializadas linearmente como, por exemplo, os aeroportos, portos, as estações de telefonia e telex, e os distribuidores de combustíveis.

Através dessas redes, os fluxos materiais e imateriais da economia circulam sob as mais variadas formas, articulando os diferentes espaços econômicos.

É importante ressaltar que uma análise particularizada de um só sistema pode causar um forte viés na visão geral, pois o enfoque do pesquisador tende a ser unilateral.

Apesar dos riscos decorrentes, um estudo sobre os sistemas de transportes é de grande validade, pois é um sistema de muita complexidade e amplitude em função de sua grande subdivisão modal. Essas modalidades exigem infra-estruturas específicas e organizam seus fluxos de mercadorias e pessoas, conectando os diferentes subespaços que compõem um determinado território.

Outra questão que não deve ser esquecida refere-se ao processo de complementaridade intermodal que tende a otimizar os fluxos de cargos e pessoas em relação a algumas variáveis como: a disponibilidade da modalidade, as características do produto a ser transportado, o custo e a distância.

No caso da região em estudo, até recentemente, esta complementaridade intermodal era tão tênue e particularizada, que a sua existência, em escala regional, era mais uma aspiração dos técnicos

* Recebido para publicação em 17 de novembro de 1988.

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

Dedicamos este trabalho à memória da geógrafa e amiga Sulamita Machado Hammerli.

Registramos nossos agradecimentos: a Marília Carvalho Carneiro, a Roberto Lobato Azevedo Corrêa e Olga Maria Buarque de Lima Fredrich, pelas valiosas sugestões. A Pedro Marcílio da Silva Leite e Alfredo dos Santos Cunha, respectivamente, pelas sugestões e execução do mapa de espaço/temporalidade da ocupação. As imperfeições do trabalho são de nossa exclusiva responsabilidade.

de planejamento do que uma realidade concreta.

Essa característica de desequilíbrio entre os diferentes meios de transportes ainda é sentida na Amazônia, em virtude de suas condições naturais e da evolução do processo de ocupação, iniciado a partir do Século XVII.

A principal particularidade da região é o contraste entre o que consideraremos a partir daqui como o "antigo", representado pelo sistema de transporte fluvial, e o "moderno", representado pelos sistemas rodoviário e aéreo.

No "antigo", a navegação fluvial movimentava lentamente reduzidas quantidades de uma pequena variedade de produtos, enquanto no "moderno" a característica principal é o exponencial aumento da capacidade de transporte além da rapidez e da flexibilidade na entrega porta a porta.

É importante lembrar também que o sistema ferroviário sempre desempenhou um papel complementar, tanto no que diz respeito ao "antigo", quanto na estruturação do "moderno". Contudo, no "moderno", o papel predominante dessa modalidade está ligado ao escoamento da produção de minérios em áreas específicas, fazendo com que o transporte de carga geral e de passageiros apresente-se, hoje, de forma residual.

O trabalho estrutura-se em duas partes. A primeira consta da elaboração de um quadro evolutivo das modalidades de transportes na região e a segunda trata do exame detalhado da infra-estrutura e capacidade de fluxo de cada sistema.

Em virtude das diferenças estruturais que geraram o aparecimento e a evolução de cada sistema de transporte na área, a navegação fluvial recebeu um destaque especial através de uma análise do seu desenvolvimento histórico.

Para o transporte rodoviário, que, principalmente na década de 70, ganhou um impulso muito forte, foi elaborada uma tipologia de eixos e sistemas específicos, que explicam, em alguns casos, o início de uma tendência de complementaridade com o transporte fluvial.

ESPAÇO/TEMPORALIDADE DOS TRANSPORTES NA REGIÃO NORTE

O estabelecimento das relações entre espaço e tempo no contexto da organização espacial da Amazônia brasileira, conforme estudadas por Santos [1] e Corrêa, [2] levou-nos a conceber um conjunto de quadros explicativos, tomando por base os sistemas de transportes em suas diversas modalidades e associando-os às atividades produtivas que se desenvolveram na região, ao qual denominamos de Espaço/Temporalidade.

Tal associação se impõe, em virtude de as especificidades de cada atividade econômica estarem vinculadas a um conjunto de modalidades de transportes, num período de tempo historicamente determinado.

O conjunto de quadros concebidos está dividido em duas partes: a primeira estabelece um cronograma que mostra a evolução temporal dos principais produtos vinculados aos grandes grupos de atividades econômicas: o extrativismo vegetal, a agricultura/silvicultura e o extrativismo mineral. O cronograma abrange um largo horizonte de tempo (384 anos) e subdivide-se em 12 períodos irregulares (variando dos mais longos, que abarcam um século, aos mais curtos, que contemplam quatro ou cinco anos) (ver Quadro 1). A segunda é composta de três quadros que correlacionam um conjunto de seis variáveis com os principais produtos das três atividades econômicas consideradas como importantes para o entendimento da evolução dos sistemas de transportes na Amazônia brasileira (ver Quadros 2, 3 e 4 e Mapa 1). As seis variáveis informam.

— **Datas:** fixação mais precisa de momentos, dentro de um determinado período, que pode ser, por exemplo, o início de uma produção, o ano de maior crescimento ou de declínio de um produto.

[1] Santos, Milton, p. 51-77, ver Bibliografia.

[2] Corrêa, Roberto Lobato, p. 39-68, ver Bibliografia.

QUADRO 1

EVOLUÇÃO TEMPORAL DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS E SEUS PRINCIPAIS PRODUTOS NA REGIÃO NORTE

ATIVIDADE — PRODUTO	PERIODOS											
	Séc. XVII	Séc. XVIII	Séc. XIX		Séc. XX							
	1601–1700	1701–1800	1801–1850	1851–1900	1901–1920	1921–1940	1941–1950	1951–1960	1961–1970	1971–1975	1976–1980	1981–1985
Drogas do sertão (1).....	———											
Castanha-do-pará (1).....		———	———	———	———	———	———	———	———	———	———	———
Arroz (2).....			- - - - -	- - - - -								
Borracha 1.º (1).....				———								
Borracha 2.º (1).....				———								
Madeira (1).....				———					———	———	———	———
Borracha 3.º (1).....					———	———	———	———	———	———	———	———
Silvicultura borracha (2).....						- - - - - -					- - - - - -	- - - - - -
Malva (2).....						- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -
Juta (2)....						- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -
Pimenta-do reino (2).....						- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -
Manganês (3).....								. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Cassiterita garimpo (3).....								. . . . .	. . . . .			
Cassiterita min. ind. (3).....									. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Ferro (3).....									. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Madeira para celulose (2).....										- - - - - -	- - - - - -	- - - - - -
Caulim (3).....											. . . . .	. . . . .
Bauxita (3).....											. . . . .	. . . . .
Ouro garimpo (3).....											. . . . .	. . . . .

Atividades Econômicas:
(1) Extrativismo Vegetal ———; (2) Agricultura/Silvicultura - - - - - - (3) Extrativismo Mineral . . . . . .

QUADRO 2

ATIVIDADE: EXTRATIVISMO VEGETAL

VARIÁVEIS / PRODUTO	DROGAS DO SERTÃO	BORRACHA			CASTANHA-DO-PARÁ	MADEIRA
Datas	A partir de 1655 até 1755	De 1851 a 1870	De 1877 a 1880	De 1901–1915 e até hoje	A partir de 1750 até os nossos dias	A partir de 1800 até os nossos dias
Fatos	Procura, coleta e comércio de especiarias até a criação da Cia. do Grão Pará que introduz a agricultura comercial.	Início do período de aumento da demanda externa por borracha.	Período de aumento vertiginoso da demanda internacional por borracha.	Pico de produção da borracha na região — 1912. Construção da E. F. Madeira-Mamoré 1910 a 1913. Atualmente a produção é residual em termos nacionais.	Construção da Estr. de Ferro Tocantins — 1905–1944. Construção da Transamazônica 1970–1973. Construção da hidrelétrica de Tucurui — 1978–1984 (1.ª etapa).	Retirada de madeiras para facilitar a extração da castanha. Entrada em cena das pequenas empresas madeireiras — 1960 em diante. Entrada e falência da CAPEMI em Tucuruí.
Eixos e Áreas	Vales dos Rios Amazonas, Tapajós, Trombetas e Japurá.	Vales do Médio Amazonas Paraense, Xingu e Tapajós, Baixos Vales do Madeira, Purus, Juruá, Alto e Médio Amazonas.	Médios e Altos Vales dos Rios Purus e Juruá.	Altos Vales dos Rios Madeira, Purus e Juruá.	Vales dos Rios: Baixo Amazonas, Tocantins, Xingu, Trombetas e Madeira.	Vales dos Rios Tocantins e Guajarina, Juruá, Purus, Negro, Solimões e Madeira. Áreas: Sul do Pará e Norte de Goiás (Rodovias PA-150 e BR-010).
Tipo de Ocupação/Agente	Aldeamentos missionários indígenas por religiosos portugueses e espanhóis que usavam os índios como coletores.	Seringalistas e seringueiros paraenses.	Seringalistas amazonenses e seringueiros nordestinos tangidos pela seca de 1877.	Seringalistas: amazonenses, ingleses e americanos. Seringueiros: amazonenses e nordestinos. Atualmente os seringueiros lutam por reservas extrativistas.	Proprietários de castanhais e empresas rurais, madeireiras, pecuaristas, caboclos paraenses e nordestinos.	Proprietários de castanhais, empresas madeireiras, proprietários pecuaristas com madeireiras médias. Grande madeireira/Empresa CAPEMI.
Padrão Espacial de Ocupação	A coleta: dispersa ao longo dos vales nas matas de igapó e várzea. A comercialização: concentrada nos aldeamentos missionários às margens dos rios.	A coleta: dispersa ao longo dos vales nas áreas de várzea e terra firme. A comercialização: concentrada nos barracões às margens dos rios e nas cidades médias e grandes.			A coleta: dispersa nas matas de terra firme. A comercialização: concentrada nas principais cidades dos vales dos rios.	A coleta: 1) Dispersa linearmente ao longo da mata de igapó. 2) Dispersa na mata de terra firme ao longo dos vales. 3) Concentrada em áreas delimitadas pelas companhias construtoras das represas.
Transportes	Navegação fluvial a remo, vela e sirga.	Navegação fluvial a vela e a partir de 1853 a introdução do vapor na navegação.	Navegação fluvial a vapor.	Navegação fluvial a vapor e motor. Ferroviário.	Navegação fluvial a vela, vapor e motor. Ferroviário. Rodoviário.	Navegação fluvial e rodoviário.

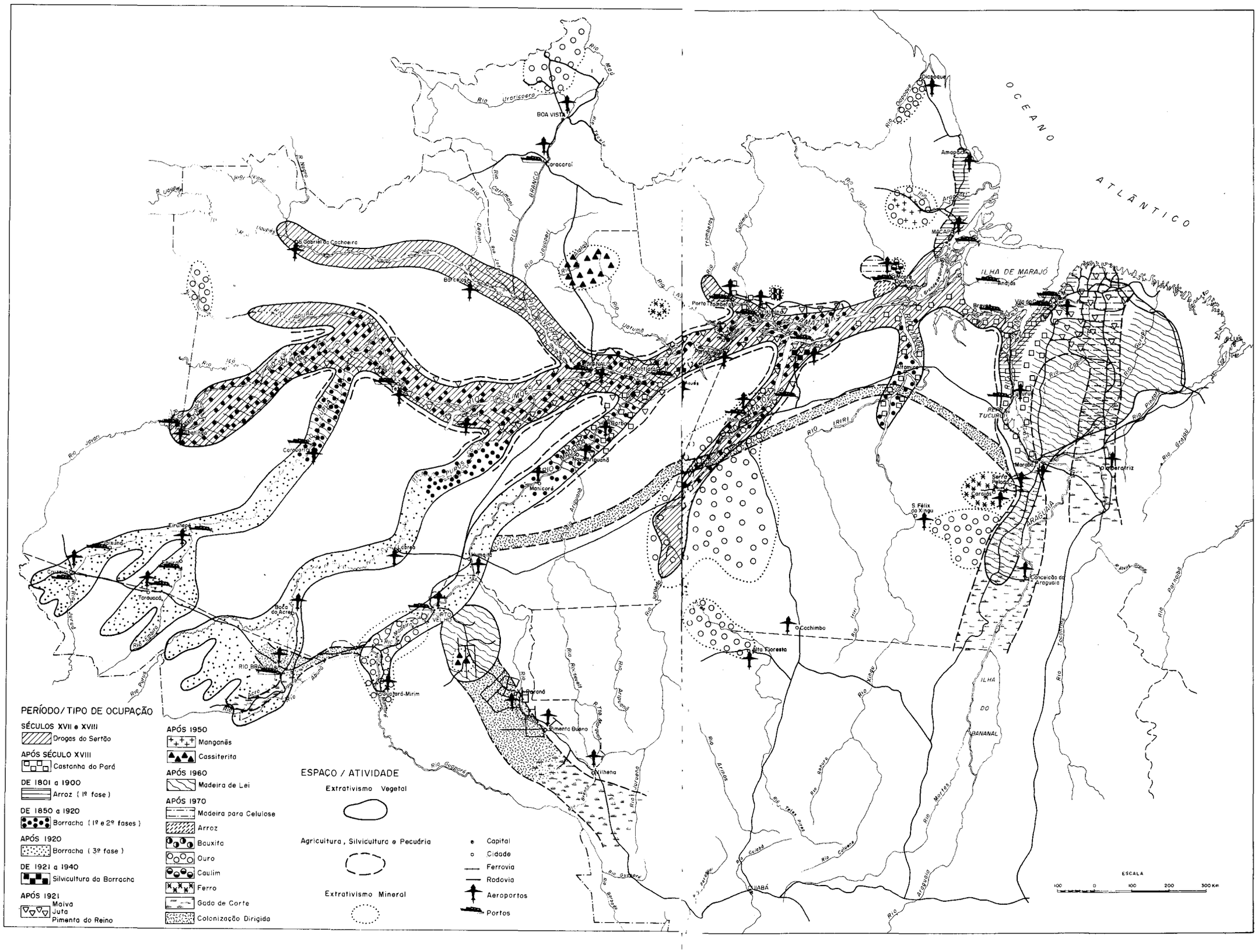
QUADRO 3

ATIVIDADE: AGRICULTURA E SILVICULTURA

VARIÁVEIS \ PRODUTO	AGRICULTURA				SILVICULTURA	
	Arroz	Malva	Juta	Pimenta-do-reino	Borracha	Madeira p/Celulose
Datas	De 1750 a 1780 De 1965 até hoje	De 1930 a 1940 De 1960 até hoje	De 1935 até hoje	De 1930 até hoje	De 1928 a 1934 De 1978 até hoje	De 1975 até 1982 De 1982 até hoje
Fatos	A criação da Campanhia do Grão Pará e Maranhão, doação de sesmarias a colonos e soldados portugueses para o início das atividades agrícolas. Ocupação da Belém-Brasília, da BR-364 e BR-174. Implatação do Jari.	Ocupação da Zona Bragantina. Ocupação das áreas: Guajarina-Salgado e Paragominas.	Introdução da cultura da juta por colonos japoneses.	Em 1930 início da cultura por japoneses. Em 1935 em diante — crescimento da produção com a introdução de sementes da Cingapura.	Surgimento da silvicultura da seringueira através da empresa automobilística FORD. Após o fracasso de Fordlândia a SUDHEVEA estabeleceu áreas de cultivo experimental sem bons resultados.	Implantação do Projeto Jair por Daniel Ludwig. A partir de 1982 o projeto é comprado por um grupo de 23 empresas brasileiras.
Eixos e Áreas	Litoral do Amapá, Foz do Amazonas, Vale do Tocantins, Belém-Brasília (Paragominas) BR-364 (Rondônia). BR-174 (Roraima). Sistema rodoviário da Bragantina. Vale do rio Amazonas entre os rios Jari e Paru.	Vale do Rio Guamá Estrada de Ferro Belém-Bragança. BR-010 — Belém-Brasília. Áreas da Guajarina-Salgado e Paragominas.	Vale Médio do Rio Amazonas entre Manaus e Santarém. Vale do Solimões, do Japurá, do Madeira e do Tapajós.	Área de Tomé-Açu e Zona Bragantina, Vale do Rio Acará, Baixo Vale do Tocantins.	200 km da confluência do rio Tapajós com o Amazonas (Fordlândia e Belterra). Vale do Rio Guamá em Anonindeua. Área de Belterra (Tapajós). Eixo acreano da BR-317 próximo a Rio Branco.	Vale do Rio Jari em território paraense limite com o Amapá.
Tipo de Ocupação/Agente	Agricultura de exportação — portugueses e escravos. Sistema de preparação de invernadas/Arrendatários de pecuaristas e colonos. Agricultura comercial/Grande empresa rural.	Agricultura comercial de molde rudimentar/Caboclos paraenses.	Agricultura comercial em área alagada de igapó/Colonos japoneses e caboclos paraenses e amazonenses.	Agricultura comercial para exportação/Colonos japoneses e caboclos paraenses e cooperativas agrícolas.	Cultura comercial de grande empresa. Cultura comercial para fins de pesquisa de adaptação de novas mudas de seringueira/Empresas agrícolas com financiamento da SUDHEVEA.	Cultura para obtenção de celulose com fábrica no próprio local da cultura/Grande empresa agroindustrial com pessoal assalariado brasileiro (Company Towns em Monte Dourado e Munguba).
Padrão Espacial de Ocupação	Linearmente disperso ao longo do litoral e nas várzeas dos rios. Linearmente disperso ao longo das Rodovias BR-364 e BR-174. Disperso por toda a rede do sistema rodoviário da Bragantina. Concentrado em uma área de várzea do rio Amazonas entre o Jari e o Paru.	Dispersa nas áreas ao longo da BR-010 (Guajarina) e por toda a rede do Sistema Rodoviário da Bragantina.	Linearmente dispersa nas várzeas alagáveis dos rios.	Concentrada em pequenas e médias propriedades na área das micros de Tomé-Açu e Bragantina.	Concentrada em área de terra firme às margens do Tapajós e Amazonas. Concentrada em pequenas áreas de propriedade das empresas.	Concentrada em grandes áreas entre os vales dos rios Jari e Paru.
Transportes	Fluvial a vela e vapor. Fluvial a motor. Rodoviário.	Fluvial a vapor e motor. Ferroviário. Rodoviário.	Fluvial a vapor e motor.	Fluvial a vapor e motor. Ferroviário. Rodoviário.	Rodoviário.	Fluvial. Ferroviário.

MAPA 1

ESPAÇO/TEMPORALIDADE DA OCUPAÇÃO NA REGIÃO NORTE



QUADRO 4

ATIVIDADE: EXTRATIVISMO MINERAL

PRODUTO / VARIÁVEIS	MANGANÊS	CASSITERITA		FERRO	CAULIM	BAUXITA	OURO
	Min. Indust.	Garimpo	Min. Indust.	Min. Indust.	Min. Indust.	Min. Indust.	Garimpo
Datas	A partir de: 1956 e 1984	De 1958 a 1964	A partir de 1965	A partir de: 1970 e 1984	1977 a 1982 e a partir de 1982	A partir de 1979	1978–1979–1980–1982–1985
Fatos	Implantação da: ICOMI (Mineradora do Grupo CAEMI). Implantação de Carajás (Vale do Rio Doce).	Implantação de um garimpo por uma empresa de mineração C.E.B.	Chegada das grandes mineradoras.	Implantação da SIDERAMA. Implantação da Carajás.	Implantação do Projeto Jari por Daniel Ludwig. A partir de 1982 o projeto é comprado por um grupo de 23 empresas brasileiras.	Implantação do Projeto Trombetas da Mineração Rio do Norte — Associação entre Vale do Rio Doce e a ALCAN.	Implantação dos garimpos Xinguara, Redenção e rio Maria. Médio Tapajós e Itaituba. Serra Pelada e Alto Madeira. Rio Teles Pires ou São Manuel. Rios Oiapoque, Traíra, Quino e Cotingo.
Eixos e Áreas	E.F. Amapá — da serra do Navio ao Porto de Santana. E.F. Carajás — da serra de Carajás (PA) ao Porto de Ponta da Madeira (MA).	Vales dos Rios Candeias, Massanganga e Machadinho. Aviação até Ariquemes e BR–364 até São Paulo.	Vale do Rio Jacundá (RO) e Igarapé-Preto (AM). BR–364 e 230. Área de Pitinga: BR–174 (AM).	Vale do Rio Jatapu. Serra de Carajás.	Vale do Rio Jari em território paraense limite com o Amapá.	Vale do Rio Trombetas (Porto Trombetas).	Xinguara (Rodovia PA–150). Médio Tapajós (Aviação de Itaituba, Navegação, Rodovia BR–230 e 163.) Serra Pelada Rodovia PA–275, Aviação de Marabá e Serra Pelada.) Alto Madeira (Navegação, Rodovias BR–364 e 425, Aviação de Guajará-Mirim e Abuna). Rio Teles Pires (Aviação de Alta Floresta.) Rio Oiapoque (Navegação, Rodovia BR–156, Aviação de Oiapoque). Rio Traíra (Aviação de Bitencourt). Rios Quino e Cotingo (Aviação de Boa Vista).
Tipo de Ocupação/ Agente	Mineração a céu aberto/ Contingente de mineiros e técnicos concentrados em "Company Towns" (Vila Terezinha e núcleo urbano de Carajás/Parauapebas/Rio Verde).	Garimpo vinculado a uma mineradora paulista associada a seringalistas de Rondônia/Garimpeiros de Rondônia e Nordestinos.	Mineração a céu aberto/ Contingente de mineiros e técnicos nas "Company Towns" de Santa Bárbara/ Jacundá/Oriente Novo e Pitinga, oriundos do Sudeste e de Rondônia.	Mineração a céu aberto/ Contingente de mineiros e técnicos nas "Company Towns" da Siderama e de Carajás, oriundos do Sudeste, Norte e Nordeste.	Mineração a céu aberto/ Contingente de mineiros e técnicos de várias nacionalidades. De 1982 em diante a maioria é de brasileiros do Sudeste ("Company Towns" em Monte Dourado).	Mineração a céu aberto/ Contingente de mineiros e técnicos do Sudeste ("Company Town" em Porto Trombetas).	Garimpos de vários tipos: barranco hidráulico, barranco seco, fundo de rio, bateia/Garimpeiros concentrados nos vales dos rios, dispersos em pequenas comunidades na floresta e baseados em cidades médias ou aglomerados.
Padrão Espacial de Ocupação	Concentrado nas áreas: serra do Navio, serra de Carajás.	Concentrado nas áreas de terra firme próximas aos vales dos rios.	Concentrado em áreas de terra firme na Província Estanífera de Rondônia e no Amazonas (Pitinga).	Concentrado nas áreas. Vale do Jatapu (AM), serra de Carajás.	Concentrado no Vale do Rio Jari (AP).	Concentrado no Vale do Rio Trombetas (Relações com Oriximiná).	Concentrado na serra de Carajás. Disperso em terra firme entre os Vales dos Rios Tapajós e Jamanxim. Disperso linearmente ao longo dos rios.
Transportes	Ferroviário. Navegação marítima de longo curso.	Aéreo e Rodoviário.	Rodoviário.	Navegação fluvial. Ferroviário.	Ferroviário. Navegação fluvial e marítima de longo curso.	Ferroviário. Navegação fluvial e marítima de longo curso.	Aéreo (Táxi-Aéreo). Navegação fluvial. Rodoviário.

— **Fatos:** episódios relevantes, relacionados com os aspectos econômicos e tecnológicos que envolveram a produção e o transporte de um produto.

— **Eixos e Áreas:** os principais eixos de escoamento e as áreas onde se concentraram e se concentram atualmente as maiores produções, por ordem de aparecimento.

— **Tipo de Ocupação/Agente:** caracterização do tipo de produção, dos produtores principais e/ou dos trabalhadores que ocuparam e ocupam as áreas.

— **Padrão Espacial de Ocupação:** caracterização do padrão de ocupação: concentrado, disperso, linear etc.

— **Transportes:** modalidade ou modalidades mais significativamente usada(s), por ordem de aparecimento.

A primeira visão desse conjunto de quadros já nos mostra uma cronologia na entrada em cena dos quatro grandes grupos de atividades econômicas estudadas, a saber: o extrativismo vegetal — com as drogas do sertão, a borracha, a madeira e a castanha, que apresentaram importância nos Séculos XVII, XVIII, XIX e início do Século XX e que, no caso dos três últimos produtos, se mantém até hoje.

A agricultura é representada pelo arroz no Século XVIII e apresentou relativa importância até o final do Século XIX. No Século XX apareceram com destaque a malva, a juta e a pimenta-do-reino, cujas produções foram iniciadas na década de 30 e são importantes cultivos até hoje. O arroz reapareceu na década de 60, no rastro da preparação dos pastos para o gado de corte e como agricultura comercial de grande porte no vale do rio Jari (PA/AP) em 1977.

A silvicultura da borracha teve sua introdução no Século XX, na década de 30, com o projeto da Fordlândia às margens do Baixo Tapajós, perdendo importância ao final dos anos 40 e retornando nos anos 70 em Rondônia, Acre e na Zona Bragantina (PA). A silvicultura para extração de madeiras e fabricação de celulose inicia-se em 1975 com o Projeto Jari na fronteira Pará/Amapá.

O extrativismo mineral é a atividade que em termos globais apresenta-se como a mais atual, pois todos os projetos de importância iniciaram-se na segunda metade do Século XX, tanto em relação ao garimpo quanto à mineração de grande porte, cabendo ao manganês e à cassiterita em 1956 e 1958, respectivamente, o início da primeira mineração industrial no Amapá e as primeiras atividades de garimpo em Rondônia.

A segunda metade da década de 70 foi marcante em termos de mineração na Amazônia, pois com o conhecimento ampliado via novas tecnologias de sensoriamento remoto, novas províncias minerais foram descobertas, atraindo um grande número de mineradoras industriais e milhares de garimpeiros que abriram novas frentes de extração de ferro, caulim, alumínio e ouro.

Todas essas atividades econômicas atraíram para a Região Norte um variado contingente de trabalhadores. Tal processo migratório apresentou dois grandes momentos de pico: o primeiro no período do **boom** da borracha, principalmente entre 1851 e 1900, quando a inovação tecnológica do vapor para movimentar as embarcações chegou à Região Norte e, com ela, o aumento da capacidade de escoamento da produção. A navegação a vapor propiciou a chegada de grandes contingentes de nordestinos, tangidos pela grande seca de 1877-1880, para trabalhar na extração de borracha, sobretudo nas áreas dos altos vales dos rios Purus e Juruá.

O segundo grande momento inicia-se timidamente na década de 60, no bojo da abertura das estradas de rodagem Belém—Brasília e Cuiabá—Porto Velho—Rio Branco. A intensidade dos fluxos migratórios aumenta fortemente no início dos anos 70, com os grandes projetos de colonização dirigida montados pelo Governo Federal, que acompanharam a abertura de novas vias de penetração e a consolidação das já existentes. Novamente os nordestinos retornaram à região, agora através da Transamazônica, a primeira estrada que cortou a região no sentido leste-oeste.

Os fluxos provenientes do Sul e do Sudeste penetraram na região via o sistema rodoviário do Centro-Oeste, especialmente através das duas estradas que partem de Cuiabá: a BR-364 em direção a Porto Velho, onde é feita uma conexão com a BR-319 em direção a Manaus, ou seguindo até o Estado do Acre onde

a BR-364 termina na fronteira com o Peru; e a Cuiabá—Santarém (PA). Ao longo de todas essas vias de penetração, a presença de população originária dos estados do Centro-sul é forte.

Todo o conjunto de grandes projetos de infra-estrutura dos quais a abertura de estradas é um exemplo, aliados a políticas de incentivos fiscais para compra de terras e para implantação dos mais variados empreendimentos somando-se à atuação intensa do Instituto de Colonização e Reforma Agrária — INCRA, fez com que esse segundo momento em termos migratórios fosse, sem dúvida alguma, muito mais importante, e revestido de características de irreversibilidade, do que o primeiro, ligado somente ao extrativismo vegetal.

A força e a amplitude do segundo momento vincula-se a uma vasta gama de atuações do capital nacional e internacional que vai da extração de madeira à agricultura e da criação de gado à mineração.

Tais considerações iniciais são importantes para que não se encare uma análise espacial de sistemas de transportes como algo dissociado dos grandes movimentos que uma sociedade empreende, e sim causa e efeito interagentes de uma vasta gama de processos econômicos e sociais que ocorrem nas mais diferentes escalas. Capital privado, poder público e população são os principais agentes desses processos, nos quais os sistemas de transportes emergem com um papel fundamental. São deles a responsabilidade da operação dos fluxos materiais que fazem mover o sistema econômico.

ESTRUTURAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES NA REGIÃO NORTE

O Sistema de Transporte Fluvial

O Brasil dispõe na Região Amazônica da maior rede hidroviária do mundo, representada por uma bacia hidrográfica de 4 797 717 km² e 26 000 km de rios navegáveis, apresentando, portanto, grande potencial para o transporte fluvial. Deve ser destacado que, desde quando penetra no Brasil, a partir de Tabatinga, vindo dos Andes, o Amazonas apresenta um desnível mínimo, com tal perfil de equilíbrio que é franqueado à livre navegação em qualquer época do ano. Apesar destas facilidades de ordem física, a navegação fluvial na região é dificultada em virtude de alguns fatores ligados à política de transportes, aliados às longas distâncias entre os centros.

A Bacia Amazônica estende-se por uma área de 6 200 000 km², sendo que 62,5% deste total encontram-se em território brasileiro, cabendo 15,3% e 10,3%, respectivamente, ao Peru e à Bolívia, e os 12% restantes a outros países limítrofes. Desses 62,5%, a chamada Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima) detém 35,3% e a Amazônia Oriental (Pará e Amapá) 15,7%, cabendo ao Estado de Mato Grosso 11,5%.

Essa imensa bacia, comumente dividida em Ocidental, Oriental, Calha Principal e Amapá, é responsável por grande parte do transporte intra-regional e pelas ligações entre o nosso país, Peru, Venezuela, Bolívia, Suriname e Guianas.

A Bacia Ociental tem 10 800 km de águas navegáveis, abrangendo Acre, Amazonas, Roraima e Rondônia. A Oriental é formada pelos vales dos rios Tapajós, Trombetas, Xingu, Tocantins, Paru e Capim e a baía de Marajó, em um total de 1 400 km.

A Bacia do Amapá é formada pelos rios Jari, Araguari e pela baía de Marajó com cerca de 2 000 km de navegação. A Calha Principal (rota Manaus—Belém) tem 1 715 km e se caracteriza pela ligação dos dois centros principais da região.

É importante ressaltar que os outros sistemas de transportes na região têm especificidades sub-regionais e se desenvolvem nas áreas onde a navegação fluvial é extremamente difícil e onde só pode ser realizada em determinado período do ano. Predominam mesmo na região as hidrovias, onde se apóiam a navegação interior, a de cabotagem e de longo curso.

Entretanto, apesar de se constituírem, até hoje, nas principais vias de acesso e delas dependerem, pelo seu baixo custo, a maior parte da movimentação de carga e o deslocamento das popula-

ções ribeirinhas com baixo poder aquisitivo, essas vias naturais são desprovidas, quase que totalmente, de obras que visem ao melhoramento da navegabilidade e não contribuem, portanto, para dinamizar os transportes, nesta parte do país.

A Evolução do Transporte Fluvial na Amazônia

A história do transporte fluvial na Amazônia deve ser relacionada às fases econômicas porque passou a região e pode ser dividida nos mesmos períodos que mostram o comportamento cíclico do desenvolvimento da vida amazônica, onde se alternam períodos de expansão e declínio das atividades da região. Figueiredo, [3] em artigo onde procura caracterizar a evolução do transporte fluvial de passageiros de baixa renda na região, considera nove períodos distintos, estabelecidos em função da tecnologia e desenvolvimento deste tipo de transporte. Tais períodos para atender aos objetivos deste trabalho foram reagrupados em três.

O primeiro período vai, aproximadamente, de 1500 a 1853 e pode ser caracterizado pela precariedade do transporte fluvial quanto às suas condições de funcionamento e pela sua não organização a nível estadual e sim particular.

Pode ser subdividido em três fases:

A primeira que se estende de 1500 a 1750, tendo como marco inicial a descoberta da foz do rio Amazonas, por Vicente Yanes Pinzon. É caracterizado pelas primeiras explorações e ocupações através de fortes militares e missões religiosas, durante quase 150 anos. Os rios apresentavam-se como o caminho natural e menos agressivo às penetrações. O transporte de passageiros e carga era realizado nas canoas e nas frágeis ubás. Merece destaque, aqui, a expedição de Pedro Teixeira, que pela primeira vez subiu o Amazonas, a partir de Cametá, em 1637, conduzindo 45 canoas e ubás, com aproximadamente cerca de 1 200 pessoas.

A segunda, que vai de 1750 a 1818, correspondendo à primeira tentativa efetiva de organização territorial, vinculada às missões religiosas, ligadas ao ciclo das drogas do sertão.

Neste período, começa um tênue crescimento da Amazônia litorânea, onde se desenvolveu a agricultura do arroz e do algodão, voltados principalmente à exportação. Outro fato relevante refere-se à fundação do Arsenal de Marinha do Pará que iniciou o desenvolvimento da tecnologia naval no trabalho com a madeira, até hoje presente nos diversos estaleiros da região.

E a terceira fase que vai de 1818 a 1853, onde a região apresenta um período desfavorável na sua economia, como conseqüência da desvalorização dos produtos tropicais brasileiros na Europa, como, por exemplo, a queda do preço do cacau, que influenciou negativamente os valores da balança comercial brasileira naquele período. Somam-se, a esta questão mais geral, dificuldades específicas, tais como o problema das distâncias fluviais agravado pela tecnologia de transportes da época — vela, remo e sirga (cabo que traciona uma pequena embarcação ao longo da margem), além do caráter extremamente particular deste transporte, pois, como ainda hoje é comum em algumas áreas, a estruturação de uma viagem (rota, tempo e percurso, e número de viagens) era estabelecida pelo próprio armador de acordo com seus interesses, pois essa atividade não havia ainda adquirido integralmente o conceito de utilidade pública.

O segundo período vai, aproximadamente, de 1853 a 1941, sendo caracterizado pelo desenvolvimento de uma nova tecnologia baseada na introdução das embarcações a vapor e pelo controle dos ingleses da navegação no Amazonas, além da abertura da navegação fluvial internacional, encerrando-se com a criação do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará — SNAPP.

Pode ser subdividido em três fases a saber:

— a primeira, que se estende de 1853 a 1870, é marcada por três fatos mais importantes: em 1853, Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá, cria a "Com-

[3] Figueiredo, Newton, ver Bibliografia.

panhia de Navegação e Comércio do Amazonas", tendo como acionistas, entre outros, vários comerciantes amazonenses; o primeiro vapor, o *Marajó*, sobe o Amazonas e alcança Manaus, estabelecendo a linha Belém—Manaus. Outras duas linhas são criadas em 1853. Uma, subindo o Solimões em direção ao Peru e outra servindo às localidades situadas na calha do rio Negro.

A introdução da navegação comercial, utilizando o vapor, na Amazônia, foi motivada por pressões externas, pois os grandes países em fase de industrialização na época, como Inglaterra, Estados Unidos e a França, necessitavam suprir suas demandas crescentes de borracha. O Governo Imperial, preocupado com o jogo de interesses desses países em relação à região, resolveu introduzir na Amazônia um sistema de transporte fluvial mais poderoso e flexível.

Os "vapores" traziam uma nova tecnologia que exigia novos padrões em termos de gerenciamento das rotas, da estrutura portuária, do abastecimento de combustível (lenha e carvão) e manutenção dos navios.

O Governo Imperial assumia assim que, através de um processo de monopolização dos transportes na região, garantido por um grupo privado de sua confiança, poderia impedir a "invasão estrangeira". Assim, a Lei 1 037, de 10 de agosto de 1852, concedia à Companhia de Mauá o privilégio exclusivo da navegação a vapor, do comércio e gerenciamento de algumas atividades extrativas no rio Amazonas, durante 30 anos, prazo que não chegou a se concretizar, pois, em 1867, o Vale do Amazonas é aberto à navegação fluvial internacional, porém somente a partir de 1874 um navio estrangeiro aporta em Manaus. [4]

Essa perda do monopólio já havia começado a se estruturar em virtude, principalmente, da grande extensão da Bacia Hidrográfica do Amazonas. Embora tivesse aumentado o número de navios, muitos afluentes do Amazonas não eram servidos por estas embarcações, como os vales do Madeira, Purus e Juruá, áreas para onde estavam se deslocando grupos de migrantes à procura de seringais novos. Assim, com o aumento das áreas de extração e do volume de produção da borracha, a Companhia do Barão de Mauá não pode continuar a atuar sozinha e outras surgiram como a Companhia Fluvial Paraense e a Companhia do Alto Amazonas. Ao lado delas cresciam muito as frotas de empreendedores locais, em virtude do aumento da demanda de borracha. Em Santarém e Óbidos surgiram estaleiros que construíram embarcações de diferentes portes.

Em particular, é importante citar a Companhia Fluvial do Alto Amazonas, criada em 1869, pelo comerciante português Alexandre Amorim, que com seus vapores modernos, com casco de ferro, dominou todos os vales da Amazônia Ocidental (Purus, Madeira, Juruá, Solimões e Negro), alcançando o Peru.

Um ponto de extrema importância para o entendimento do problema do transporte de passageiros na região refere-se à participação governamental no processo, através de privilégios e subvenções, sem a qual a navegação regular a vapor na Amazônia não teria se tornado realidade. Seria impossível para qualquer empresário da época suportar os pesados déficits, ligados ao emprego da mais moderna tecnologia de então, em linhas regulares entre um número reduzido de centros pouco povoados.

A segunda fase, compreendida entre 1870 e 1911, corresponde ao **boom** da borracha no mercado internacional e ao controle pelos ingleses da navegação no Amazonas, através da constituição da "Amazon Steam Ship Navigation Company, Limited" que, em 1872, substituiria a "Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas".

Paralelamente, os ingleses iniciam um processo de incorporação de empresas de navegação de menor porte, comprando a "Companhia Fluvial do Alto Amazonas", além de outras baseadas no Pará.

Tal processo, ao invés de melhorar as condições de transporte de carga e passageiros, criou uma situação de monopólio que se refletiu na deterioração dos serviços e dos equipamentos.

---

[4] Salati, E. et alii, p. 221-2, ver Bibliografia.

Considerando, porém, que nesse período o crescimento da produção de borracha na região foi o mais alto da história, a companhia inglesa não conseguiu a hegemonia da navegação fluvial, pois não absorvia os altos volumes e era obrigada a dividir seus espaços de atuação com as outras companhias menores do interior que continuavam crescendo.

Foi também nesta fase que a Região Amazônica passa a se vincular mais intensamente com o Centro-sul, pois em 1885 a Companhia Lloyd Brasileiro, sediada no Rio de Janeiro, inaugura sua linha entre Manaus e a capital do Império.

Muitos autores consideram o ano de 1870 como o do início do **boom** da borracha, que, graças ao serviço subvencionado da Amazon Steam, promoveu um fluxo cada vez maior de nordestinos à região. Tal fato está ligado à atração da borracha e à dispersão gerada pela grande seca de 1877.

Os nordestinos espalharam-se pelos vales seringueiros do Juruá, Purus, Madeira, Tapajós e Xingu. De 1872 a 1900 a população da Região Norte cresceu a uma taxa (108,8%) superior à do país como um todo (75,6%).

Ao iniciar o Século XX, a Amazon Steam era a maior empresa de navegação fluvial do mundo, quer em número de embarcações, quer em extensão de linhas percorridas. A borracha garantia, com seu preço, espaço e oportunidade para todos. Proliferavam os famosos "regatões" (vendedores que percorrem os rios de barco parando de lugar em lugar).

A terceira fase, compreendida entre 1911 a 1941, marca a substituição da Amazon Steam, em 1911, pela "The Amazon River Steam Navigation Company, Limited". Durante quarenta anos de profunda decadência da economia amazônica, só amenizada no período da Segunda Grande Guerra, a Amazon River cumpriu seu papel de intercâmbio de bens e transporte de pessoal entre as mais remotas localidades. A retração econômica, provocada pela entrada no mercado internacional da borracha de plantação racional asiática, a um custo de exploração bastante inferior ao da Amazônia, fez com que a Amazon River, muito embora mantendo seu serviço regular dependente dos subsídios governamentais, não pudesse elaborar um plano de renovação da frota. No ano de 1941, após a constatação de irregularidades nas contas da companhia inglesa, o Governo Federal resolve encampá-la, juntamente com a prestadora de serviços portuários, a Port of Pará, e cria o Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará — SNAPP.

O último período, correspondendo, aproximadamente, do ano de 1941 aos dias atuais, tem como marco inicial, na história do transporte fluvial na Amazônia, a consolidação e decadência do SNAPP, que mais tarde vem a ser extinto e substituído pela Empresa de Navegação da Amazônia S/A — ENASA.

Este período pode ser subdividido em três fases, a saber:

— a primeira vai de 1941 até 1967, tendo como fato importante a fusão das contabilidades das duas companhias inglesas ("The Amazon River Steam Navigation Company" e a Port of Pará) numa autarquia federal que representou um grave erro que traz reflexos até os dias de hoje. Não foi percebido, na época, que o que conseguia manter um serviço regular de navegação, em uma região já sem poder aquisitivo e com dificuldades decorrentes das enormes distâncias a percorrer, era a subvenção recebida a cada viagem, desde os tempos de Mauá. A fusão das contabilidades das companhias, colocando todas as receitas e despesas juntas, e o término das subvenções por viagem levaram fatalmente a autarquia a déficits permanentes, sem, portanto, acumular capital para reinvestimento com recursos próprios em meios flutuantes. Além deste problema, podemos acrescentar o empreguismo acentuado, durante alguns anos, vivido pelo SNAPP. A frota recebida pelos ingleses há anos não era renovada e apresentava-se bastante decadente.

A segunda fase compreende os anos que vão de 1967 a 1980 e é marcada pelo início de uma nova fase na estruturação do transporte de passageiros na Amazônia. A nova política de transporte traçada para o país provocou, inicialmente, a separação das atividades de porto e de navegação do SNAPP.

Em fevereiro de 1967, o Governo Federal extinguiu a autarquia SNAPP e em setembro desse mesmo ano criou duas empresas de economia mista: a Companhia das Docas do Pará — CDP e a Empresa de Navegação da Amazônia S/A — ENASA, com maciça participação acionária do Governo Federal.

A ENASA existe como empresa destinada a prestar um serviço social na região, oferecendo serviços regulares e seguros de transporte de passageiros com tarifas subsidiadas. Ela opera na calha Belém—Manaus e também na travessia Belém—Soure (Marajó) e na linha Belém—Tucuruí, com escalas nas localidades de Barcarena, Abaetetuba, Cametá, Vila do Carmo, Mocajuba e Baião. Também atua no transportes de mercadorias, sendo a principal empresa transportadora de alimentos, materiais de construção, medicamentos, tecidos e outros bens, assim como dos produtos regionais, como madeira, castanha-do-pa, rá, borracha e outros. Além da frota de embarcações, que deverá ser ampliada, a ENASA, possui ainda um estaleiro de construção e reparo naval, localizado em Val-de-Cães, na cidade de Belém, às margens da baía de Guarujá. Dispondo de uma área de 109 800 m², conta com dois diques flutuantes com capacidade para docagem de embarcações de até 1 500 TPB, três carreiras de lançamento e docagem para embarcações de até 800 TBB, oito oficinas especializadas e 2 700 VA instalados.

Conforme mostrado no Quadro 5, foram concluídas, em 1983, as seguintes encomendas realizadas para terceiros e iniciadas em 1982.

Durante o ano de 1983 foi dado início à construção de um dique autodocável, encomendado pela própria ENASA.

Com a redução da atividade de construção naval, pôde o Estaleiro de Val-de-Cães ampliar a sua atividade de reparos navais para terceiros, tendo alcançado em 1983 um excelente resultado, com um crescimento de 253,9% em suas receitas.

No transporte de passageiros da empresa estatal, nada foi feito em termos de renovação da antiga frota herdada ainda da Amazon River. De 1967 até 1980, a frota da ENASA não incorporou uma única embarcação dedicada ao transporte de passageiros na região. Ao contrário, foram retiradas de tráfego as já obsoletas embarcações da Amazon River, ficando este tipo de transporte restrito apenas às pequenas embarcações particulares.

Em 1973, foram alienadas, em concorrência pública, 30 embarcações, algumas por extinção das linhas em que operavam, outras por serem de difícil e antieconômica recuperação, e outras por apresentarem elevados déficits operacionais. A reformulação dos sistemas de navegação atingiu, em 1973, várias linhas.

Em paralelo, com a decadência dos serviços de transporte de passageiros, seja pelo envelhecimento da frota, seja pela eliminação de linhas socialmente necessárias mas contabilmente deficitárias, foram as embarcações particulares, especialmente aquelas dedicadas à atividade de regatão, forçadas a atender a demanda de transporte de passageiros criando sérios problemas em conforto e segurança.

QUADRO 5

ENCOMENDAS CONCLUÍDAS EM 1983

PRODUTOS		COMPRADORES
Casco 076	Balsa de 100 toneladas	PETROBRÁS
Casco 095	Lancha Patrulheira	Marinha de Guerra
Casco 096	Lancha Patrulheira	Marinha de Guerra
Casco 100	Balsa de 100 toneladas	PETROBRÁS
2 tanques	50 000 litros	Peru
3 tanques	25 000 litros	Peru
5 tanques	6 000 litros	Peru
149 tanques	5 000 litros	Peru

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1983, (pág. 196).

A última fase na história da navegação na Amazônia vai de 1980 aos dias atuais e nela são registrados fatos de importância, tais como: o recebimento e operação do primeiro navio da série "catamarã" pela ENASA, considerada a mais importante da sua frota de 110 embarcações. Esses cinco catamarãs foram projetados pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo — IPT e construídos pelo estaleiro Indústria e Comércio Naval S.A. — INCONAV, do Rio de Janeiro. Eles representam uma nova filosofia no transporte regional, pois oferecem amplas acomodações aos passageiros (espaços para armar redes) e trafegam a velocidades não antes alcançadas e dentro das mais rigorosas normas de segurança. Os barcos dispõem de todos os serviços básicos, sendo que dois dos cinco catamarãs são da classe turismo, com concepção totalmente diversa da dos outros três, destinados ao transporte normal de passageiros. Os barcos de turismo são de alto luxo, com 137 camarotes refrigerados, serviços de telefone, bar, piscina e todos os demais confortos dos mais modernos barcos de turismo.

Em 1983, além da entrada em tráfego do segundo catamarã para o transporte de passageiros, ainda podemos mencionar: a Operação Barcarena, com a utilização do **ferry-boat Jurujuba** no transporte diário de materiais de construção, de Belém a São Francisco de Barcarena, onde está sendo implantado o Projeto ALBRÁS/ALUNORTE; manutenção do transporte regular de metanol, de Belém até a cidade de Manaus; transporte de asfalto em tanques, construídos pelo estaleiro da ENASA, de Manaus para Iquitos, no Peru; apoio às operações da Petróleo Brasileiro S.A. — PETROBRÁS nas pesquisas ao longo da Bacia Amazônica; manutenção de uma programação regular de viagens para o rio Tocantins, Baixo Amazonas e ilha de Marajó, para atendimento das populações de baixa renda e manutenção de uma programação regular de viagens para a região das Guianas.

Todos esses eventos e programações da ENASA se refletem em dois dados correspondentes ao ano de 1983. Essa companhia transportou mais de 42 000 toneladas de cargas e 123 000 passageiros.

Ainda assim, o problema da segurança no transporte de passageiros na Bacia Amazônica é grave, pois, no que se refere às linhas que cobrem os afluentes, este transporte apresenta-se inseguro, acrescido da falta de conforto e higiene a bordo. Além disso, a inexistência de terminais específicos para passageiros, mesmo em cidades como Belém, Manaus e Santarém, prova o descaso com que é tratado o passageiro fluvial. Outro fato que corrobora esse descaso são os inúmeros e freqüentes acidentes envolvendo barcos superlotados (como o do **Novo Amapá)** gerando uma repercussão negativa a respeito do transporte de passageiros na região.

A Rede Fluvial e a Estrutura Portuária

"O fato de a grande artéria Amazonas-Solimões ser possuidora de vasta rede de afluentes e de atravessar a Região Norte no sentido leste-oeste, vinculando à Amazônia brasileira a de outros países, principalmente a do Peru e da Bolívia, muito contribuiu para a dominância dessas vias" [5] como meio de locomoção, tanto de passageiros como de bens.

A navegabilidade na região é afetada por determinados fenômenos, como, por exemplo, pelo intenso assoreamento provocado pela grande quantidade de sedimentos trazidos pelos rios, alterando constantemente os canais de navegação.

A falta de estudos que garantem um conhecimento mais pormenorizado das características naturais faz com que não existam os requisitos mínimos exigidos para uma navegação de porte regular, exceção feita à calha Amazônica (cartografada para a navegação em toda sua extensão e mesmo assim exigindo pilotagem na maioria dos trechos).

Estudos estão sendo realizados para garantir uma melhor navegabilidade em rios importantes como o Madeira, o Purus e o Juruá. Estes dois últimos são ainda os principais elos de ligação entre a maior parte do Estado do Acre e os principais centros da calha do Amazo-

[5] Mesquita, Myriam Guiomar Gomes Coelho, p. 274, ver Bibliografia.

nas, sendo plenamente navegáveis apenas sete meses ao ano. Dadas as condições das hidrovias, as ligações fluviais entre Manaus e Rio Branco são feitas em 20 dias e entre Manaus e Cruzeiro do Sul em até 40 dias. No Purus, os meandros são tão acentuados que em alguns casos passa-se por um ponto onde existe uma construção, e 12 horas depois vê-se novamente a mesma construção, pelo outro lado. Outro problema diz respeito às grandes variações de NA (nível de água), que atingem 19 m em Porto Velho, afetando o transporte de carga, pois, quando o nível abaixa, apenas pequenos volumes de mercadorias podem ser transportados, o que gera pesados custos operacionais. Acrescentem-se o problema da freqüente instabilidade dos barrancos e a dificuldade de encontrar rochas para as fundações das obras tornando proibitivos os investimentos de grande porte na infra-estrutura portuária.

Esses fatores têm dificultado, até agora, o encontro da solução ideal que poderia levar a um projeto-padrão de porto fluvial para a região.

Para administrar e melhorar as condições de navegabilidade das hidrovias da Amazônia Ocidental foi criada a AHIMOC, subordinada à Empresa de Portos Brasileiros S.A. — PORTOBRÁS, que atua nos Estados do Amazonas, Rondônia e Acre e Território de Roraima. O órgão tem também a incumbência de dar apoio técnico à construção de pequenos embarcadouros na região e deve funcionar ainda como parte entre o Governo Federal e os órgãos estaduais para o setor.

A infra-estrutura dos portos amazônicos é bastante diversificada, podendo os mesmos obedecerem à seguinte classificação:

— portos com infra-estrutura e calado para operar com navios de longo curso e cabotagem, tais como: Manaus, Belém Santarém, Macapá, Parintins, Óbidos e Itacoatiara;

— portos para navegação interior de calado médio: Tabatinga, Coari, Porto Velho, Itaituba, Tucuruí e Altamira; e

— portos para navegação interior de pequeno calado: Rio Branco, Cruzeiro do Sul e Caracaraí.

Os demais estariam classificados no que chamaremos de rudimentares, pois não possuem instalações portuárias nem infra-estrutura para a movimentação de carga e armazenagem.

Em situação peculiar nessa classificação, existe um grupo de terminais portuários especializados que desempenham um papel estritamente localizado em função da movimentação específica de um número reduzido de mercadorias. São eles: os terminais de mineração — Porto Trombetas, Vila do Conde, Barcarena, Santana e Siderama; os terminais petrolíferos e o terminal de celulose e caulim de Munguba e Monte Dourado.

Caberia uma análise mais detalhada dos quatro portos mais importantes e tradicionais da Amazônia, quanto às suas características principais, instalações e serviços: Belém, Manaus, Santarém e Santana, além dos dois mais recentes portos especializados: Barcarena e Vila do Conde.

PORTO DE BELÉM

O início da construção do Porto de Belém data de 1908, após o Decreto número 5 978 de 1/04/1906. A sua execução foi autorizada em decorrência da grande importância que Belém representava como o entreposto comercial da Região Amazônica, em função de sua estratégica localização. Em 1913, com o término de sua construção, foi entregue aos domínios da Companhia "Port of Pará" que passou a administrá-lo. Em 1940, os bens da Companhia "Port of Pará" e da "Amazon River Steam Navigation" foram incorporados aos da União sob o controle do Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará SNAPP. Com o Decreto-Lei n.º 155 de 10-02-67, o porto passou a ser administrado pela Companhia Docas do Pará, sociedade de economia mista, sob a jurisdição do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis.

Suas instalações são consideradas de excelente qualidade em decorrência de suas condições técnicas, que se traduzem em eficiência e operacionalidade. É o porto mais organizado da região, estando localizado a 1º28'03" de latitude sul e 48º29'18" de longitude oeste, dentro da baía de Guarujá, tendo como acesso rodoviário para a BR-316 — Litorânea e BR-110 — Belém—Brasília a Rodovia Pedro Álvares Cabral. Estão sob a jurisdição do Porto do Pará os

Portos de Santarém, Macapá, Itaituba, Óbidos, Altamira, Marabá, Barcarena, Vila do Conde e Terminal Petroquímico de Miramar.

O Porto de Belém apresenta as seguintes condições de navegabilidade e de infra-estrutura: amplitude da maré — 4,50 m; canal de acesso de 90 m de largura e 8 m de profundidade; bacia de evolução com largura de 500 m e profundidade de 7 m.

Quanto às suas instalações, em 1983, possuía um cais de 1 935 m, tendo 28 armazéns cobertos, totalizando uma área de 253 625 m^2, uma área de 64 480 m^2 de pátios descobertos, 77 tanques, totalizando 170 793 m^3, um silo de 12 327 m^3, além de terminais de cereais e inflamáveis. Conta, também, com um rebocador para operação de praticagem e uma lancha de serviço.

Seus equipamentos de transbordo subdividem-se em: uma cábrea autopropulsada, 37 guindastes, 49 pontes rolantes e três sugadores de granéis. Quanto aos serviços de manutenção de embarcações e gerenciamento, o porto conta com 13 estaleiros e oficinas de reparo, além de nove agências de navegação. O governo estadual e a municipalidade de Belém garantem os serviços de suprimento de água, energia elétrica, combustíveis e telefones.

A exemplo do que ocorreu na maioria dos portos brasileiros, também o Porto de Belém construiu seu terminal para operar com **navios roll-on-roll-off.** Só que o terminal da capital paraense é especial, servindo não só para a atracação dos grandes navios construídos especialmente para operar no sistema, mas para receber as barcaças que fazem o chamado "ro-ro cabloco" da Bacia Amazônica.

O Porto de Belém possui escritório da SUNAMAM, Centro de Navegação Transatlântica, Portobrás, Capitania dos Portos e seis sindicatos ligados à navegação.

PORTO DE MANAUS

"Na região da planície, o único porto organizado é o de Manaus, tendo sua exploração sido iniciada em 1903 pela "Manaus Harbour Ltd.", constando de um grande dique flutuante com 1 313 de cais acostável, assentado sobre vigamento de aço suspenso a grandes flutuadores, o que lhe permite acompanhar o nível das águas do rio Negro, cuja variação máxima até hoje registrada foi de 16 m.

Devido às características do regime do rio Negro, onde está localizado, o Porto de Manaus compõe-se de um **pier** flutuante ligado à margem por um **roadway.**[6]

O Porto de Manaus está localizado a 3°8'30" de latitude sul e 59°59'00" de longitude oeste, na margem esquerda do rio Negro na capital do Estado do Amazonas, a 925 milhas marítimas do Porto de Belém, estando sob a sua jurisdição os Portos de Porto Velho (RO), Caracaraí (RR); Tabatinga, Coari, Itacoatiara e Parintins (AM).

Apresenta as seguintes condições de navegação: canal de acesso com 500 m de largura e calado de 35 m e 2 rebocadores em operação para a praticagem.

Quanto às suas instalações, em 1983, possuía um cais de 1 620 m, 11 armazéns cobertos com área de 14 652 m^2, terminais de cereais, explosivos e inflamáveis, da Siderúrgica da Amazônia S.A. — SIDERAMA, de **ferry-boat** e terminais públicos (Escadaria dos Remédios e Praia de São Raimundo), nove guindastes, 74 empilhadeiras e 27 caminhões, além de serviços de suprimento de água, energia elétrica, óleo e telefones, cinco estaleiros e oficinas de reparo e seis agências de navegação.

Manaus possui escritórios da Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM, Centro Nacional de Navegação Transatlântica, PORTOBRÁS, Capitania dos Portos, Delegacia da Receita Federal e seis sindicatos ligados à navegação.

Segundo a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — GEIPOT[7] "a implantação de novo porto seria para atender ao crescimento econômico da sua região de influência e que lhe permita, a longo prazo, expandir-se nacionalmente, e também à sua adequação ao atendimento da navegação interior para

[6] Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, p. 253, ver Bibliografia.

[7] Portos, vias navegáveis interiores e construção naval, p. 16, ver Bibliografia.

servir de trampolim às mercadorias vindas do interior destinadas à exportação".

PORTO DE SANTARÉM

O Porto de Santarém localiza-se na margem direita do rio Tapajós, em área a montante da cidade, na localidade de "Ponta de Caieira". Dispõe este local de excepcionais condições hidrográficas para porto, com boa profundidade à margem (calado entre 10 e 16 m), excelente bacia de evolução, águas tranqüilas e fácil acesso à navegação, somados à disponibilidade de áreas e fácil acesso terrestre, especialmente, a Rodovia Cuiabá—Santarém (BR-163) e Transamazônica (BR-230). Até 1973, funcionava em trapiche de madeira de 120 m de comprimento e com um armazém em precárias condições utilizado para armazenagem de carga, feitos manualmente. Devido às suas precárias instalações, a sua atuação era deficiente, até porque o seu controle gerencial e financeiro estava sob a jurisdição da Prefeitura local.

A partir de 1974, com a conclusão das obras de expansão, todas as operações portuárias passaram a ser realizadas sob o controle da PORTOBRÁS, resultado do Programa de Integração Nacional. Independente da posição estratégica entre Manaus e Belém, já serve de escoadouro aos produtos procedentes da Rodovia Cuiabá—Santarém, além de exercer influência sobre todos os municípios do Baixo Amazonas, distribuídos numa área de 250 085 km^2.

Em 1978, com a aquisição de novas áreas para a expansão do porto, gerada pela necessidade de ampliação da estocagem dos produtos da região que se destinam à foz do Tapajós, foi efetuada a construção do novo armazém, dando continuidade às obras complementares que ampliaram a capacidade de armazenamento das instalações portuárias, destinadas a atender o crescimento de carga previsto.

Quanto às suas instalações, em 1983, possuía um cais de 520 m, quatro armazéns cobertos com 3 900 m^2 e uma área descoberta com 10 000 m^2, nove tanques de combustíveis com 2 848 579 litros, terminal para material pesado com 400 m^2, quatro guindastes, seis empilhadeiras, dois tratores e sete caminhões, serviços de suprimento de água, energia elétrica e telefones além de um estaleiro de pequeno porte, três fornecedores de óleo e um armazém da Companhia Brasileira de Armazenamento — CIBRAZÉM. Santarém possui um escritório da SUNAMAM.

Futuramente, a importância do porto de Santarém poderá ampliar-se a níveis ainda insuspeitados, pois grandes grupos empresariais radicados no norte de Mato Grosso e sudoeste do Pará já estão cogitando de um **lobby** para fazer deste porto o grande exportador da produção de grãos, carne, açúcar e minerais da área de influência da Rodovia Cuiabá—Santarém.

Para se ter uma idéia da economia de custos que isso representa, basta saber que esses grupos economizariam aproximadamente 3 000 km no frete dos produtos com a utilização deste porto, ao invés de transportá-los por caminhões do Norte de Mato Grosso até São Paulo. É importante, também, levar em conta que o transporte por navio é muito mais barato, principalmente tratando-se de granéis, que representam a maior parte da produção da área.

PORTO DE SANTANA

Com o objetivo de servir como terminal exportador de minério de manganês, o Porto de Santana situa-se à margem esquerda do braço setentrional do Amazonas. Suas coordenadas são 00°03'26" de latitude sul e 51°10'58" de longitude oeste, tendo posição geográfica mais ou menos semelhante à de Belém, embora menos privilegiada.

Segundo Mesquita, [8] "constitui passagem obrigatória para os navios de longo curso e de cabotagem, que se dirigem para o interior do Amazonas através desse braço, e desfruta de vantagem de maior proximidade dos núcleos urbanos localizados ao norte de Marajó e no litoral amapaense".

Funciona, na realidade, vinculado ao Porto de Macapá, distante 25 km, interligados por ferrovia e rodovia. Esse porto foi construído e até hoje é administrado pela Empresa Indústria e Comércio de Mineração S.A. — ICOMI, que obteve a concessão da mineração de manganês

[8] Mesquita, Myriam Guiomar Gomes Coelho, p 287-8, ver Bibliografia.

da serra do Navio, construindo além disso uma ferrovia especializada da mina até o Porto de Santana.

As condições de navegabilidade relacionam-se com o Canal Norte do Amazonas, cuja extensão até mar aberto é de 150 milhas náuticas. Esse canal é totalmente sinalizado com faróis e bóias e possui uma profundidade média de 10 m na baixa-mar e de 11 m na preamar.

O porto em si foi construído para se adaptar à amplitude das marés e às condições do leito do rio, para isso foi construído um **pier** flutuante, com comprimento de 247 m e 12 m de largura.

Sua estrutura de transbordo compõe-se de um sistema de correias transportadoras, de um carregador de rodas de caçambas (**bucket-wheel**) e pás carregadeiras frontais. Esse sistema trabalha a um ritmo de 1 500 t/hora.

Seus demais equipamentos subdividem-se em: guincho elétrico fixo com capacidade de até 65 t e um guindaste móvel de capacidade de até 40 t.

Sua estrutura de estocagem divide-se em um pátio com capacidade para 350 000 t de manganês, além de três armazéns cobertos pertencentes ao governo do território.

A implantação deste porto deu novas perspectivas à navegação de longo curso dirigida também a Manaus e Iquitos, com a redução de 72 horas de rota dos navios, através da possibilidade de navegação pelo Canal Norte, entre Macapá e as ilhas de Caviana e de Janaucu, pois, até 1957, a navegação era preferencialmente feita pelo Canal Sul, entre as ilhas de Mexiana e Marajó, com limitações em função da sua pequena profundidade.

Cabe, ainda, ressaltar a importância do Porto de Barcarena, localizado nas proximidades de Belém, que se tem revelado de grande utilidade, dando apoio ao desembarque de equipamentos para Tucuruí e para as instalações do complexo produtor de alumínio em implantação naquela área. Barcarena também foi ponto de apoio para a construção do Porto de Vila do Conde, inaugurado em 24/10/85, próximo a Belém do Pará, considerado o maior porto da Amazônia e um dos cinco maiores portos do país. Com uma capacidade inicial de operação de 1 milhão de toneladas por ano e um cais para receber navios tipo Panamax, de até 45 000 toneladas, é de uma importância vital para a economia brasileira. Só em sua primeira fase, Vila do Conde estará exportando 160 000 toneladas de alumínio produzido pela Alumínio Brasileiro S.A. — ALBRÁS e, numa segunda, a alumina — matéria-prima para a fabricação de alumínio produzida pela ALUNORTE.

As Tabelas 1, 2 e 3 procuram mostrar a participação dos principais portos da Bacia Amazônica, no tocante às variáveis peso e frete.

A primeira está ligada à navegação de longo curso e procura mostrar a situação dos portos no que diz respeito à exportação e importação referentes a 1984.

A segunda e terceira referem-se à navegação interior, fazendo uma comparação entre os anos de 80 e 84, segundo os portos de origem e destino.

Na primeira podemos caracterizar Trombetas (minério de alumínio); Santana do Macapá (minério de manganês) e Belém (diversos) como os principais portos exportadores da região, enquanto Manaus e Belém destacam-se dos demais como grandes importadores.

Quanto à navegação interior, pode-se observar a situação dos principais portos de origem, destacando-se Belém, Manaus, seguidos de Porto Velho, Tucuruí, Macapá e Ourém, este último pelo rio Guamá escoa a produção de pimenta-do-reino da Guajarina. Dentre os portos de destino, convém ressaltar a participação de Caracaraí (Roraima) e Trombetas (Pará).

A Navegação e os Fluxos

A estrutura de transporte de navegação está dividida em: cabotagem, de longo curso e interior, compostas por uma variada frota, que vão desde pequenas embarcações até navios de grande capacidade de carga.

Conforme Mesquita,[9] a navegação de cabotagem e a de longo curso têm como principais objetivos ligações dos portos da Amazônia com os do Brasil, com os da Amazônia Peruana e com os da costa atlântica dos continentes americano do

[9] Mesquita, Myriam Guiomar Gomes Coelho, p. 283, ver Bibliografia.

TABELA 1

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO, EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO, POR PESO E VALOR, SEGUNDO OS PORTOS DA BACIA AMAZÔNICA — 1984

UNIDADES DA FEDERAÇÃO (1) E PORTOS	PESO (t)		FRETE (US$)	
	Exportação	Importação	Exportação	Importação
BRASIL	**130 949 836**	**52 354 546**	**2 661 621 520**	**1 153 657 949**
NORTE	**4 710 633**	**723 882**	**97 459 389**	**30 947 471**
AMAZONAS (AM)	34 346	510 416	5 277 876	16 709 386
Manaus	30 843	510 416	4 939 844	16 709 386
Itacoatiara	3 131	0	278 600	0
Amaturá	372	0	59 432	0
PARÁ (PA)	4 059 283	213 462	76 460 066	14 236 892
Munguba (PA)	64 427	4 840	3 125 312	379 240
Breves	24 276	0	3 246 543	0
Gurupá	492	0	78 184	0
Portel	9 733	52	1 482 204	9 284
Óbidos	3 284	0	680 106	0
Santarém	4 820	29	410 663	64 736
Belém	234 584	208 434	30 153 221	13 776 049
São Miguel do Guamá	1 301	0	147 596	0
Porto Alegre (PA)	320	0	39 743	0
Afuá	5 819	0	1 057 756	0
Bussutuba	245	0	35 763	0
Porto Oleria	4 408	108	849 966	7 583
Trombetas	3 705 573	0	35 153 012	0
AMAPÁ (AP)	617 005	3	15 721 447	1 193
Macapá	10 039	1	423 501	450
Santana do Macapá	604 075	2	14 904 397	744
Amapá	1 191	0	73 861	0
São José do Matapi	1 700	0	319 688	0

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1984.

(1) Região Natural — Estado ou Território — Porto do Brasil.

TABELA 2

NAVEGAÇÃO INTERIOR, EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE NA BACIA AMAZÔNICA, SEGUNDO OS PORTOS DE ORIGEM — 1980-1984

PORTOS DE ORIGEM	EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE			
	Peso (t)		Frete (Cr$ 1 000)	
	1980	1984	1980	1984
TOTAL	**1 466 831**	**1 599 980**	**2 388 845**	**81 032 050**
1. Manaus	359 668	634 441	743 029	41 486 058
2. Belém	958 904	821 429	1 584 082	36 790 689
3. Porto Velho	2 212	47 954	2 449	1 308 358
4. Tucuruí	15 820	30 028	12 686	440 356
5. Macapá	18 370	12 534	12 781	221 789
6. Santarém	6 416	8 698	6 312	179 453
7. Santana do Macapá	3 417	8 067	1 300	132 205
8. Ourém	0	11 381	0	113 389
9. Breves	4 124	6 603	352	105 543
10. Portel	1 156	3 707	178	56 786
11. Munguba (PA)	4 566	2 004	2 744	32 573
12. São João Batista	0	308	0	29 831
13. São Raimundo	0	2 774	0	20 593
14. Prainha	0	600	0	18 959
15. Moju/Piria do Moju	0	2 012	0	18 062
16. Acará	0	533	0	13 820
17. Santana	0	879	0	13 176
18. Baião	0	302	0	10 176
19. Rio Branco	2 067	434	3 494	7 763
20. Anajás	3 645	2 913	172	6 603
21. Outros	86 466	2 379	19 268	25 867

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1984.

TABELA 3

NAVEGAÇÃO INTERIOR, EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE NA BACIA AMAZÔNICA, SEGUNDO OS PORTOS DE DESTINO — 1980-1984

PORTOS DE DESTINO	EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE			
	Peso (t)		Frete (Cr$ 1 000)	
	1980	1984	1980	1984
TOTAL	1 466 831	1 599 980	2 388 845	81 032 050
1. Porto Velho	170 736	315 765	364 529	21 134 305
2. Manaus	273 419	355 440	690 133	19 903 679
3. Rio Branco	26 888	51 019	154 966	8 091 482
4. Belém	169 541	238 523	121 021	4 390 414
5. Tucuruí	365 172	112 402	412 816	3 676 835
6. Macapá	53 231	85 654	56 836	2 308 771
7. Cruz. do Sul	4 538	11 620	29 785	2 178 898
8. Caracaraí	0	27 932	0	2 090 493
9. Trombetas	0	42 042	0	1 913 494
10. Santarém	41 376	54 599	47 537	1 891 369
11. Itaituba	13 213	36 191	19 897	1 515 476
12. Munguba (PA)	133 616	29 354	191 503	1 372 729
13. Monte Dourado	753	31 870	859	936 143
14. Santana do Macapá	66 385	32 602	43 116	921 923
15. Belo Monte	15 327	21 028	25 225	898 130
16. Carauari	2 525	11 464	4 349	874 877
17. Oriximiná	43 701	13 581	82 971	585 800
18. Boca do Acre	383	5 432	1 370	506 090
19. Tabatinga	2 459	8 857	8 016	490 035
20. Parintins	5 676	8 021	9 806	407 799
21. Outros	77 892	106 584	124 111	4 943 311

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1984

norte e europeu. Ambas têm seu limite no interior da bacia em Território Nacional, no Porto de Manaus; entrosam-se na circulação intra-regional e apresentam-se vinculadas à estrutura do comércio regional.

Tanto a navegação de cabotagem como a de longo curso utilizam principalmente os grandes portos como Belém, Santana, Macapá e Manaus. Nos demais portos, os fluxos de transbordo são muito menores, geralmente utilizados no circuito de retorno dos navios com o objetivo de diminuir a capacidade ociosa dos mesmos.

Esses portos localizam-se em trechos situados entre os grandes centros regionais:

— o primeiro, entre Manaus e Santarém, dos quais se destacam Itacoatiara, Parintins, Oriximiná e Óbidos;

— o segundo, no litoral do Amapá, entre Macapá e Amapá, abrangendo o noroeste de Marajó, destacando-se os Portos de Afuá e Chaves; e

— o terceiro trecho compreende o litoral da Bragantina até a foz do Xingu. Seus principais portos são: Porto de Moz, Breves, Cametá, Abaetetuba, Barcarena (Vila do Conde), São Miguel do Guamá e Acará.

Quanto à navegação interior, a principal linha, Belém—Manaus, estende-se até Tabatinga, na fronteira do Brasil com o Peru e até a cidade peruana de Iquitos, pelo rio Amazonas. Dentro dos limites desta linha, há inúmeros portos intermediários, tendo por base de partida o moderno Porto de Belém: Curralinho, Breves, Antonio Lemos, Porto de Moz, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos, Oriximiná, Faro, Parintins, Maués e Itacoatiara. São linhas secundárias: Belém—Abaetetuba, Cametá, Mocajuba, Baião, Tucuruí, pelo rio Tocantins; Belém—Porto Vitória, no rio Xingu; Manaus—Santa Izabel, no rio Negro; Manaus—Caracaraí, no rio Branco; Manaus—Maués, no rio Maués; Manaus—Porto Velho, no rio Madeira; e Manaus—Boca do Acre, no rio Purus. As linhas terciárias são: Boca do Acre—Brasiléia, no rio Acre; Boca do Acre—Sena Madureira, no rio Purus; e Eirunepé—Cruzeiro do Sul, no rio Juruá. São linhas independentes: Belém—Mosqueiro—Soure, pela baía

de Marajó; Belém—Chaves—Macapá—Mazagão, na foz do rio Amazonas; há ainda a linha do sal: Belém—Camocim, na costa atlântica.

A extensão navegável dos rios amazônicos varia em função dos diferentes tipos de embarcação utilizados. A "montaria", espécie de canoa de tronco de árvore que foi o primeiro veículo da região, ainda hoje desempenha importante papel, sendo o veículo de uso familiar por excelência.

Para o transporte de carga, o meio mais recomendado é o do comboio integrado, constituído por um empurrador e várias chatas ou balsas. Partindo do centro de abastecimento, o comboio segue viagem, deixando, em cada cidade de escala, a chata ou balsa com a carga encomendada, e assim vai fazendo até o fim da linha. No retorno, vai recolhendo as chatas ou balsas, igualmente carregadas com produtos regionais, para levá-los às cidades de destino. Este processo, desde que bem coordenado, é muito eficiente, podendo constituir-se em uma das soluções para o transporte fluvial da região.

Deve ser destacado que esses empurradores e chatas são construídos na própria região especialmente no estaleiro da ENASA, em Belém, e nos Estaleiros da Amazônia S.A. —ESTANAVE, situado em Manaus.

Conforme o Anuário de Portos e Navios de 82/83, as companhias de navegação atuantes na Amazônia ultrapassam o número de 50, sendo que 21 destas têm sua sede em cidades da própria Região Norte, normalmente em Belém e Manaus.

Essas empresas estão divididas em dois grupos: as que só transportam e as que aliam a atividade transportadoras ao comércio, isto é, transportam, na maioria das vezes, os produtos que elas mesmas vendem, como o cimento, sal, açúcar, castanha, madeiras, além de combustível. Existem também os regatões, pequenos negociantes alojados em canoas ou lancha a motor, que penetram até os mais remotos rios para negociar, mediante o processo primitivo do escambo, de produto por produto.

Com o aparecimento do motor, o caráter da vida na Amazônia mudou completamente, pois as distâncias foram encurtadas, aumentando a capacidade de transporte e permitindo que se iniciasse uma ocupação baseada na exploração econômica das riquezas extrativas regionais.

O grande problema na Amazônia sempre foi a dificuldade para se estabelecerem linhas regulares de transporte, principalmente de passageiros, em função da dispersão populacional e do caráter itinerante das riquezas exploradas, das quais o principal exemplo é a borracha. Foi justamente no ciclo da borracha que se pensou pela primeira vez na criação de uma linha regular de transporte na calha principal da bacia (o rio Amazonas), utilizando-se barcos a vapor, com caldeiras a lenha, o que representava um problema, pela necessidade de grandes espaços para o combustível e os equipamentos de propulsão, mas, por outro lado, havia a vantagem de dispor de combustível natural ao longo de toda a hidrovia e também do equipamento (caldeira) ser de fácil reparação. O motor revolucionou, criou mais espaço para cargas e passageiros, mas trouxe o problema da dificuldade de obtenção do combustível e da maior sofisticação dos serviços de reparos, ficando a possibilidade de dispor de linhas regulares restrita aos grandes centros.

Enquanto o transporte de carga ia se estabelecendo, com a formação de uma certa infra-estrutura, o transporte de passageiros, fora do eixo Belém—Manaus, ia se tornando uma atividade secundária, passando o usuário a ser apenas uma complementação do espaço disponível no navio cargueiro.

Uma das importantes transformações havidas na estrutura do transporte desta região foi o crescimento do papel dos armadores privados no transporte de carga.

Em 1980, os armadores privados foram os responsáveis pelo transporte de praticamente 78% de todo o movimento na bacia, tendo arrecadado 81% dos fretes gerados. Este aumento da participação do setor privado na navegação fluvial resultou no crescimento do número de empresas.

O crescimento da armação privada na Amazônia na década de 70, devido à redução da participação direta das empresas estatais e aos planos de fomento para construção de embarcações a preços subsidiados, resultou na constituição de empresas no início dos anos 80 com dezenas de embarcações. Isto significa di-

zer que em 10 anos as frotas próprias das "pequenas" empresas aumentaram de forma extraordinária.

A frota mercante da Bacia Amazônica, em 1984, era constituída de 1 279 embarcações de diferentes tipos, com capacidade de carga de 358 194 t, especificadas na Tabela 4.

Quanto ao transporte de mercadorias, chamam atenção, na Região Norte, os fretes (Tabela 5) cobrados acima das outras bacias, fazendo com que as vantagens comparativas dos produtos exportáveis sejam prejudicadas e os custos das mercadorias importadas sejam aumentados. Diversos são os fatores que exercem influência sobre os fretes de mercadorias, podendo-se identificar três que se distinguem dos demais: distâncias e dificuldades de navegação e pulverização da carga.

O fator distância não pode ser encarado, na Bacia Amazônica, da mesma forma que em outras bacias brasileiras. As distâncias de navegação na região são as maiores. A distância média de transporte na Amazônia no ano de 1980 foi de 568 milhas, 10% maior do que a do São Francisco.

Conforme Figueiredo, [10] soma-se a questão da distância, problemas inerentes a aspectos físicos da hidrovia, como: troncos submersos, mudanças freqüentes na posição de bancos de areia, bruscas diferenciações nas vazantes e enchentes, ausência de balizamento e outros que aumentam em termos reais as distâncias (o fator tempo pesa muito nestes casos), elevando os custos de manutenção e reduzindo a operacionalidade das embarcações.

Um outro fator citado pelo autor diz respeito à pulverização da carga, por centenas de microempresas, que, não podendo agregar um grande volume numa só viagem, são obrigadas a cobrar um frete alto por uma fração bem pequena desse volume de carga.

Quanto às mercadorias transportadas no interior da Bacia Amazônica, podemos destacar: óleos combustíveis, produtos minerais naturais e comestíveis, sobretudo carnes bovinas e aves, como podemos observar na Tabela 6, sendo que 40,7% da tonelagem de carga transportada em 1980 era constituída de derivados de petróleo, destinados ao consumo das cidades e dos grandes projetos implantados na região.

Em 1984, os granéis líquidos representaram em tonelagem 11,45% só nesta bacia, dos 24,76% transportados em nível de Brasil (Tabelas 7 e 7A).

No caso de Belém, os derivados de petróleo, através do terminal de Miramar, são descarregados para as bases

TABELA 4

FROTA MERCANTE DA BACIA AMAZÔNICA — 1984

FROTA	QUANTIDADE	CAPACIDADE DE CARGA (toneladas)
TOTAL	**1 279**	**358 194**
Cargueiro	26	6 208
Graneleiro	2	3 381
Petroleiro	3	5 659
Passageiro	5	638
Misto	78	13 931
Chata/Balsa cargueira	522	212 822
Chata/Balsa graneleira	114	58 487
Chata/Balsa petroleira	79	52 199
Chata/Balsa mista	25	4 869
Rebocador	194	—
Empurrador	231	—

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1984

[10] Figueiredo, Newton, p 36-40, ver Bibliografia.

TABELA 5

NAVEGAÇÃO INTERIOR, TRANSPORTE DE CARGA POR PESO E VALOR, SEGUNDO AS BACIAS HIDROGRÁFICAS — 1984

BACIAS HIDROGRÁFICAS	TRANSPORTE DE CARGA							
	Peso				Frete			
	Por tonelada		Por tonelada/milha		Bruto		Médio	Tonelada milha
	Absoluto (t)	Relativo (%)	Absoluto (1 000 t/m)	Relativo (%)	Absoluto (Cr$)	Relativo (%)	(Cr$)	(Cr$ 1 000 t/m)
TOTAL..	5 819 585	100,0	850 442	100,0	123 192 017 300	100,0	21 169	66,574
1. Amazônica.....	1 599 980	27,5	1 159 276	62,6	81 032 049 965	65,8	50 646	69,899
2. Nordeste	13 344	0,2	424	0,0	188 152 400	0,2	14 100	443,756
3. Prata...	145 247	2,5	38 629	2,1	2 295 482 641	1,9	15 804	59,424
4. São Francisco...	40 248	0,7	22 610	1,2	804 220 239	0,7	19 982	35,569
5. Sudeste.....	4 020 766	69,1	629 503	34,0	38 872 112 055	31,4	9 668	61,750

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1984.

de abastecimento das companhias distribuidoras, destinando-se esses produtos ao consumo de Belém e transferências para as principais cidades de sua área de influência. No caso de Manaus, onde há uma refinaria de petróleo da PETROBRÁS, os petroleiros transportam óleo cru venezuelano, que é processado naquela refinaria e entregue ao consumo através das distribuidoras, bem como petroleiros trazem do Sul os complementos necessários de derivados para atender a demanda.

A partir de Belém e de Manaus são transportados os derivados de petróleo para as principais cidades de região.

O transporte interior desses derivados na Bacia Amazônica é realizado através de balsas-tanque de diversos portes e petroleiros de 2 700 TPB, embarcações que mais se adaptam às condições de navegabilidade da região.

De acordo com a tonelagem da balsa-tanque, são utilizados empurradores, cujas potências oscilam de 200 até 2 200 HP.

Segundo Ronald Carreteiro, [11] o "transporte de derivados de petróleo requer cuidados muito especiais. Para cada produto há uma peculiaridade no transporte. Quanto mais nobre o produto, maiores são esses cuidados. A gasolina comum, o querosene de aviação — QAV e a gasolina de aviação — AVGÁS necessitam de uma rede especial que possibilite uma adequada transferência de calor, sendo utilizadas para esse fim motobombas especialmente projetadas, que minoram o índice de evaporação desses produtos.

No caso dos óleos combustíveis, há necessidade de instalação de equipamentos para manter o produto fluido durante o seu manuseio, pois seu ponto de fluidez é alto, necessitando de aquecimento.

Por si só a própria navegação na Bacia Amazônica é de extrema dificuldade, como já mencionamos anteriormente. Os elevados preços dos derivados de petróleo e os juros altos levam os usuários a reduzirem seus níveis de estoque, visando à menor imobilização de capital, exigindo com isso um nível de eficiência cada vez maior por parte do transportador.

A própria complexidade da programação dos embarques para a Região Amazônica gera freqüentes atrasos no suprimento regional, tendo como conseqüência a permanência de balsas ociosas por vários dias.

É comum, após essa ociosidade forçada e com a chegada dos navios-tanque, haver a necessidade de se agilizar rapidamente a programação de distribuição de combustíveis, em razão do usuário estar com seu estoque de segurança às vezes no ponto crítico.

Tem-se observado uma crescente ociosidade das embarcações petroleiras, o que certamente redundará em um esforço de substituição para outras alternativas de transporte na Região Amazônica.

[11] Carreteiro, Ronald, p 27, ver Bibliografia.

TABELA 6

PARTICIPAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS NA BACIA AMAZÔNICA — 1968-1980

PRODUTO	PARTICIPAÇÃO DOS PRINCIPAIS PRODUTOS	
	1968	1980 (%)
TOTAL ABSOLUTO	**255 768,0**	**1 466 830,0**
TOTAL RELATIVO (%)	**100,0**	**100,0**
Petróleo e derivados	54,0	40,7
Papel e artefatos de papel	8,8	1,4
Castanhas-do-pará	5,1	1,2
Borracha	3,7	0,4
Cimento	3,0	12,8
Outros	25,4	24,4
Madeiras	—	4,2
Veículos — peças	—	3,8
Produtos siderúrgicos	—	2,9
Equipamentos elétricos	—	2,7
Granito	—	1,5
Compensados	—	1,4
Automóveis	—	1,4
Gases de petróleo não granel	—	1,2

FONTE: In Figueiredo, Newton — Gerenciamento operacional e de manutenção para as futuras frotas do transporte fluvial, Portos e Navios volume XXV, nº 279, nov 82, págs: 32 a 40

TABELA 7

NAVEGAÇÃO INTERIOR, NA BACIA AMAZÔNICA, POR PESO E VALOR, SEGUNDO O TIPO DE CARGA — 1984

TIPO DE CARGA	CARGA TRANSPORTADA							
	Peso				Frete			
	Por tonelada		Por tonelada/milha		Bruto		Médio	Tonelada/milha (Cr$ 1 000 t m)
	Absoluto (t)	Relativo (%)	Absoluto (1 000 t/m)	Relativo (%)	Absoluto (Cr$)	Relativo (%)	(Cr$)	
TOTAL	**5 819 585**	**100,0**	**1 850 442**	**100,0**	**23 192 017 300**	**100,0**	**3 985**	**12,533**
1. Granéis líquidos	666 122	11,45	473 965	25,61	37 898 862 832	163,41	56 894	79,961
Total (Brasil)	1 441 068	24,76	609 440	32,93	53 653 565 272	231,34	37 232	88,037
2. Granéis sólidos	10 911	0,19	2 675	0,14	264 496 050	1,14	24 241	98,877
Total (Brasil)	3 082 190	52,96	486 625	26,30	22 254 200 842	95,96	7 220	45,732
3. Carga geral (Brasil)	1 296 327	22,28	754 377	40,77	47 284 251 186	203,88	36 476	62,680
3.1 Contêineres	7	0,00	3	0,00	119 020	0,00	17 002	39,673
3.2 Frigorificadas	14 010	0,24	11 610	0,63	930 267 550	4,01	66 400	80,126
— Total (Brasil)	14 070	0,24	11 612	0,63	931 232 550	4,02	66 186	80,196
3.3 Sacarias	54 412	0,93	47 383	2,56	1 213 972 940	5,23	22 310	25,620
— Total (Brasil)	73 450	1,26	55 631	3,01	1 593 519 969	6,87	21 695	28,644
3.4 Demais cargas	854 518	14,68	623 640	33,70	40 724 331 573	175,60	47 657	65,301
— Total (Brasil)	1 208 800	20,77	687 131	37,13	44 759 379 647	192,99	37 028	65,140

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1984

Vale o registro de que a PETROBRÁS já iniciou um programa de produção de carvão vegetal, justamente para substituir na região, gradativamente, o óleo combustível".

Dentre as companhias transportadoras de petróleo na Amazônia podemos citar as Linhas Internas da Amazônia Ltda. — NAVEZON, que transportou quase 70 000 t em 1982 e que conta com 12 rebocadores, 26 balsas para o transporte do produto em toda a região, além de prestar apoio aos trabalhos de prospecção da PETROBRÁS nas regiões do Madeira e do Baixo Amazonas, transportando sondas e outros equipamentos.

TABELA 7A

NAVEGAÇÃO INTERIOR, NA BACIA AMAZÔNICA, POR PESO E VALOR, SEGUNDO O TIPO DE CARGA E AS PRINCIPAIS MERCADORIAS TRANSPORTADAS — 1984

TIPO DE CARGA E PRINCIPAIS MERCADORIAS	CARGA TRANSPORTADA						
	Peso				Frete		
	Por tonelada		Por tonelada/milha		Por tonelada		Por tonelada/milha (Cr$ 1 000)
	Absoluto	Relativo (%)	Absoluto (1 000)	Relativo (%)	Absoluto (Cr$)	Relativo (%)	
TOTAL BACIA	**1 599 980**	**100,00**	**1 159 276**	**100,00**	**81 032 049 965**	**100,00**	**69,898**
1. Granéis líquidos (GRL)	666 122	41,63	473 965	40,88	37 898 862 832	46,77	79,961
Óleos combustíveis	504 008	75,66	349 431	73,73	25 963 126 394	68,51	74,301
Gasolina	74 305	11,15	54 431	11,48	4 066 294 746	10,73	74,705
Gases de petróleo	16 130	2,42	13 126	2,77	3 426 575 623	9,04	261,052
Querosene	33 912	5,09	25 961	5,48	2 263 364 694	5,97	87,183
Álcool etílico	34 463	5,17	28 576	6,03	1 953 799 185	5,16	68,372
Outros produtos da indústria química	1 924	0,29	1 779	0,38	172 689 280	0,46	97,070
Asfalto	543	0,08	349	0,07	34 918 747	0,09	100,053
Gases raros e outros	541	0,08	94	0,02	6 838 187	0,02	72,746
Soda e potassa cáustica	150	0,02	138	0,03	5 958 078	0,02	43,174
Óleos e graxas lubrificantes	60	0,01	57	0,01	3 474 300	0,01	60,952
Outros	86	0,01	23	0,00	1 823 600	0,00	79,286
2. Granéis sólidos (GRS)	10 911	0,68	2 675	0,23	264 496 050	0,33	98,877
Cimento	1 194	10,94	931	34,80	134 864 355	50,99	144,859
Outros produtos minerais naturais	8 040	73,69	249	9,31	94 885 429	35,87	381,065
Castanhas-do-pará	707	6,48	1 028	38,43	17 544 660	6,63	17,066
Castanhas de caju cruas	296	2,71	430	16,07	8 905 500	3,37	20,710
Outros minerais metalúrgicos, escórias e cinzas	656	6,01	20	0,75	7 907 200	2,99	395,360
Enxofre	18	0,16	17	0,64	388 906	0,15	22,876
3. Carga geral	922 947	57,68	682 636	58,88	42 868 691 083	52,90	62,798
3.1. Contêineres (CNT)	7	0,00	3	0,00	119 020	0,00	39,673
Elaborados de fumo	7	100,00	3	100,00	119 020	100,00	39,673
3.2. Frigorificadas (FRG)	14 010	0,88	11 610	1,00	930 267 550	1,15	80,126
Carnes de bovinos	5 472	39,06	4 567	39,34	424 822 029	45,67	93,019
Aves comestíveis	6 388	45,60	5 667	48,81	359 462 844	38,64	63,430
Outras preparações alimentícias N E	1 654	11,81	1 015	8,74	113 757 981	13,23	112,076
Outras carnes e miúdos	92	0,66	83	0,71	8 182 021	0,88	98,578
Outros óleos e gorduras vegetais e animais	96	0,69	89	0,77	8 109 354	0,87	91,116
Carnes de suínos	77	0,55	14	0,12	7 369 648	0,79	526,403
Peixes	107	0,76	93	0,80	4 458 050	0,48	47,936
Outros produtos animais — sangue — bucho	11	0,08	10	0,09	1 685 554	0,18	168,555
Maçãs e pêras	15	0,11	14	0,12	1 117 838	0,12	79,845
Leites e produtos lácteos	56	0,40	29	0,25	808 059	0,09	27,864
Outros	42	0,30	29	0,25	494 172	0,05	17,040
3.3. Sacarias (SAC)	54 412	3,40	47 383	4,09	1 213 972 940	1,50	25,620
Farinha de trigo	6 705	12,32	4 684	9,89	180 947 951	14,91	38,631
Açúcar de cana	6 969	12,81	5 640	11,90	175 756 683	14,48	31,162
Arroz	5 904	10,85	3 456	7,29	150 276 317	12,38	43,482
Feijões	5 035	9,25	4 146	8,75	127 713 322	10,52	30,803
Sal (Sacaria)	2 611	4,80	5 021	10,60	126 743 267	10,44	25,242
Milho	9 091	16,71	10 340	21,82	111 643 870	9,20	10,797
Café	1 755	3,23	1 019	2,15	86 835 282	7,15	85,216
Cebolas	4 236	7,79	3 800	8,02	79 647 798	6,56	20,959
Batatas	4 658	8,56	4 230	8,93	59 963 615	4,94	14,175
Preparação de forragem para alimentação animal	2 042	3,75	689	1,45	37 830 734	3,12	54,906
Outros	5 406	9,94	4 358	9,20	76 614 101	6,31	17,580
3.4. Demais cargas	854 518	53,41	623 640	53,80	40 724 331 573	50,26	65,301
Mercadorias não identificadas	164 587	19,26	113 829	18,25	8 628 636 912	21,19	75,803
Gases de petróleo	35 887	4,20	28 137	4,51	8 351 164 931	20,51	296,803
Cimento	104 688	12,25	75 741	12,14	3 378 611 295	8,30	44,607
Outros veículos terrestres part peças	164 855	19,29	128 269	20,57	2 631 651 076	6,46	20,516
Máquinas, aparelhos e material elétrico par./peças	39 531	4,63	34 619	5,55	2 118 499 629	5,20	61,194
Automóveis	23 167	2,71	10 857	1,74	2 036 878 689	5,00	187,609
Outros produtos minerais naturais	14 015	1,64	3 873	0,62	1 143 916 370	2,81	295,356
Asfalto	7 549	0,88	7 473	1,20	1 042 207 647	2,56	139,463
Outras madeiras em bruto ou preparadas	47 583	5,57	33 853	5,43	961 759 343	2,36	28,409
Vasilhames vazios retorno	24 097	2,82	20 531	3,29	806 911 298	1,98	39,302
Outros	228 559	26,75	166 458	26,69	9 624 094 383	23,63	57,816

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1984

Mas a maior empresa ligada ao transporte de petróleo e derivados é a Companhia de Navegação da Amazônia — CNA, fundada em 1957 e que atua em toda a Bacia Amazônica brasileira e peruana, de Iquitos, no Peru, à foz do rio Amazonas. Especializada no transporte de petróleo e derivados, dispõe, atualmente, de uma frota de 33 embarcações com capacidade de 30 mil toneladas, entre navios e chatas-tanque sem propulsão e até uma chata-oficina, capacidade esta que deverá ampliar-se para um total de 40 mil toneladas. Possui diversos empurradores e dispõe de condições técnicas para operar barcos de apoio tipo **supply-boats,** bem como efetuar transporte de produtos químicos e petroquímicos.

A CNA é produto da associação dos armadores estatais Lloyd Brasileiro (17,3% do capital) e PETROBRÁS (27,6%), com as Linhas Brasileiras de Navegação S.A. — LIBRA, detendo esta última 54,4% do seu capital.

As linhas exploradas pela CNA são: Belém—Manaus; Belém—Macapá; Belém—Munguba; Belém—Iquitos; Belém—Santarém; Manaus—Munguba; Manaus—Porto Trombetas (Mineração do Rio do Norte); Iquitos—Manaus (esta é a única linha que transporta petróleo bruto); Manaus—Iquitos e Macapá—Iquitos.

Além do petróleo e derivados, que, apesar de ter apresentado uma queda na sua participação no período compreendido entre 68 e 80, representou o maior percentual de carga transportada, ainda podemos citar o cimento, que teve um aumento considerável, fato ligado às grandes obras, sobretudo de infra-estrutura portuária, que vêm se desenvolvendo na região; madeiras; veículos e peças; produtos siderúrgicos e equipamentos elétricos que se destacam como os produtos principais transportados na Bacia Amazônica.

Diante deste quadro, podemos ainda mencionar a queda de produtos tradicionais transportados e que tinham uma representatividade grande em anos anteriores a 80, caso da castanha-do-pará e da borracha.

O que observamos nos anos 80 é uma mudança na participação do tipo de mercadoria transportada na Bacia Amazônica, fato explicado pelos tipos de projetos que vêm se desenvolvendo na região, fazendo com que o transporte fluvial nesta área sofra modificações e se prepare para as novas tecnologias a serem introduzidas.

Quanto ao transporte de cargas e passageiros, cabe ainda mencionar a participação e desempenho da ENASA.

Segundo o Anuário da SUNAMAM de 1983,[12] o "desempenho da ENASA no transporte de passageiros foi superior ao obtido em 1982, enquanto que, no transporte de cargas, houve uma redução neste mesmo período. Este decréscimo foi conseqüência da redução no volume de cargas transportadas em toda a Região Amazônica, ocasionada pela crise econômica que aflige o país, e que tem contribuído para a desaceleração de grandes projetos em implantação na região.

Com exceção dos navios mistos, que contam com carga cativa para o trecho Belém—Manaus—Belém e do navio cargueiro que a ENASA utiliza nas viagens para as Guianas, todos os seus empurradores e rebocadores vêm operando precariamente devido à falta de sobressalentes de procedência estrangeira, o que também contribuiu para a redução da carga transportada.

Além disso, as chatas e alvarengas de que dispõe vêm sendo recusadas pelos usuários, que preferem contratar o transporte para suas cargas em chatas de convés corrido e com capacidade acima de 500 t, ao invés das de 300 t e com carga em porões, oferecidas pela ENASA".

A Tabela 8 procura mostrar as viagens realizadas nos anos 82 e 83 pela ENASA, a partir de suas duas bases de operação: Belém e Manaus.

Quanto ao transporte de passageiros, a ENASA continuou a crescer em 1983, fato que vem ocorrendo desde 1979, tendo transportado, neste ano, 236 905 passageiros, contra 182 745 transportados em 1982, com um crescimento de 30%.

Segundo o Anuário da SUNAMAM, em 1983 nas linhas do Baixo Amazonas, rio Tocantins e Território do Amapá (desativada a partir de abril), a ENASA movimen-

[12] Anuários da SUNAMAM, p. 194, ver Bibliografia.

TABELA 8

VIAGENS REALIZADAS PELA ENASA, SEGUNDO AS LINHAS, NO BIÊNIO — 1982-83

VIAGENS INICIADAS	NÚMERO DE VIAGENS	
	1982	1983
TOTAL	**539**	**643**
A) EM BELÉM	528	632
Linhas do Baixo Amazonas	77	88
Linha do Amapá	24	06
Linhas do rio Tocantins	117	109
Linha do rio Jari	—	—
Linha de Barcarena	132	254
Linhas dos rios Branco/Negro	—	—
Linha do rio Solimões	01	—
Linha do Peru	—	01
Linha do rio Juruá	03	—
Linha do rio Trombetas	01	—
Linha do rio Madeira	—	04
Linha das Guianas	09	06
Linha de Soure (Ilha do Marajó)	164	164
B) EM MANAUS	11	11
Linhas do Baixo Amazonas	04	01
Linhas do rio Solimões	01	01
Linhas do rio Madeira	03	09
Linha do rio Juruá	01	—
Linha do Peru	02	—

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1983, pág 195

tou 113 946 passageiros, contra 92 015 em 1982, com um crescimento de 23,8%.

Na linha do Marajó, ligando Belém à cidade de Soure, 122 959 passageiros foram transportados contra 90 730 do ano anterior, com crescimento de 35,5%.

A evolução do transporte de passageiros pode ser acompanhada pelas Tabelas 9 e 10.

Quanto à sua frota própria, em operação em 1983, a ENASA contou com 113 embarcações, discriminadas na Tabela 11.

As vias fluviais na Amazônia constituem os eixos naturais da estratégia de ocupação da região. As hidrovias tanto representam importante papel no processo de ocupação, como são a opção de comunicação das populações ribeirinhas. Tal fato faz com que hoje haja uma esperança de revitalização da navegação fluvial integrada aos eixos rodoviários. Entretanto, essas vias naturais, ainda hoje, são desprovidas quase totalmente de obras que visem ao melhoramento da navegabilidade, não contribuindo, portanto, para dinamizar os transportes. A própria complexidade da programação dos embarques gera freqüentes atrasos no suprimento regional, tendo como conseqüência a permanência de balsas ociosas, por vários dias. Tais problemas terão que ser sanados, pois estas vias representam papel de destaque dentro do processo de transformação e desenvolvimento da região, integradas com os demais transportes que vêm adquirindo importância.

Cabe aos governos estaduais e federal implantar uma política de transporte, orientando os investimentos de modo ordenado e seletivo, reservando às hidrovias um papel relevante, não só no que diz respeito à movimentação de cargas, mas sobretudo de passageiros, em se tratando de uma região onde a maioria de sua população depende dessa modalidade de transporte.

TABELA 9

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM LINHAS COMERCIAIS NO PERÍODO — 1979-83

ANOS	PASSAGEIROS			
	Total	Primeira Classe	Classe Regional	Índice (%)
1979	34 285	6 837	27 448	100,0
1980	40 236	7 089	33 147	117,4
1981	46 842	6 124	40 718	136,6
1982	92 015	6 421	85 594	268,4
1983	113 946	7 919	106 027	332,3

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1983, pág 195

TABELA 10

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA LINHA SOURE (ILHA DE MARAJÓ) NO PERÍODO — 1979-83

ANOS	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	ÍNDICES (%)
1979	95 245	100,0
1980	100 265	105,3
1981	80 522	84,5
1982	90 730	95,3
1983	122 959	129,1

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1983, pág 195

TABELA 11

FROTA DA ENASA, SEGUNDO O TIPO DE EMBARCAÇÃO — 1983

TIPO DAS EMBARCAÇÕES	QUANTIDADE
TOTAL	**113**
Navio misto fluvial	8
Chatinha motorizada	1
Navio cargueiro	1
Lancha para passageiros	2
Empurrador de 840 HP	2
Empurrador de 420 HP	6
Empurrador de 210 HP	5
Rebocador	4
Chata petroleira	6
Chata e alvarenga para carga geral	68
Catamarã	5
Barcaça para veículos	2
Emvarcação de apoio	2
Draga de sucção	1

FONTE: Anuário da SUNAMAM, 1983, pág 196

O Sistema de Transporte Rodoviário

Contando com uma extensão de 42 163 km em 1984, a rede rodoviária da Região Norte era a menor do país e a mais precária, pois, desse total, apenas 4 784 km estavam pavimentados, sendo que o tráfego nos restantes 37 379 km (não pavimentados) continuava dependendo das condições ambientais reconhecidamente problemáticas na região, em virtude de seu intenso regime de chuvas.

A evolução da rede de rodovias na região vincula-se ao processo de ocupação do território brasileiro, que em diversos períodos da história recente foi justificado de várias formas tais como:

— redirecionamento dos fluxos migratórios inter-regionais, via políticas de colonização e de expansão das fronteiras de recursos; e

— salvaguarda das áreas de fronteira via política de segurança nacional.

Na década de 60, duas vias de ligação entre o Centro-sul e a Região Norte foram concluídas — a Belém—Brasília (BR-010) e a Cuiabá—Porto Velho—Cruzeiro do Sul (BR-364). As áreas ao longo desses eixos estão ocupadas e são as que apresentam os maiores problemas de posse da terra.

No início da década de 70, os governos militares, preocupados com questões de segurança nacional e acirramento das tensões sociais no Nordeste, voltaram-se para a Região Norte e implementaram grandiosos planos de ocupação via colonização dirigida e de abertura de estradas, como a Transamazônica (BR-230), a Porto Velho—Manaus (BR-319), a Cuiabá—Santarém (BR-163) e alguns trechos da Perimetral Norte (BR-210), além do asfaltamento da Belém—Brasília, ver Sorj [13] e Henriques. [14]

Em decorrência da crise econômica por que passou o Brasil no final dos anos 70 e início dos 80, os investimentos em rodovias novas foram suspensos e somente em casos de absoluta prioridade foram alocados recursos para pavimentação e restauração das já implantadas. O exemplo mais importante foi o asfaltamento da BR-364 no trecho Cuiabá—Porto Velho, concluído em 1985, e as obras de pavimentação entre Porto Velho e Rio Branco que ainda se desenvolvem.

A implantação de tal rede de rodovias de grande extensão alterou profundamente a estrutura espacial de transportes na região, passando de um sistema simples, baseado na navegação fluvial, para as etapas iniciais de um sistema complexo, que utiliza de maneira intensa todas as modalidades de transporte. Existe, em particular, a questão concernente à pequena capacidade de transporte de passageiros da frota fluvial que impedia os grandes processos de ocupação na região.

Uma Tipologia das Rodovias da Região

A possibilidade de se estabelecer uma tipologia de estradas de rodagem advém das características peculiares da região: sua grande extensão territorial subocupada, suas áreas especializadas, de atividades econômicas vinculadas a políticas de integração nacional via grandes eixos rodoviários de penetração.

As rodovias foram divididas em dois grandes grupos: os eixos e os sistemas rodoviários. Os eixos caracterizam-se por estradas únicas com poucas ramificações em seus traçados, enquanto os sistemas são conjuntos de estradas próximas, ligando centros urbanos e/ou áreas de atividades econômicas não punctiformes, como são os casos da agricultura e pecuária.

OS GRANDES EIXOS

A estrutura espacial do sistema rodoviário da região tem como base sete grandes eixos que correspondem a seis rodovias federais e a uma estadual no Pará.

As duas rodovias mais antigas em termos de início de implantação, via Governo Federal, são: a Belém—Brasília (antiga BR-14 atual BR-010) com 1 901 km, implantada em dois anos (1958-60) e as-

---

[13] Sorj, Bernardo, p. 114-5, ver Bibliografia

[14] Henriques, Maria Helena F da Trindade, p. 398-9, ver Bibliografia.

faltada entre 1972-73 e a Cuiabá—Porto Velho—Rio Branco—Cruzeiro do Sul—Divisa com o Peru (antiga BR-29 e atual BR-364), implantada de 1960 a 68 e ainda em fase de asfaltamento (1986).

As atividades econômicas que se estruturam ao longo da Rodovia Belém—Brasília têm na pecuária e na agricultura sua principal expressão, conforme indicam Valverde e Dias [15] e Becker. [16]

No caso da BR-364, o binômio mineração (mais antigo) e agricultura (mais recente) atrai os grandes fluxos migratórios para a Amazônia Ocidental, como mostram Santos, [17] Henrique, [18] Oliveira, [19] Valverde et alii [20] e Wesche. [21]

O grupo de eixos implantados na década de 70 pelos governos militares comandados pela implantação da Transamazônica (BR-230) e implementado pelo Plano de Integração Nacional — PIN teve seu aparato legal criado, especialmente, para organizar as condições infra-estruturais da área para o acolhimento previsto de 100 mil famílias, 100 cooperativas e um sistema urbano voltado para essa colonização, subdividido em: agrovilas (pequenos centros residenciais com capacidade média de 50 famílias, possuindo sede administrativa, escola primária, unidade de saúde, pequeno centro comercial e um campo de futebol); agrópolis (centro intermediário que seria circundado por 20 agrovilas. Teria uma cooperativa, escolas de 1.º e 2.º graus, banco e posto de correio); e rurópolis (o maior centro do sistema, possuindo aeroporto, hospital, unidades de beneficiamento da produção e uma estrutura de serviços técnicos que cobriria sua área de influência).

Erros de planejamento e de execução, aliados a visões otimistas e a um ufanismo desmesurado, conforme mostram Rebelo [22] e Ministério dos Transportes, [23] fizeram fracassar a colonização ao longo dessas estradas via pequeno produtor nordestino (em 1974 das 100 000 famílias previstas apenas 5 717 estavam instaladas ao longo da Transamazônica entre Marabá, Altamira e Itaituba).

A partir de 1974, o Governo Federal reorientou sua política de ocupação da Região Norte e iniciou o incremento de incentivos fiscais para atrair a grande empresa geralmente do Centro-sul a investir em atividades rurais e de mineração na região.

Nos grandes eixos restantes, o predomínio das grandes empresas faz-se notar, principalmente as grandes mineradoras e as de projetos agropecuários.

Na Cuiabá—Santarém (BR-163), com 1 747 km, implantada em 1973-74, principalmente no trecho de Mato Grosso até a fronteira sudoeste do Pará, o processo de ocupação via grandes empreendimentos já está consolidado.

Em território paraense, o processo de ocupação no trecho entre Santarém e a Transamazônica e dali até Itaituba, às margens do Tapajós, está se consolidando. Apresenta um forte dinamismo, pois ali se misturam além dos antigos colonos remanescentes dos grandes projetos de colonização da Transamazônica do início da década de 70, projetos agrícolas, agropecuários e de silvicultura da borracha, além de empresas mineradoras de ouro e garimpeiros.

A Porto Velho—Manaus (BR-319), com 866 km, é considerada uma estrada especial, pois foi entregue totalmente asfaltada em 1969. No trecho entre Porto Velho e Humaitá (AM), predominam grandes fazendas de pecuária; na porção intermediária (altura do entroncamento da BR-174, que é o trecho que liga Manicoré, às margens do rio Madeira, à BR-163) existem projetos de produção de seringueiras; e no trecho próximo a Manaus, a produção de alimentos para a cidade é a atividade mais forte.

A Manaus—Boa Vista (BR-174) é considerada, hoje, como uma das mais precárias estradas de grande extensão da Região Norte e seu asfaltamento é soli-

15 Valverde, Orlando e Dias, Catharina Vergolino, ver Bibliografia
16 Becker, Bertha K. e Machado, Lia Osório, ver Bibliografia.
17 Santos, Breno Augusto dos, ver Bibliografia.
18 Henriques, Maria Helena F. da Trindade, ver Bibliografia.
19 Oliveira, Luiz Antonio Pinto de, ver Bibliografia.
20 Valverde, Orlando et alii, ver Bibliografia.
21 Wesche, Rolf, ver Bibliografia.
22 Rebelo, Darino Castro, ver Bibliografia.
23 Estradas da Amazônia, ver Bibliografia

citado tanto por amazonenses, quanto pelos habitantes de Roraima, principalmente os empresários — ver Mêne.[24] Próximos a essa estrada estão os grandes depósitos de cassiterita de Pitinga, a maior mina de minério de estanho do mundo (próximo à divisa do Amazonas com Roraima). No trecho de Caracaraí a Boa Vista e até a divisa com a Venezuela, a estrada corta grandes fazendas de pecuária extensiva e de cultivo de arroz, principalmente de fazendeiros gaúchos.

Um exemplo de empresas que atuam nesses grandes eixos da região é a Empresa de Ônibus União Cascavel — EUCATUR, que possui a mais extensa linha de ônibus do mundo (7 200 km), ligando Cascavel, no Paraná, a Caracas, na Venezuela, cortando sete unidades do território brasileiro — Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Amazonas e Roraima e utilizando as seguintes estradas federais: BRs-169, 364, 319 e 174. A ligação total foi inaugurada em julho de 1985, porém, a ligação Cascavel—Boa Vista é servida pela EUCATUR desde 1971 e já transportou, até 1985, mais de 1 milhão de colonos, a maioria absorvidos pelos Estados de Mato Grosso e Rondônia. A empresa possui 500 veículos que rodam 2 400 000 km/ano e uma oficina completa em Ji-Paraná (RO) que inclusive fabricou um veículo especial para a Amazônia — o "minissaia" com suspensão mais alta e sem bagageiros, com dois compartimentos: um para passageiros e outro para cargas, conforme **Veja.** [25]

Finalmente, o grande eixo não federal, a PA-150, que vai de Barcarena, porto próximo a Belém, onde está localizado o complexo industrial de alumínio do consórcio ALBRÁS/ALUNORTE, até a fronteira nordeste de Mato Grosso. Essa estrada corta áreas de grandes projetos federais como Tucuruí e Carajás, margeia áreas de garimpo da serra dos Gradaús e ao longo de seu trajeto foram se instalando grandes fazendas de gado, agricultura e empresas de extração de madeira além de pequenas propriedades com agricultura de alimentos.

Ao longo dessa estrada estadual paraense estão ocorrendo as mais drásticas ações predatórias à cobertura vegetal já vistas na Região Norte. Uma reportagem do **Jornal do Brasil** (3-8-86, 1.º caderno, p. 28) mostra que, nos últimos oito anos de ocupação, 8 200 km² foram desmatados para diversos fins como: pastos, áreas agrícolas, extração de madeiras, mineração e garimpos de uma área total de 47 270 km² entre Marabá e Conceição do Araguaia ao longo de 330 km, dos aproximadamente 1 050 km de extensão total da PA-150 (ver Figura 1).

EIXOS DE MÉDIA EXTENSÃO

Outros eixos de extensão menor, com distâncias médias entre 200 e 300 km, aparecem também ligando alguns centros urbanos a áreas com atividade econômica importante, tais como:

— a diagonal BR-317 — Lábrea—Assis Brasil, que está implantada no trecho Boca do Acre (AM) — Rio Branco e asfaltada de Rio Branco até o entroncamento para Xapuri, prosseguindo sem asfalto até Assis Brasil (AC) (agricultura e pecuária);

— a AM-010 que liga Manaus a Itacoatiara (AM) totalmente asfaltada (agricultura e avicultura);

— trecho inicial da BR-210 (Perimetral Norte) entre Macapá e Porto Grande (AP), área de acesso à serra do Navio, muito embora esteja em más condições de tráfego e o grosso do transporte seja feito pela Estrada de Ferro do Amapá que liga Macapá à serra do Navio (extrativismo mineral);

— a BR-425, rodovia de ligação entre Abunã (RO), entroncamento com a BR-364 entre Porto Velho (RO) e Rio Branco (AC) e a cidade de Guajará-Mirim na fronteira com a Bolívia (extrativismo mineral e agricultura);

— a PA-156 que liga Tucuruí a Cametá e Limoeiro do Ajuru (PA), correndo paralela ao baixo curso do rio Tocantins (agricultura, pecuária e extrativismo vegetal);

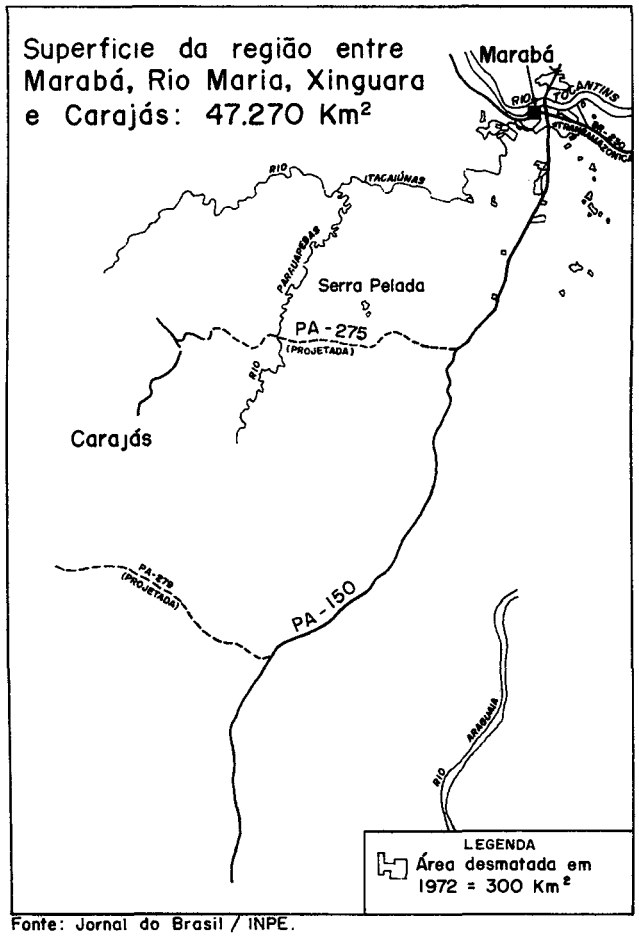
— a PA-151 também paralela ao baixo curso do Tocantins, que está implantada de Baião a Igarapé-Miri e asfaltada de Igarapé-Miri até o Porto de Barcarena

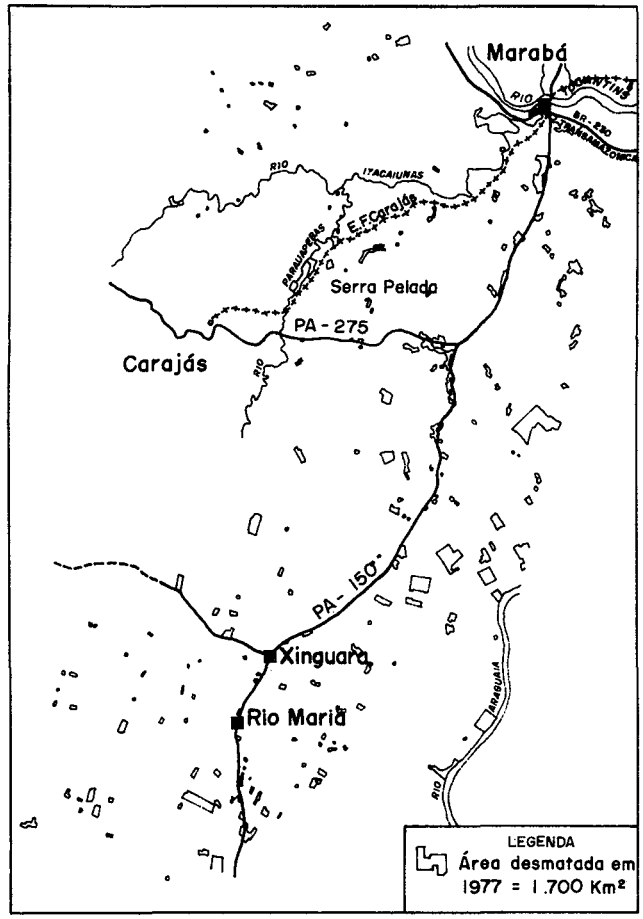
[24] Mêne, João Batista de Melo, ver Bibliografia.

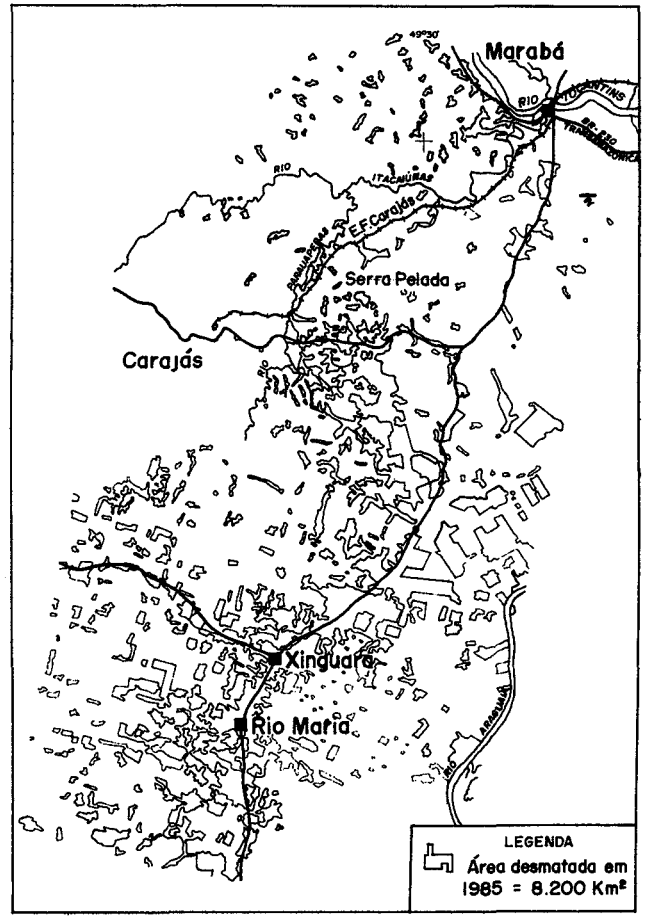
[25] Seção Transporte, Veja, p. 53, ver Bibliografia.

FIGURA 1

SUPERFÍCIE DA REGIÃO ENTRE MARABÁ, RIO MARIA, XINGUARA E CARAJÁS: 47.270 km²







Fonte: Jornal do Brasil / INPE.

(PA) (agricultura, pecuária e extrativismo vegetal da castanha); e

— a BR-316 no trecho entre Belém—Capanema (PA)—Peritoró (MA) faz a ligação entre o sistema rodoviário de Bragantina (PA) e São Luís (MA). Área de frente pioneira no início dos anos 70, foi ocupada por maranhenses e cearenses que chegaram até o sudeste do Pará incentivados por projetos de colonização federal tendo como base a agricultura de alimentos (arroz principalmente). Atualmente os pequenos colonos estão distribuídos nas áreas a oeste da estrada e os projetos de grandes empresas agropecuárias estão na porção leste indo até o litoral.

O SISTEMA REGIONAL DA ÁREA BELÉM—SALGADO—BRAGANTINA

Além desses eixos rodoviários de grande e média extensão, existe uma rede adensada de estradas, quase todas asfaltadas, que cobrem toda a região compreendida pelas micros: Metropolitana de Belém, Bragantina e Salgado, alcançando o litoral da mesorregião leste paraense, servindo a mais de 20 municípios. É um sistema regional bastante integrado que serve à Metrópole de Belém e a centros urbanos importantes como Castanhal, Capanema, Igarapé-Açu e Capitão Poço, além de Bragança e do Porto de Salinópolis. Cobre áreas agrícolas, de pecuária e lazer, como segunda residência da classe média de Belém.

SISTEMAS RODOVIÁRIOS RURAIS DE RONDÔNIA E RORAIMA

Muito embora menos adensados e mais precários do que o anterior, a Região Norte possui dois sistemas rodoviários que dão suporte a atividades agrárias, um em Rondônia (o mais importante) e outro em Roraima.

O sistema de estradas rurais de Rondônia estrutura-se ao longo da BR-364, principalmente no trecho entre Pimenta Bueno, Cacoal, Presidente Médici, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Jaru e Ariquemes e vincula-se majoritariamente à agricultura.

Em Roraima, o sistema concentra-se no Município de Boa Vista, entre as bacias dos rios Uraricoera ao norte e Mucajaí ao sul. Ao norte do paralelo de 2º latitude norte até as fronteiras com a Venezuela e Guiana, existem mais de dez estradas estaduais implantadas, que dão apoio às grandes fazendas de pecuária extensiva (mais de 1 000 000 de ha de pastos, dos quais 82 000 ha plantados) e às culturas de arroz e milho que ocupam mais de 25 000 ha. O eixo central desse sistema é a rodovia BR-174 no trecho Manaus (AM)—Boa Vista (RR) e Boa Vista—fronteira com a Venezuela.

A construção de estradas rurais ligadas aos sistemas rodoviários estaduais e de estradas vicinais vinculadas aos sistemas dos respectivos municípios gera e ainda gerará muita celeuma entre ecologistas, especialistas em colonização, empresários, colonos, políticos e lideranças locais.

Há os que pregam que um sistema de estradas vicinais permanente durante o ano todo é uma das condições necessárias para que os projetos de colonização na área possam viabilizar-se conforme Wesche. [26] Por outro lado, há também a preocupação dos ecologistas e indigenistas quanto ao descompasso entre as delimitações das reservas, tanto indígenas quanto ecológicas, e o planejamento e implantação dessas estradas rurais cortando essas áreas de reservas já que uma vez implantadas é impossível restringir a ocupação predatória no local. Tal alerta foi dado na revista **Ciência Hoje** por dois técnicos do Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia — INPA, conforme Fearnside e Ferreira. [27]

ESTRADAS DE SERVIÇO À MINERAÇÃO

A Região Norte apresenta também outro conjunto de rodovias, que apesar de ser espacialmente desarticulado e composto, na maioria dos casos, por precárias estradas de acesso e escoamento da produção, são ligações extremamente importantes, pois viabilizam vários projetos de mineração.

---

[26] Wesohe, Rolf, ver Bibliografia.

[27] Fearnside, Philip M. e Ferreira, Gabriel de Lima, ver Bibliografia,

É um conjunto heterogêneo, pois nele aparecem estradas dos mais variados tipos, que vão da rodovia de apoio ao Projeto Grande Carajás (PA-275), inteiramente asfaltada, no trecho de Marabá até a área do projeto — núcleos urbanos de Carajás, Parauapebas e Rio Verde — atualmente com aproximadamente 40 mil pessoas; à BR-421, projetada para fazer a ligação entre Ariquemes e Guajará-Mirim (RO) e que está implantada até o km 42, servindo de estrada de apoio e de escoamento da produção de estanho das minas de Massangana e Jucá, além de ser área de intenso povoamento com projetos de colonização agrícola; até estradas de serviço, na maioria dos casos, implantadas pelas próprias companhias mineradoras para escoamento da produção e garantir as comunicações do aglomerado de empregados com os centros urbanos de maior porte da região. Alguns desses aglomerados são verdadeiras **company towns,** algumas com mais de 3 000 empregados. [28]

Com exceção do Projeto Grande Carajás, indiscutivelmente um empreendimento de grandes proporções vinculado majoritariamente à extração de ferro (reservas de 18 bilhões de toneladas de alto teor) e a mais uma série de outros minerais importantes como manganês (75 milhões de toneladas), cobre (1,2 bilhão de toneladas), bauxita (48 milhões de toneladas) e outros como níquel, cromo, estanho e ouro (serra Pelada é a área norte de Carajás), pode-se citar, como exemplo, dois projetos de porte montados por empresas privadas. Um primeiro, a mina de cassiterita (minério do estanho), às margens do rio Pitinga, no Amazonas, distante 300 km de Manaus pela estrada BR-174 (Manaus—Boa Vista), próximo à fronteira com o Território de Roraima. Essa mina pertence à Mineração Taboca, empresa do Grupo Paranapanema (grupo minerador de grande porte), que iniciou sua produção em 1982, abrindo, para isso, uma estrada de "serviço" entre a área da primeira ocorrência e a BR-174; em 1983 foram descobertas as atuais dimensões do depósito, algo próximo a 535 milhões de toneladas, o que a tornou a maior e a melhor reserva do mundo. É possível explorar o minério do estanho de Pitinga a um custo de US$ 3,50 a tonelada, enquanto na Bolívia o minério custa US$ 12,00. Mesmo com os atuais (1986) preços internacionais do minério em baixa (US$ 5,50 em média), a mina ainda é muito lucrativa. [29] Para se ter uma idéia da velocidade dos acontecimentos na Região Norte, quando se trata de mineração, é necessário frisar que essa estrada de "serviço" ainda não está cartografada no mapa rodoviário do Estado do Amazonas de 1985, editado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Não obstante, a empresa já investiu na área cerca de 95 milhões de dólares, inaugurando uma hidrelétrica de 10 mil km e contando com 3 000 trabalhadores no local. Pitinga garante 90% da produção de estanho do Grupo Paranapanema, que é o maior produtor brasileiro, garantindo 77% da produção.

A inauguração da hidrelétrica em 1987 (a primeira do Estado do Amazonas a entrar em operação) trará grandes modificações na estrutura de transporte da região. Atualmente a cassiterita de Pitinga é enviada para São Paulo, onde se efetua sua transformação em estanho. Futuramente, esse processamento se dará próximo à área de mineração (daí a construção da hidrelétrica), e será pelo Porto de Manaus que se escoará o estanho produzido.

O segundo exemplo está também ligado ao minério de cassiterita, porém, agora, na tradicional província geológica de Rondônia (a abertura da BR-364 tinha como uma das suas principais justificativas, na década de 60, o acesso a essas jazidas). O projeto chama-se Mineração Santa Bárbara e pertence à multinacional British Petroleum. A área de mineração localiza-se a 120 km de Porto Velho (RO) e a estrada de serviço de 70 km de extensão vai até a área de outra mineradora (Mineração Jacundá). A mina da British, que conta atualmente com um efetivo de 2 200 pessoas, é de padrão sofisticado, pois já utiliza dois microcomputadores de porte médio para cálculos geofísicos das explorações e

[28] Netz, Clayton, p. 38-45, ver Bibliografia.

[29] Stein, Yolanda, p. 16, ver Bibliografia.

nas atividades administrativas da pequena cidade que se implantou ali. Há previsão para que esses micros sejam ligados, via satélite, com um grande computador da sede da empresa no Rio de Janeiro.

Existem na Região Norte muitas empresas de mineração nos mais variados estágios de pesquisa, prospecção e produção, o que certamente ampliará em muito esse conjunto chamado de "estradas de serviços". [30]

ESTRADAS DE APOIO A ÁREAS DE GARIMPO

No último grupo estão as estradas de acesso a áreas de garimpo, abertas pelos próprios garimpeiros e posteriormente "oficializadas" pelas autoridades da região. Para uma análise da atividade garimpeira na Região Norte, consultar Santos. [31]

Muito embora o sistema de transportes em áreas de garimpo, na maioria dos casos, se estruture sobre o avião, por exemplo, em Itaituba (PA) concentram-se 53 empresas de táxi aéreo e 235 aviões que cobrem principalmente a área entre os vales dos rios Tapajós e Jamanxim, atualmente com 445 garimpos e 350 pistas. [32] Principalmente no que se refere ao deslocamento de pessoas e ao escoamento de metais preciosos, os transportes rodoviário e fluvial cobrem a parte mais pesada do transbordo que garantem a logística dos aglomerados: barcaças, dragas, motobombas, gêneros alimentícios e outros equipamentos.

Em áreas mais interiorizadas, a figura do "dono de pista" é ainda muito forte. São os proprietários de aviões que servem o garimpo e que ganham uma parte da produção extraída e ainda o direito à exclusividade de exploração da cantina.

Em áreas mais próximas aos grandes eixos rodoviários, esse sistema tende a ser quebrado por essas "estradas de apoio", que estabilizam ligações com os centros próximos e com o resto do país, abrindo cada vez mais os garimpos a uma massa de migrantes cada vez maior, notadamente os sem-terra. Tal processo não se estabelece sem conflitos, principalmente entre os de "dentro" e os de "fora". Os pioneiros e os donos de pista tentam bloquear, de todos os modos, a chegada dos de "fora", os novos garimpeiros. As autoridades locais tomam partido de um ou outro grupo conforme a ocasião:

— em caso de garimpos potencialmente produtivos, controlados por poucos e de onde se desconfia que haja um alto percentual de contrabando da produção, há um interesse em forçar a abertura do garimpo para que se estabeleçam condições de crescimento da população ali e que se justifique a fiscalização do poder público;

— em lugares onde o garimpo tornou-se uma área de atração tão forte que o fluxo migratório torna-se, ou corra o risco de tornar-se sem controle, o poder público tenta instituir barreiras legais ou, em alguns casos, não tão legais assim, para estancar o fluxo e controlar os conflitos internos; e

— em lugares onde o poder público é parte integrante dos interesses dos de "dentro", o controle da área é ainda mais efetivo e poderoso.

No primeiro caso estão os exemplos dos novos garimpos de Oiapoque (AP), onde existe uma velada disputa entre autoridades brasileiras e francesas da Guiana na compra do ouro extraído. Há, também, o exemplo do garimpo de Periquitos no rio Madeira, na fronteira entre Rondônia e Bolívia. O conflito ali se dá entre garimpeiros e empresas mineradoras. Os garimpeiros (são 15 000 homens e 2 500 balsas) ganharam na Justiça (Tribunal Federal de Recursos), em julho de 1986, o direito de exploração do ouro até fevereiro de 1987 sobre a empresa C. R. Almeida que explora 45 km de extensão das margens do Madeira. Há interesse do governo de Rondônia em não desalojar tal contingente de garimpeiros que poderiam criar problemas sociais imprevisíveis no estado, além de serem eles ávidos consumidores do co-

30 Valverde, Orlando et alii, ver Bibliografia.

31 Santos, Breno Augusto dos, p. 219-229, ver Bibliografia.

32 Amaral, Ricardo, p. 13, ver Bibliografia.

mércio de Porto Velho. As "estradas de apoio" são abertas a partir da BR-425 (Abunã—Guarajá-Mirim) e vão até as margens do Madeira.

No segundo caso, o exemplo mais eloqüente é o garimpo de Serra Pelada que por suas proporções tornou-se quase uma área de segurança nacional, contando com uma robusta estrutura administrativa e fiscal onde se misturam os órgãos federais, estaduais e a municipalidade de Marabá. A área conta com uma ampla estrutura de transporte representada por uma estrada asfaltada até Marabá (PA-275), além de um concorridíssimo, porém precário, aeroporto que movimentou, em 1984, 1 075 aviões e 4 538 passageiros. Os garimpeiros de Serra Pelada contam até com representação política no Congresso Nacional e possuem um poder de pressão muito grande.

No terceiro caso, o exemplo mais clássico conhecido não está exatamente no espaço da Região Norte e sim em sua fronteira com a Região Centro-Oeste; trata-se do Município de Alta Floresta (MT). A empresa controladora da área é a INDECO S/A., empresa de colonização para fins agrícolas, e os conflitos se dão entre os garimpeiros do rio Teles Pires, na fronteira com o Pará, e as empresas mineradoras que se associam informalmente àquela empresa para a extração do ouro. [33] Em 1983, o Grupo Paranapanema contratou uma empresa especializada em atividades de segurança rural, a Sacopã de Manaus (AM), para retirar 8 000 garimpeiros de suas áreas de exploração. [34]

Em 1980, a INDECO S/A já havia montado uma outra grande operação de retirada de garimpeiros e prostitutas de suas áreas. A estrada de acesso a Alta Floresta e sua região é a MT-208 que se conecta com a Cuiabá—Santarém (BR-163). Esse é um problema de difícil solução, pois, praticamente, os 400 mil ha da área pertencem à INDECO S/A e também os alvarás de lavra, o que faz de Alta Floresta um peculiar município **company town** agrícola, sem muita agricultura e com muito garimpo clandestino conflitando com mineradoras.

Há, também, um conjunto de estradas já "oficializadas" no Pará que dão acesso a garimpos. São estradas de 70 a 180 km de extensão, como a PA-279 que fará a ligação de Xinguara (entroncamento com a PA-150) com São Félix do Xingu e passa pelos garimpos da serra da Seringa. Mais ao sul, pela mesma PA-150, na altura de rio Maria e Redenção, outras estradas com extensão média de 70 km avançam para os depósitos auríferos da serra dos Gradaús, já com risco de invasão da reserva indígena dos Caiapós.

Outra grande área de garimpo em que se prevê para muito breve a abertura de estradas de apoio, pois margeada por dois grandes eixos, é a área situada entre os rios Tapajós e Jamanxim no sudoeste do Pará. Na margem leste do Jamanxim, passa a Cuiabá—Santarém (BR-163) e, na margem oeste do Tapajós, a Transamazônica (BR-230). Nessa área estão operando aproximadamente mais de 20 000 homens e é possível que 4 000 balsas estejam dragando o leito desses rios. É uma área propícia para o que chamaremos de interconexão modal dos transportes em áreas de garimpo. A cidade de Itaituba dá o suporte aéreo (como já vimos anteriormente, são 53 empresas de táxi aéreo, movimentando 2 218 pousos e decolagens e 42 040 passageiros em 1984), enquanto as estradas e os rios garantirão o transporte de carga pesada e o de passageiros ainda não favorecidos pela sorte (os que não "bamburraram").

O que se conclui desses exemplos é que, em termos de extração de metais preciosos e de terras devolutas para a agricultura, a abertura de estradas é um fator de atração migratória extremamente forte e que, quase sempre nas etapas iniciais de implantação, gera conflitos violentos, que somente se regularizam com uma intervenção do poder público, principalmente os da instância federal via Polícia Federal, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária — INCRA, Secretaria da Receita Fe-

[33] Mineração: Ouro, Prazer e Dor, p. 46-48, ver Bibliografia.

[34] Gomes, Laurentino, p. 82-84, ver Bibliografia.

deral, Fundação Nacional do Índio — FUNAI e outros, pois normalmente nem os municípios nem os órgãos estaduais estão aparelhados para conter tais conflitos.

É de se supor que ainda novas áreas serão descobertas, novas "estradas de apoio" serão abertas e que novos conflitos advirão.

Impactos da ampliação do sistema rodoviário na Região Norte

Um dos pontos que pode orientar uma análise sobre as conseqüências da abertura da Região Norte ao resto do Brasil foi a reorganização dos sistemas de transportes. A navegação fluvial, substituída em parte pela rodovia, tornou-se extremamente especializada no transporte de derivados de petróleo e de minérios que são explorados em áreas próximas à calha do Amazonas. O transporte rodoviário por sua agilidade, flexibilidade e rapidez cresceu excessivamente e ficou pouco sujeito a controles por parte das autoridades.

Durante a década de 70, fluiu sobre as novas rodovias uma enorme frota de caminhões e ônibus que alterou profundamente os deslocamentos populacionais, provocou o encurtamento nos prazos de entrega das mercadorias, modificando a administração dos estoques das empresas comerciais e estabelecimentos agrícolas, aumentando, por isso, o fluxo monetário, gerado por uma maior quantidade de transações comerciais.

Com a abertura das rodovias viabilizou-se uma ampla gama de projetos de agropecuária e de mineração comandados pelo poder público e por grandes grupos empresarias do Centro-sul. Paralelamente, houve um deslocamento em larga escala de parcelas da população em busca de terras para atividades agropecuárias e áreas de garimpo, partindo principalmente do Sul e Nordeste.

Em seu livro **Geopolítica da Amazônia,** Becker [35] distingue quatro espaços de ocupação na chamada Amazônia Oriental, no trecho cortado por três grandes eixos: Belém—Brasília (BR-010), Transamazônica (BR-230) e a PA-150.

— O espaço de ocupação induzida na mata do norte de Goiás, dominado pelas fazendas de pecuária geralmente pertencentes a fazendeiros individuais, constitui local de grandes conflitos de terra entre fazendeiros e posseiros normalmente vindos do Maranhão. A principal área de conflito é o extremo norte de Goiás (Bico do Papagaio), no entroncamento entre a Belém—Brasília e a Transamazônica.

— O espaço de ocupação incentivada, dominado pela grande empresa do Sudeste. É a área incentivada pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia — SUDAM e pelo Banco da Amazônia S.A. — BASA e dedicada à exploração de madeira, pecuária, mineração e agricultura. Situa-se no extremo sul do Pará, na porção oeste da rodovia PA-150. É a área menos povoada por estar mais afastada da estrada e, por isso mesmo, potencialmente menos conflituosa.

— O espaço de ocupação dirigida pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária — INCRA, dominado pelos pequenos produtores com lotes de 100 ha dedicados a agricultura. Situa-se no eixo da Transamazônica principalmente entre Marabá e Altamira. É uma área que sofreu várias modificações em virtude da posterior construção da represa de Tucuruí e o conseqüente remanejamento dos colonos para outras áreas rurais afastadas do lago criado.

— O espaço dos enclaves de ocupação antiga que são dominados por dois grupos de ocupantes, os antigos posseiros localizados em terras não muito férteis na fronteira entre Goiás e Pará e a área dos grandes castanhais principalmente nas margens do rio Tocantins. Essa área de ocupação tradicional da agricultura de roça e do extrativismo da castanha está sendo desestruturada pelo processo de valorização das terras decorrentes da "abertura" dessa área para outros interesses econômicos. Valorização essa que vem no rastro das estradas e da infra-estrutura decorrente da alocação dos grandes projetos governamentais na região.

Espaços semelhantes aos mencionados foram estruturados ao longo da

[35] Becker, Bertha K., p. 220-226, ver Bibliografia.

BR-364, entre Mato Grosso, Rondônia e Acre e, também, estão sendo ao longo da BR-163 (Cuiabá—Santarém), principalmente em território mato-grossense.

Todavia, tais processos de ocupação, quando não planejados e monitorados adequadamente pelas diversas instâncias do poder público, acabam por gerar graves distorções sociais e danos irreparáveis ao meio ambiente.[36]

Podemos analisar alguns pontos positivos e os rebatimentos negativos, na natureza e na sociedade, do processo de ampliação da rede viária na Região Norte:

— maior e melhor conhecimento do território com o alargamento da fronteira de recursos;

— integração total da região ao sistema produtivo do Brasil;

— aumento da arrecadação fiscal dos estados e municípios e aumento na geração de empregos; e

— melhoria na estrutura comercial e de serviços dos municípios alcançados pelas estradas e uma melhor integração das modalidades de transportes.

Porém, toda essa sucessão de processos considerados positivos para o desenvolvimento de uma região, sem esquemas de controle adequado, propicia distorções do tipo:

— perda de controle do fluxo migratório causando:

— conflitos fundiários entre antigos e novos ocupantes ou entre grandes e pequenos produtores através de clássicos mecanismos como grilagem, invasões, expulsões e muita morte;[37]

— conflitos entre garimpeiros e empresas de mineração (para algumas notícias sobre tais conflitos, consultar **Agenda**[38] e **Veja**);[39] e

— disseminação de doenças tropicais na região, em virtude do aumento da população, via migrantes não adaptados às condições de insalubridade da área.[40] Em outras regiões do país, a disseminação se dá de dois modos: via refluxo de migrantes desistentes ou através dos transportes (na carga, no veículo ou no motorista).

Vetores como o **aedes aegypti** e o **hemagogus** podem perfeitamente desencadear uma epidemia de febre amarela, semelhante à de dengue que no Rio de Janeiro, no primeiro semestre de 86, infectou 350 mil pessoas.[41]

— A ampliação do trabalho escravo em áreas de pouca acessibilidade, como em grandes fazendas ou áreas de mineração ou de extração de madeiras.

A estruturação de um contingente de migrantes em estado de pauperização total induz empresários inescrupulosos a usar essa força de trabalho sob formas disfarçadas de escravidão em suas propriedades sem fiscalização suficiente, conforme Becker e Machado[42] e **Agenda.**[43]

— Colapso da infra-estrutura urbana dos antigos centros, que se viram, de súbito, tendo que gerenciar estruturas administrativas não compatíveis com os formidáveis aumentos de habitantes que ocorreram a partir de meados da década de 70 até os dias atuais. (Sobre essas questões consultar Santos[44], Machado[45], Henriques[46] e Oliveira[47]).

— Especulação fundiária sem controle, alterando fortemente o valor da terra, muitas vezes de baixa produtividade.

— Atuação predatória conduzida simultaneamente por fazendeiros e grandes empresas rurais no preparo de suas terras para as atividades agrícolas e pastagens, aliados a empresas de extração de madeiras, provocando grandes devastações nas florestas, sem que se tenha uma preocupação com o uso racional dessas matas.[48]

— Descompasso entre o aumento da produção agrícola e a lentidão no processo de ampliação da capacidade de armazenagem a seco e a frio, criando sérios transtornos em termos de queda de pre-

---

36 Severino, Nelson A., p. 28-9, ver Bibliografia. 37 Becker, Bertha K., p. 130-40, ver Bibliografia. 38 Mineração: Ouro, Prazer e Dor, p. 46, ver Bibliografia. 39 Gomes, Laurentino, p. 82, ver Bibliografia. 40 Pinto, Lúcio Flávio, p. 21-4, ver Bibliografia. 41 Epidemia de Omissões, p. 42-7, ver Bibliografia. 42 Becker, Bertha K. e Machado, Lia Osório, p. 36-7, ver Bibliografia. 43 Cruz, Montezuma, p. 14, ver Bibliografia. 44 Santos, Milton, p. 61, ver Bibliografia. 45 Machado, Lia Osório, p. 9, ver Bibliografia. 46 Henriques, Maria Helena F. da Trindade, p. 404, ver Bibliografia. 47 Oliveira, Luiz Antonio Pinto de, p. 46-59, ver Bibliografia. 48 Freitas, João Batista de, p. 28, ver Bibliografia.

ços e perdas de safras que não podem ser comercializadas.

— Aumento dos fluxos de contrabando tanto de metais preciosos, quanto de mercadorias e tóxicos. Esse problema já mereceu várias consultas diplomáticas, reuniões entre órgãos policiais e forças armadas e esquemas de cooperação entre os países limítrofes do Brasil, pois se percebem mudanças de estratégias dos traficantes que já estão usando a estrutura industrial e a rede rodoviária brasileira para o abastecimento de produtos químicos necessários à fabricação de drogas em seus países. [49]

Finalmente, um ponto importante a ser lembrado, quando se amplia uma rede rodoviária em regiões de clima equatorial como é o caso da Região Norte, é o controle da capacidade de manutenção das estradas construídas. Sem esse controle corre-se o risco de se desestruturar esquemas econômicos nascentes e gerar graves problemas de dispersão de recursos humanos e materiais.

A maioria dos especialistas em colonização de áreas de fronteiras coloca, como fator preponderante do sucesso ou não dos projetos, a manutenção das redes viárias, tanto a principal quanto a vicinal, conforme Wesche [50] e Henriques. [51]

Esse é hoje um grande problema na Região Norte, pois o sistema rodoviário deteriora-se rapidamente devido às condições climáticas da área e o custo dessa manutenção é alto. [52] O Ministério dos Transportes já solicitou e já foram alocadas verbas para que, no ano de 1987, inicie-se o asfaltamento de alguns trechos da Transamazônica, regularizando o tráfego em aproximadamente 1 200 km dos 2 273 km totais da rodovia, principalmente nos trechos de Estreito (MA) a Marabá (PA) e de Itaituba (PA) a Humaitá (AM).

Espera-se que a população da Região Norte consiga nos próximos anos poder de barganha suficiente para contar com uma estrutura permanente de manutenção de seu sistema rodoviário.

O Sistema de Transporte Aéreo

O Sistema de Transporte Aéreo está calcado em dois fatores ligados ao desenvolvimento tecnológico, tanto das aeronaves quanto dos equipamentos dos aeroportos, que garantem a segurança do vôo.

Este sistema na Amazônia está dividido em duas grandes fases distintas.

A primeira diz respeito ao papel da aviação militar, que através dos Correios Militares integrava a região ao restante do país.

A outra é mais recente, pois data do processo de incorporação da Região Norte ao sistema capitalista proveniente do Centro-sul. Nesta fase, dois fatos se destacam: o primeiro vinculado à construção e ampliação dos aeroportos, fazendo aumentar o fluxo de aeronaves de grande porte entre a região e outras áreas do país, via a implementação de novas linhas regulares; o segundo está ligado ao crescimento vertiginoso do táxi aéreo e suas especializações.

O transporte aéreo continua sendo um sistema complementar, devido ao seu alto custo e à sua pequena capacidade de transporte, quando comparado com os demais sistemas; porém, sua velocidade permite uma especialização, quanto ao tipo de carga e ao **status** técnico-financeiro de seus usuários.

A configuração espacial das linhas aéreas que serviram à Região Norte, entre a década de 30 até ao final dos anos 60, acompanhou a rede hidrográfica e o litoral, seja em função do equipamento de vôo usado, seja em virtude do processo de ocupação da região que não se afastava muito dos rios.

A década de 30 foi extremamente importante na implantação das primeiras ligações aéreas na região. Em 1935 houve o prolongamento da linha Fortaleza—Teresina até Belém. O ano de 36 foi o da criação do Núcleo do 7.º Regimento de Aviação na capital do Pará. Em 1937 o Correio Aéreo Militar implanta a linha entre Belém e Santo Antônio do Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa ao longo do litoral do Território do Ama-

[49] Fernandes, Roberto, p. 19, ver Bibliografia. [50] Wesche, Rolf, p. 49, ver Bibliografia. [51] Henriques, Maria Helena F. da Trindade, p. 401-2, ver Bibliografia. [52] Sanches, Valdir, p. 9, ver Bibliografia.

pá. A criação da linha do rio Tocantins, em 1939, prolonga a linha de Goiás, já em funcionamento há alguns anos, até Belém, com a incorporação de 12 novas escalas: Santa Luiza, Formosa, Palmas, Peixe, Porto Nacional, Tocantínia, Pedro Afonso, Carolina, Boa Vista, Imperatriz, Marabá e Cametá.

Em 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica, que incorporou os dois correios militares da época, o Correio Aéreo Militar e o Correio Aéreo Naval, formando, assim, o Correio Aéreo Nacional — CAN. O novo órgão ampliou e criou novas linhas ao longo da Bacia Amazônica, com o objetivo de apoiar os batalhões de fronteiras do Exército e prestar assistência a núcleos populacionais distantes.

O equipamento de vôo que mais se adaptou às condições adversas da região foram os Catalinas — aviões anfíbios que operavam em segurança nos leitos dos rios de planície e que, para operações em terra, não necessitavam de pistas preparadas ou de grandes extensões. Essas aeronaves operaram regularmente por mais de 25 anos na Região Amazônica e só foram substituídas em função de uma nova política de implantação de aeroportos levada a efeito pela Comissão de Aeroportos da Região Amazônica — COMARA, fundada em 1956 e que, na década de 70, atingiu seu apogeu em termos de obras de infra-estrutura aeroportuária, tanto na recuperação dos antigos quanto na construção dos novos aeroportos.

A década de 70 é o marco histórico da incorporação da Região Norte ao processo de expansão capitalista oriundo do Centro-sul e conduzido pelo Governo Federal, consubstanciado nas formulações do II PND e do POLOAMAZÔNIA.

Tal processo teve várias etapas de aproximação e reconhecimento da região, principalmente no tocante ao inventário de seus recursos naturais.

— O Projeto RADAM (Radar da Amazônia) e a cobertura monitorada de imagens do satélite Landsat, colecionada e interpretada pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais — INPE, geraram uma grande massa de informações que subsidiaram a ação do Governo para a priorização de determinadas áreas da região em detrimento de outras.

— A implementação de grandes obras públicas, como estradas de ferro e rodagem, barragens hidrelétricas e províncias de mineração e distrito industriais, além da implantação de um enorme e altamente complexo sistema de comunicação.

— A institucionalização de processos de legalização de terras, uso de incentivos fiscais e abertura de linhas de crédito subsidiadas.

Todo esse leque de ações abriu a região para investidores de grande porte nas áreas de agropecuária, reflorestamento, mineração e indústria de bens duráveis de alta tecnologia.

Para a operacionalização imediata de tais ações, a área não poderia prescindir de uma complexa estrutura aeroportuária que garantiria os fluxos de carga, mão-de-obra especializada em gerenciamento e controle da produção e da correspondência administrativa (malotes), que não podem depender de outro meio de transporte mais lento.

Para se ter uma idéia do que significou a importância desse meio de transporte na região nos últimos 10 anos, basta dizer que a Zona Franca de Manaus seria inviável se não houvesse sido construído o aeroporto Eduardo Gomes, que, somente em 1984, movimentou em fluxos de carga, entre Manaus e as cidades de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro, aproximadamente 60 mil toneladas.

A Estrutura Aeroportuária

A criação de uma infra-estrutura aeroportuária moderna na região não foi tarefa fácil em virtude das grandes distâncias, do terreno sedimentar que não propicia a quantidade suficiente de pedras para a construção das pistas, da escassez de recursos humanos, tanto para as obras de construção quanto para a posterior operação e manutenção técnica dos aeroportos.

Em 1985, a publicação ROTAER da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo do Ministério da Aeronáutica[53] listou 151 aeroportos e campos de pouso na região, dos quais um com pista de concreto

[53] Rotaer: Manual auxiliar de rotas aéreas, ver Bibliografia.

(Eduardo Gomes em Manaus — AM), 59 com pistas de asfalto e 91 com outros tipos de pisos naturais.

Desse conjunto, 21 possuem pistas de grande extensão com mais de 2 000 m, 23 apresentam-se com pistas médias entre 1 500 e 2 000 m e 107 com pequenas pistas de menos de 1 500 m. A modernização dos sistemas visuais de aproximação e de luzes indicadoras de pistas, de taxiamento e outros tipos de sinalização já alcançou 24 aeroportos. As instalações para venda de combustíveis aparecem em 27 aeroportos e os equipamentos de radionavegação guarnecem 75 deles, dos quais 51 contam com auxílio-rádio e 24 com aparelhos para orientação de vôo por instrumentos. Além disso, 28 aeroportos contam com centros meteorológicos que divulgam as condições de tempo por rádio ou preparam previsões para os pilotos usuários (Tabela 12).

Toda essa infra-estrutura movimentou, no ano de 84, nos 40 maiores aeroportos catalogados pelo Departamento de Aeronáutica Civil, 151 126 pousos e decolagens de aeronaves, 2 392 258 passageiros e 101 392 toneladas de carga e correspondência (Tabelas 13 e 14).

Os mais movimentados aeroportos da região estão localizados nas cinco capitais dos estados e territórios, além de cidades como Santarém (PA), Marabá (PA), Altamira (PA), Itaituba (PA), Tucuruí (PA), Cruzeiro do Sul (AC) e Tabatinga (AM) e em áreas especiais de mineração como Carajás e Serra Pelada no Município de Marabá (PA), Porto Trombetas no Município de Oriximiná (PA) e na área do complexo agroindustrial-minerador do Jari em Monte Dourado no Município de Almerim (PA).

Estes aeroportos, com exceção dos de Serra Pelada, Monte Dourado e Porto Trombetas, recebem aeronaves de jato puro de empresas nacionais de transporte regular, normalmente Boeings dos tipos 707/320c, 727/100, 737/200, 747/200 que voam a uma velocidade média de 700 km/h e que fazem em um tempo médio de 6 horas a distância entre Manaus ao Rio de Janeiro (4 374 km).

Empresas Atuantes na Região

Além das empresas de âmbito nacional, como o sistema VARIG/CRUZEIRO, a VASP e a TRANSBRASIL, a Região Norte possui sua empresa de âmbito regional, a Transportes Aéreos da Bacia Amazônica — TABA com sede em Belém, que cobre além dos 40 aeroportos catalogados pelo DAC muitos outros de menor porte.

A TABA contava, em 1984, com 17 aeronaves de turboélice: oito Bandeirantes da EMBRAER totalizando 141 assentos; sete FH 227-B da Fairchild totalizando 308 assentos; dois BA-146 da British Aerospace totalizando 160 assentos. Todo esse equipamento voou, em 1984, 8 272 573 km e transportou 230 825 passageiros.

Com a construção de Tucuruí e Carajás outra empresa regional, com sede no Rio de Janeiro, a VOTEC, estabeleceu vôos que cobrem a região de Belém ao sul do Pará, o norte de Goiás e Mato Grosso, o Maranhão e Piauí. O equipamento do vôo é o Bandeirantes e o FK-27 da Fokker.

Conforme informações do Guia Aeronáutico (n.º 473 de 5/86), um conjunto de seis empresas nacionais e duas estrangeiras (uma boliviana e outra do Suriname) realizam um total de 133 vôos semanais regulares para as cidades da Região Norte (Tabela 15).

Outro conjunto de empresas que possui importância vital na região é o de táxi aéreo. O número dessas companhias e das chamadas empresas individuais de táxi aéreo na Região Norte é anormalmente alto em comparação com as outras regiões, como se pode ver na Tabela 16.

Dois fatos explicam tais números, o primeiro, por ser a região uma área de fronteira de recursos onde atividades econômicas, como o extrativismo mineral e a agropecuária, estão localizadas em áreas isoladas, separadas por grandes distâncias a percorrer, além da precariedade ou da ausência dos demais meios de transporte que fazem do táxi aéreo um meio de locomoção de pessoas e pequenas cargas.

As áreas de garimpo são as que mais se apóiam nos táxis aéreos e, para se ter uma noção mais clara, tomaremos como exemplo a cidade de Itaituba (PA), às margens do rio Tapajós, onde estão baseadas 58 companhias de táxi aéreo (42 empresas e mais 16 individuais). Itaituba é a cidade do garimpo, é o ponto nodal onde se entrecruza o transporte

fluvial do Tapajós com a Rodovia Transamazônica que atravessa o rio através da localidade de Miritituba, distante 68 km do entroncamento da Cuiabá—Santarém com a Transamazônica. Do aeroporto de Itaituba chegam e partem centenas de aeronaves que dão apoio aos garimpos de ouro da região interfluvial do Tapajós-Jamanxin.

Cidades como Santarém, Conceição do Araguaia, Altamira, Marabá e São Félix do Xingu, no Estado do Pará; Vilhena, Pimenta Bueno, no Estado de Rondônia; Rio Branco, Sena Madureira e Cruzeiro do Sul, no Estado do Acre, são também centros de atuação das empresas de táxi aéreo.

As grandes empresas ligadas a projetos agropecuários também usam com freqüência esse meio de transporte para o deslocamento de seu pessoal de gerência, porém não há termos de comparação entre o uso que o garimpo faz do táxi aéreo e o das demais atividades econômicas.

No que se refere ao garimpo, a situação, na maioria dos casos, é inversa, isto é, são os donos de empresas de táxi aéreo que possuem interesses no garimpo e esses interesses se concretizam nos fluxos entre a área de exploração e as cidades-base de operações.

Devido ao alto custo de uma aeronave (preço + manutenção), alguns donos de garimpo montam uma empresa de táxi aéreo e garantem, com a exploração das viagens, uma substancial redução nos custos de transporte de seus próprios garimpos. Equipamentos leves, alimentos para comerciantes que atuam na lavra (geralmente é uma mistura de cantina e restaurante) e garimpeiros que podem pagar a "passagem" são os seus constantes "companheiros de viagem". Essa carona remunerada indiretamente aos que ainda não possuem avião proporciona uma ampliação das áreas de exploração e criação de novos negócios em garimpos recém-descobertos, como manutenção da cantina, esquemas de transporte mediante participação na produção (os percentuais, geralmente, são altos, pois o avião é o único meio de comunicação entre essas áreas e a civilização).

Com as novas concentrações de garimpeiros no Amapá (rio Oiapoque, fronteira com a Guiana Francesa), no Amazonas (região da serra da Traíra, fronteira com a Colômbia) e em Roraima (área de fronteira entre a Venezuela e Guiana), é provável que cidades como Oiapoque (AP), São Gabriel da Cachoeira (AM), Bittencourt (AM) e Boa Vista (RR) tornem-se futuras bases de operações de novas empresas de táxi aéreo.

O Sistema de Transporte Ferroviário

O transporte ferroviário na Região Norte sempre apresentou um caráter complementar em relação ao sistema fluvial.

Dos três exemplos clássicos de ferrovias que existiam na região até a década de 60, apenas um foi construído com o objetivo de suprir a vida de relações entre uma área rural em processo de colonização e a metrópole paraense — a Estrada de Ferro Belém—Bragança.

Os outros dois exemplos — a Estrada de Ferro Tocantins e a Madeira—Mamoré — apresentavam vinculações específicas no transporte de mercadorias especializadas (respectivamente castanha e borracha) em trechos onde a navegação fluvial não era possível.

Somente a partir da década de 60 é que o sistema ferroviário moderno estruturou-se na região, vinculado totalmente ao escoamento de matérias-primas minerais e vegetais destinadas, primordialmente, ao mercado internacional — Estradas de Ferro do Amapá (manganês); Jari (madeira e caulim); Trombetas (bauxita) e Carajás (minério de ferro).

O padrão espacial dessas ferrovias é linear, fazendo uma ligação entre as jazidas e os respectivos portos.

Portanto, na Região Norte, o Sistema Ferroviário, com exceção da E. F. Belém—Bragança, nunca apresentou um papel de integração, tanto intra quanto inter-regional, pois seu objetivo sempre foi complementar outros sistemas de transporte.

Possivelmente, somente a Estrada de Ferro Carajás está estruturada para cumprir um papel de integração regional de maior amplitude, principalmente com sua conexão com a polêmica Ferrovia Norte-Sul.

Hoje, a extensão total das ferrovias da região é de aproximadamente 1 199 km,

TABELA 12

INFRA-ESTRUTURA DOS AEROPORTOS DE MAIOR MOVIMENTO NA REGIÃO NORTE

(continua)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO E NÚMERO DE AEROPORTOS	LOCALIZAÇÃO DOS AEROPORTOS (1)	TIPO DE PISTA			TAMANHO DE PISTA		
		Concreto	Asfalto	Outros	1 500 m	1 501 a 1 999 m	2 000 m e mais
ACRE	Cruzeiro do Sul		X				X
	Brasiléia (2)			XX	XX		
	Feijó		X		X		
	Rio Branco		X				X
	Sena Madureira			X	X		
	Xapuri			X	X		
8	Tarauacá		X		X		
AMAPÁ	Amapá		X			X	
	Calçoene			X	X		
	Macapá		X				X
	Oiapoque		X		X		
5	Porto Grande			X	X		
AMAZONAS	Atalaia do Norte		X		X		
	Barcelos		X		X		
	Barreirinha		X		X		
	Benjamin Constant		X		X		
	Boca do Acre (2)		X	X	X	X	
	Borba		X		X		
	Carauari		X			X	
	Coari		X			X	
	Cucuí		X		X		
	Eirunepé		X			X	
	Fonte Boa		X		X		
	Humaitá			X	X		
	Iauaretê			X	X		
	Igarapé Preto			X	X		
	Irandubagre			X	X		
	Itacoatiara		X		X		
	Japurá		X		X		
	Lábrea		X		X		
	Manaus (2)	X	X				XX
	Manicoré		X			X	
	Maués		X		X		
	Moura			X	X		
	Nova Olinda do Norte		X		X		
	Novo Aripuanã		X	X	X	X	
	Pari-Cachoeira			X	X		
	Parintins		X			X	
	Pauini		X		X		
	São Gabriel da Cachoeira		X				X
	Itabatinga		X				X
	Tapuruquara			X	X		
	Taracuá			X	X		
	Tefé		X			X	
35	Urucará		X		X		
PARÁ	Abaetetuba						
	Alenquer						
	Almeirim (6)		X	X	X	X	
	Altamira	X	X	X	X	X	X
	Baião						
	Belém (3)	XX	XX	X	XX	XX	X
	Belterra						
	Benevides						
	Bragança						
	Breves						
	Cachimbo (Milt)	X	X		X	X	X
	Cachoeira do Arari						
	Cametá						
	Capanema						
	Chaves						
	Conceição do Araguaia (3)		X	X		X	X
	Creputiá						
	Cururu					X	
	Gorotire						
	Gurupá						
	Igarapé-Açu						
	Ipixuna						
	Italtuba (5)			X		X	
	Jacaré-a-Canga			X		X	X
	Las Casas						
	Marabá (5)	X	XX	XX		XX	XX
	Monte Alegre						
	Muaná (2)						
	Nilo Peçanha						
	Óbidos						

TABELA 12

INFRA-ESTRUTURA DOS AEROPORTOS DE MAIOR MOVIMENTO NA REGIÃO NORTE

(continua)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO E NÚMERO DE AEROPORTOS	LOCALIZAÇÃO DOS AEROPORTOS (1)	LUZES E SISTEMAS VISUAIS DE APROXIMAÇÃO		SERVIÇOS DE HANGAR E REPAROS		COMBUSTÍVEL		INSTALAÇÕES DE RÁDIO-NAVEGAÇÃO		CENTRO METEOROLÓGICO
		Sistema de Aproximação	Luzes de Pista	Hangar	Reparos	Civil	Militar	Auxílio Rádio	Vôo por Instrumentos	
ACRE	Cruzeiro do Sul		X			X		X	X	X
	Brasiléia (2)									
	Feijó									
	Rio Branco	X	X	X	X	X		X	X	X
	Sena Madureira									
	Xapuri									
8	Tarauacá							X		X
AMAPÁ	Amapá	X				X		X	X	X
	Calçoene									
	Macapá	X	X			X		X	X	X
	Oiapoque						X	X	X	X
5	Porto Grande									
AMAZONAS	Atalaia do Norte									
	Barcelos		X			X		X		
	Barreirinha									
	Benjamin Constant									
	Boca do Acre (2)							X		
	Borba									
	Carauari							X		
	Coari							X		
	Cucuí							X		
	Eirunepé						X	X		
	Fonte Boa									
	Humaitá							X		
	Iauaretê							X		X
	Igarapé Preto									
	Irandubagre									
	Itacoatiara							X		
	Japurá									
	Lábrea					X		X		
	Manaus (2)	XX	XX	X		XX		XX	XX	XX
	Manicoré							X		X
	Maués									
	Moura									
	Nova Olinda do Norte									
	Novo Aripuanã							X		
	Pari-Cachoeira							X		
	Parintins							X		
	Pauini									
	São Gabriel da Cachoeira		X			X		X	X	X
	Itabatinga	X	X			X		X	X	X
	Tapuruquara									
	Taracuá									
	Tefé	X	X			X		X	X	X
35	Urucará									
PARÁ	Abaetetuba			X			X			
	Alenquer				X		X			
	Almeirim (6)				XXXXXX		XXXXX			X
	Altamira			X						X
	Baião				X		X			
	Belém (3)			XXX				XX		X
	Belterra				X					X
	Benevides				X		X			
	Bragança				X		X			
	Breves				X		X			
	Cachimbo (Milt)				X					X
	Cachoeira do Arari				X		X			
	Cametá			X			X			
	Capanema			X			X			
	Chaves				XXXX		XXXX			
	Conceição do Araguaia (3)			X	XX		X	XX		
	Creputiá				X		X			
	Cururu				X		X			
	Gorotire				X		X			
	Gurupá				X		X			
	Igarapé-Açu				X		X			
	Ipixuna			X			X			
	Itaituba (5)			X	XXXX		XXXX	X		
	Jacaré-a-Canga			X			X			
	Las Casas				X		X			XX
	Marabá (5)			XX	XXX		XXX			
	Monte Alegre			X			X			
	Muaná (2)				XX		XX			
	Nilo Peçanha				X		X			
	Óbidos				X			X		

TABELA 12

INFRA-ESTRUTURA DOS AEROPORTOS DE MAIOR MOVIMENTO NA REGIÃO NORTE

(continua)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO E NÚMERO DE AEROPORTOS	LOCALIZAÇÃO DOS AEROPORTOS (1)	TIPO DE PISTA			TAMANHO DE PISTA		
		Concreto	Asfalto	Outros	1 500 m	1 501 a 1 999 m	2 000 m e mais
	Oriximiná (4)					X	
	Paragominas (5)						
	Piaus						
	Portel (2)					X	
	Porto de Moz		X			X	X X
	Prainha						
	Salinópolis					X	
	Salvaterra						
	Santana do Araguaia (4)						
	Santarém (2)	X	X		X	X	X X
	São Domingos do Capim						
	São Félix do Xingu (4)	X	X				
	Serra Quatro						
	Soure						
	Tirlós					X	X
80	Tucuruí (2)	X	X			X	X X
RONDÔNIA	Ariquemes						
	Abunã						
	Cacoal						
	Guajará-Mirim (2)		X		X	XX	X X
	Ji-Paraná				X	X	
	Nova Vida						
	Pimenta Bueno						
	Porto Velho (6)	X	X		X	X	X X
	Tabajara						
16	Vilhena				X	X	X X
RORAIMA	Boa Vista (2)	X	X		X	X	X X
	Caracaraí (2)				X	X	
	Normândia						
6	Surumu						

participando com 4,0% dos 29 981 km das linhas do país.

Conforme Mesquita, [54] até 1972, a região contava com mais três eixos ferroviários, que foram desativados, perfazendo um total de 312 km de extensão. O primeiro correspondia ao trecho que ia de Tucuruí a Jatobá, com 117 km, representado pela Estrada de Ferro Tocantins, que teve sua construção iniciada em 1905 e término em 1944 e que contornava este trecho encachoeirado do rio do mesmo nome. Até 1972, prestou ainda alguns serviços, embora decadente, sendo que em 1970 transportou, aproximadamente, 3 000 t, das quais 1 077 t correspondiam à castanha-do-pará.

O segundo é representado pela Estrada de Ferro Madeira—Mamoré, com 366 km, entre Porto Velho e Guajará-Mirim, tendo sua construção iniciada em 1910 e concluída em 1913, sendo substituída pelas rodovias BR-364 e BR-425, a partir da década de 60.

"Arruinada e abandonada, a estrada entrou em processo de erradicação em 1966, porém foi readaptada para servir de apoio à construção da Rodovia Porto Velho—Guajará-Mirim, nos transportes de material e de pessoas. Em 1970, segundo o Anuário de Transportes, circularam pela via férrea 7 000 t e 2 000 pessoas; em 1971 a tonelagem baixou para 2 000, não houve neste ano passageiros e, em 1972, a estrada deixou de funcionar". [55]

Conforme matéria publicada no **Jornal do Brasil** de 01-05-87, [56] hoje funciona um pequeno trecho, de 14 km, para fins turísticos. Esses passeios são programa-

54 Salati, E. et alli, ver Bibliografia.

55 Id. ibid, p. 292, ver Bibliografia.

56 Madeira-Mamoré pede volta do que o Exército lhe tira, ver Bibliografia.

TABELA 12

INFRA-ESTRUTURA DOS AEROPORTOS DE MAIOR MOVIMENTO NA REGIÃO NORTE

(conclusão)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO E NÚMERO DE AEROPORTOS	LOCALIZAÇÃO DOS AEROPORTOS (1)	LUZES E SISTEMAS VISUAIS DE APROXIMAÇÃO		SERVIÇOS DE HANGAR E REPAROS		COMBUSTÍVEL		INSTALAÇÕES DE RÁDIO-NAVEGAÇÃO		CENTRO METEO-ROLÓ-GICO
		Sistema de Aproxi-mação	Luzes de Pista	Hangar	Reparos	Civil	Militar	Auxílio Rádio	Vôo por Instru-mentos	
	Oriximiná (4)			X	XX	XX		XX		
	Paragominas (5)				XXXXX	XXXXX				
	Piaus				X	X				
	Portel (2)				XX	X				X
	Porto de Moz			X		X				
	Prainha				X	X				
	Salinópolis				X	X				
	Salvaterra				X	X				
	Santana do Araguaia (4)				XXXX	XXX				
	Santarém (2)			X	X	X				
	São Domingos do Capim				X	X				
	São Félix do Xingu (4)			X	XXX	XX		XX		
	Serra Quatro				X	X				
	Soure				XX	X		X		
	Tirlós			X		X				
80	Tucuruí (2)			X	X	X				X
RONDÔNIA	Ariquemes				XXXX	XXXX				
	Abunã				X					
	Cacoal				X	X				
	Guajará-Mirim (2)			X	X			XX		
	Ji-Paraná			X				X		
	Nova Vida				X	X				
	Pimenta Bueno			X		X				
	Porto Velho (6)			X	XXXXX	XXXXX				X
	Tabajara				X	X				
16	Vilhena			X						X
RORAIMA	Boa Vista (2)			X	X	X				X
	Caracaraí (2)			X	X	X				X
	Normândia				X	X				
6	Surumu				X	X				

FONTE: ROTAER: Manual Auxiliar de Rotas Aéreas, Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo — Ministério da Aeronáutica — maio/agosto 1985.

(1) O algarismo entre parênteses refere-se ao número de aeroportos na localidade.

TABELA 13

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE AERONAVES E PASSAGEIROS NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(continua)

DISCRIMINAÇÃO	AERONAVES	PASSAGEIROS			PASSA-GEIROS EM TRÂNSITO
	Pousos e Decolagens	Total	Embarcados	Desem-barcados	
ALENQUER — PA	60	53	29	24	—
Serviços aéreos regionais	60	53	29	24	—
ALTAMIRA — PA	5 905	51 117	25 751	25 366	22 745
Empresas nacionais de transporte regular	214	7 355	3 843	3 512	4 527
Empresas nacionais de transporte não-regular	2 067	8 174	3 983	4 191	764
Serviços aéreos regionais	1 698	26 086	13 362	13 086	16 732
Demais vôos	1 926	9 140	4 563	4 577	722
AMAPÁ — AP	2	26	13	13	—
Serviços aéreos regionais	2	26	13	13	—
BARCELOS — AM	626	1 045	515	530	1 424
Serviços aéreos regionais	626	1 045	515	530	1 424

TABELA 13

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE AERONAVES E PASSAGEIROS NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(continua)

DISCRIMINAÇÃO	AERONAVES	PASSAGEIROS			PASSAGEIROS EM TRÂNSITO
	Pousos e Decolagens	Total	Embarcados	Desembarcados	
BELÉM — PA	25 789	795 196	398 519	396 677	88 934
Empresas de transporte regular	12 430	657 192	331 957	325 235	87 199
Vôos domésticos	11 825	621 676	315 273	306 403	78 273
Vôos internacionais	605	35 516	16 684	18 832	8 926
Empresas de transporte não-regular	4 302	25 849	11 967	13 882	1 723
Vôos domésticos	3 991	20 469	9 505	10 964	656
Vôos internacionais	311	5 380	2 462	2 918	1 067
Serviços aéreos regionais	6 067	105 224	51 225	53 999	—
Demais vôos	2 990	6 931	3 370	3 561	12
BOA VISTA — RR	5 202	73 745	36 845	36 900	—
Empresas de transporte regular	1 116	54 386	26 976	27 410	—
Vôos domésticos	914	49 292	24 472	24 820	—
Vôos internacionais	202	5 094	2 504	5 590	—
Empresas nacionais de transporte não-regular	1 624	8 429	4 292	4 137	—
Demais vôos	2 462	10 930	5 577	5 353	—
Vôos domésticos	2 268	10 292	5 257	5 035	—
Vôos internacionais	194	638	320	316	—
BOCA DO ACRE — AM	72	141	57	84	5
Serviços aéreos regionais	72	141	57	84	5
BORBA — AM	341	2 572	1 371	1 201	—
Serviços aéreos regionais	341	2 572	1 371	1 201	—
CARAJÁS — PA	2 792	14 999	7 075	7 924	7 031
Empresas nacionais de transporte regular	12	725	476	249	—
Serviços aéreos regionais	2 780	14 274	6 599	7 675	7 031
CARAUARI — AM	509	4 163	1 920	2 243	2 017
Serviços aéreos regionais	509	4 163	1 920	2 243	2 017
CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA — PA	2 283	13 024	6 314	6 710	5 417
Serviços aéreos regionais	2 283	13 024	6 314	6 710	5 417
CRUZEIRO DO SUL — AC	3 306	15 322	7 485	7 837	84
Empresas nacionais de transporte regular	134	7 515	3 299	4 216	84
Empresas de transporte não-regular	2 032	4 668	2 525	2 143	—
Vôos domésticos	1 796	4 086	2 239	1 847	—
Vôos internacionais	236	582	286	296	—
Serviços aéreos regionais	519	2 712	1 422	1 920	—
Demais vôos	621	427	239	188	—
EIRUNEPÉ — AM	385	3 660	1 599	2 061	204
Serviços aéreos regionais	385	3 660	1 599	2 061	204
GUAJARÁ-MIRIM — RO	994	9 480	4 869	4 611	741
Serviços aéreos regionais	994	9 480	4 869	4 611	741
ITACOATIARA — AM	2	—	—	—	3
Serviços aéreos regionais	2	—	—	—	3
ITAITUBA — PA	2 220	42 152	23 187	18 965	5 170
Empresas nacionais de transporte regular	2	112	109	3	3
Serviços aéreos regionais	2 218	42 040	23 078	18 962	5 167
JACARÉ-A-CANGA — PA	617	5 853	2 862	2 991	691
Serviços aéreos regionais	617	5 853	2 862	2 991	691

TABELA 13

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE AERONAVES E PASSAGEIROS NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(continua)

DISCRIMINAÇÃO	AERONAVES	PASSAGEIROS			PASSAGEIROS EM TRÂNSITO
	Pousos e Decolagens	Total	Embarcados	Desembarcados	
JI-PARANÁ — RO	605	5 438	2 429	3 009	2 279
Serviços aéreos regionais	605	5 438	2 429	3 009	2 279
LÁBREA — AM	619	3 912	1 891	2 021	88
Serviços aéreos regionais	619	3 912	1 891	2 021	88
MACAPÁ — AP	6 473	123 364	60 819	62 545	1 558
Empresas nacionais de transporte regular	1 336	103 181	50 902	52 279	677
Empresas de transporte não-regular	1 192	3 640	1 787	1 853	—
Vôos domésticos	1 186	3 618	1 765	1 853	—
Vôos internacionais	6	22	22	—	—
Serviços aéreos regionais	1 014	7 526	3 560	3 966	878
Demais vôos	2 931	9 017	4 570	4 447	3
Vôos domésticos	2 873	8 912	4 516	4 396	—
Vôos internacionais	58	105	54	51	3
MANICORÉ — AM	341	2 520	1 250	1 270	—
Serviços aéreos regionais	341	2 520	1 250	1 270	—
MANAUS	25 549	703 855	352 492	351 363	87 650
Empresas de transporte regular	12 916	634 398	316 949	317 449	89 928
Vôos domésticos	10 698	572 363	284 531	287 832	28 755
Vôos internacionais	2 218	62 035	32 418	29 617	58 173
Empresas de transporte não-regular	2 660	14 733	7 542	7 191	—
Vôos domésticos	2 658	14 733	7 542	7 191	—
Vôos internacionais	2	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	3 964	41 515	20 783	20 732	—
Demais vôos	6 009	13 209	7 218	5 991	722
Vôos domésticos	5 563	11 720	6 499	5 221	—
Vôos internacionais	446	1 489	719	770	722
MARABÁ — PA	13 386	53 396	27 558	25 838	15 309
Empresas nacionais de transporte regular	348	18 367	9 179	9 188	3 100
Empresas nacionais de transporte não-regular	4 794	10 989	5 559	5 430	594
Serviços aéreos regionais	4 204	17 218	9 263	7 955	11 082
Demais vôos	4 040	6 822	3 557	3 265	533
Vôos domésticos	4 034	6 822	3 557	3 265	533
Vôos internacionais	6	—	—	—	—
MAUÉS — AM	1 022	3 967	2 057	1 910	2 260
Serviços aéreos regionais	1 022	3 967	2 057	1 910	2 260
MONTE DOURADO — PA	1 197	17 149	8 413	8 736	1 587
Serviços aéreos regionais	1 197	17 149	8 413	8 736	1 587
ÓBIDOS — PA	360	215	107	108	1 337
Serviços aéreos regionais	360	215	107	108	1 337
OIAPOQUE — AP	431	3 923	1 934	1 989	—
Serviços aéreos regionais	431	3 923	1 934	1 989	—
ORIXIMINÁ — PA	360	245	105	140	1 134
Serviços aéreos regionais	360	245	105	140	1 134
PARINTINS — AM	1 362	7 166	4 117	3 049	2 941
Serviços aéreos regionais	1 362	7 166	4 117	3 049	2 941

TABELA 13

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE AERONAVES E PASSAGEIROS NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(continua)

DISCRIMINAÇÃO	AERONAVES	PASSAGEIROS			PASSAGEIROS EM TRANSITO
	Pousos e Decolagens	Total	Embarcados	Desembarcados	
PIMENTA BUENO — RO	495	3 201	1 319	1 702	2 111
Serviços aéreos regionais	495	3 201	1 319	1 702	2 111
PORTO VELHO — RO	11 617	188 105	93 651	94 454	26 856
Empresas nacionais de transporte regular	4 649	153 561	75 429	78 132	26 744
Empresas nacionais de transporte não-regular	1 448	5 170	2 676	2 494	—
Serviços aéreos regionais	1 976	17 413	9 323	8 090	112
Demais vôos	3 544	11 961	6 223	5 738	—
Vôos domésticos	3 490	11 961	6 223	5 738	—
Vôos internacionais	54	—	—	—	—
RIO BRANCO — AC	14 077	104 462	53 321	51 141	43 524
Empresas nacionais de transporte regular	3 434	71 631	36 381	35 250	43 524
Empresas de transporte não-regular	7 550	24 874	12 335	12 539	—
Vôos domésticos	7 536	24 874	12 335	12 539	—
Vôos internacionais	14	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	717	3 442	1 941	1 501	—
Demais vôos	2 376	4 515	2 664	1 851	—
Vôos domésticos	2 354	4 515	2 664	1 851	—
Vôos internacionais	22	—	—	—	—
SANTARÉM — PA	16 801	149 176	74 400	74 776	55 805
Empresas de transporte regular	2 920	88 529	45 039	43 400	39 492
Vôos domésticos	2 918	88 529	45 039	43 490	39 395
Vôos internacionais	2	—	—	—	97
Empresas nacionais de transporte não-regular	8 255	18 055	8 408	9 647	168
Serviços aéreos regionais	3 364	37 510	18 579	18 931	15 813
Demais vôos	2 262	5 082	2 374	2 708	332
Vôos domésticos	2 166	4 957	2 305	2 652	317
Vôos internacionais	96	125	69	56	15
SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA — AM	314	1 592	595	997	105
Empresas nacionais de transporte regular	2	—	—	—	105
Serviços aéreos regionais	312	1 592	595	997	—
SERRA PELADA — PA	1 075	4 538	2 096	2 442	1 465
Serviços aéreos regionais	1 075	4 538	2 096	2 442	1 465
TABATINGA — AM	3 355	12 698	6 108	6 590	935
Empresas de transporte regular	148	7 197	3 413	3 784	890
Vôos domésticos	—	—	—	—	—
Vôos internacionais	148	7 197	3 413	3 784	890
Empresas de transporte não-regular	1 500	1 281	661	620	—
Vôos domésticos	1 009	444	244	200	—
Vôos internacionais	491	837	417	420	—
Serviços aéreos regionais	244	3 477	1 654	1 823	45
Demais vôos	1 463	743	380	363	—
Vôos domésticos	1 367	743	380	363	—
Vôos internacionais	96	—	—	—	—
TARAUACÁ — AC	392	694	264	430	648
Serviços aéreos regionais	392	694	264	430	648

TABELA 13

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE AERONAVES E PASSAGEIROS NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(conclusão)

DISCRIMINAÇÃO	AERONAVES	PASSAGEIROS			PASSAGEIROS EM TRÂNSITO
	Pousos e Decolagens	Total	Embarcados	Desembarcados	
TEFÉ — AM	2 138	10 137	4 896	5 241	25 376
Empresas de transporte regular	412	5 557	2 835	2 722	14 689
Vôos domésticos	—	—	—	—	—
Vôos internacionais	412	5 557	2 835	2 722	14 689
Empresas nacionais de transporte não-regular	412	60	28	32	1 167
Serviços aéreos regionais	1 100	4 349	1 943	2 406	9 438
Demais vôos	214	171	90	81	82
Vôos domésticos	202	171	90	81	76
Vôos internacionais	12	—	—	—	6
TROMBETAS — PA	1 296	7 267	3 488	3 776	434
Serviços aéreos regionais	1 296	7 267	3 488	3 776	434
TUCURUÍ — PA	1 809	32 218	16 368	15 850	2 717
Empresas nacionais de transporte regular	252	16 027	8 272	7 755	2 629
Serviços aéreos regionais	1 557	16 191	8 096	8 095	88
VILHENA — RO	852	7 589	3 370	4 219	5 991
Serviços aéreos regionais	852	7 589	3 370	4 219	5 991

FONTE: Anuário do Transporte Aéreo — 1984 Vol 1., Departamento de Aeronáutica Civil — DAC

TABELA 14

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE CARGA E CORREIO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(continua)

DISCRIMINAÇÃO	CARGA (kg)		CORREIO (kg)	
	Carregada	Descarregada	Carregado	Descarregado
ALENQUER — PA	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
ALTAMIRA — PA	377 086	745 877	16 999	45 931
Empresas nacionais de transporte regular	28 485	210 469	1	70
Empresas nacicnais de transporte não-regular	297 093	284 502	1 350	2 746
Serviços aéreos regionais	51 508	250 903	15 648	43 115
Demais vôos	—	—	—	—
AMAPÁ — AP	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
BARCELOS — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
BELÉM — PA	11 508 605	9 788 914	1 518 026	804 303
Empresas de transporte regular	10 229 170	9 205 756	416 854	124 942
Vôos domésticos	9 978 644	8 965 991	415 231	122 375
Vôos internacionais	250 526	239 765	1 623	2 567
Empresas de transporte não-regular	193 925	360 668	5 221	10 283
Vôos domésticos	179 403	330 795	5 181	10 263
Vôos internacionais	14 522	29 873	40	20
Serviços aéreos regionais	1 085 510	220 490	1 095 951	669 078
Demais vôos	—	—	—	—

TABELA 14

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE CARGA E CORREIO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(continua)

DISCRIMINAÇÃO	CARGA (kg)		CORREIO (kg)	
	Carregada	Descarregada	Carregado	Descarregado
BOA VISTA — RR	63 176	632 696	46 226	70 539
Empresas de transporte regular	63 176	632 696	46 226	70 539
Vôos domésticos	63 176	632 696	46 226	70 539
Vôos internacionais	—	—	—	—
Empresas nacionais de transporte não-regular	—	—	—	—
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
BOCA DO ACRE — AC	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
BORBA — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
CARAJÁS — PA	800	1 150	—	—
Empresas nacionais de transporte regular	800	1 150	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
CARAUARI — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA — PA	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
CRUZEIRO DO SUL — AC	422 655	647 785	10 727	33 152
Empresas nacionais de transporte regular	162 445	193 026	5 360	8 797
Empresas de transporte não-regular	243 955	251 240	3 532	16 639
Vôos domésticos	222 078	221 940	3 532	16 639
Vôos internacionais	21 877	29 300	—	—
Serviços aéreos regionais	16 255	203 519	1 835	7 716
Demais vôos	—	—	—	—
EIRUNEPÉ — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
GUAJARÁ-MIRIM — RO	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
ITACOATIARA — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
ITAITUBA — PA	350	350	—	—
Empresas nacionais de transporte regular	350	350	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
JACARÉ-A-CANGA — PA	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
JI-PARANÁ — RO	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
LÁBREA — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—

TABELA 14

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE CARGA E CORREIO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(continua)

DISCRIMINAÇÃO	CARGA (kg)		CORREIO (kg)	
	Carregada	Descarregada	Carregado	Descarregado
MACAPÁ — AP	481 171	1 728 699	33 183	98 254
Empresas nacionais de transporte regular	207 866	1 594 560	17 504	81 559
Empresas de transporte não-regular	210 954	60 696	—	—
Vôos domésticos	210 954	60 696	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	62 351	73 443	15 679	16 695
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
MANICORÉ — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
MANAUS — AM	28 061 821	30 296 546	316 923	179 342
Empresas de transporte regular	27 462 285	30 243 304	141 110	130 164
Vôos domésticos	24 755 876	27 855 583	110 200	124 578
Vôos internacionais	2 706 409	2 387 721	30 910	5 586
Empresas de transporte não-regular	286 060	—	—	—
Vôos domésticos	286 060	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	313 476	53 242	175 813	49 178
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
MARABÁ — PA	76 560	256 395	157 061	104 916
Empresas nacionais de transporte regular	30 263	152 266	3	—
Empresas nacionais de transporte não-regular	115	—	—	—
Serviços aéreos regionais	46 182	104 129	157 058	104 916
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
MAUÉS — AM	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
MONTE DOURADO — PA	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
ÓBIDOS — PA	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
OIAPOQUE — AP	—	—	—	
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
				—
ORIXIMINÁ — PA	—	—	—	
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
				—
PARINTINS — AM	—	—	—	
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
				—
PIMENTA BUENO — RO	—	—	—	
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
				—
PORTO VELHO — RO	2 394 291	2 868 482	73 633	652 716
Empresas nacionais de transporte regular	2 201 502	2 811 781	16 060	628 401
Empresas nacionais de transporte não-regular	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	192 789	56 701	57 573	24 315
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—

TABELA 14

REGIÃO NORTE — MOVIMENTO DE CARGA E CORREIO NOS PRINCIPAIS AEROPORTOS

(conclusão)

DISCRIMINAÇÃO	CARGA (kg)		CORREIO (kg)	
	Carregada	Descarregada	Carregado	Descarregado
RIO BRANCO — AC	1 551 935	2 895 591	273 678	299 622
Empresas nacionais de transporte regular	837 543	2 779 712	180 299	251 033
Empresas de transporte não-regular	483 759	87 072	69 040	29 885
Vôos domésticos	483 759	87 072	69 040	29 885
Vôos internacionais	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	230 633	28 807	24 339	18 704
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
SANTARÉM — PA	1 058 150	1 370 629	52 057	97 422
Empresas de transporte regular	386 650	1 267 497	44 487	88 867
Vôos domésticos	386 650	1 267 497	44 487	88 867
Vôos internacionais	—	—	—	—
Empresas nacionais de transporte não-regular	498 736	20 424	—	—
Serviços aéreos regionais	172 764	82 708	7 570	8 555
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA — AM	—	—	—	—
Empresas nacionais de transporte regular	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
SERRA PELADA — PA	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
TABATINGA — AM	1858	42 464	7 167	24 668
Empresas de transporte regular	7 769	10 471	2 316	8 060
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	7 769	10 471	2 316	8 060
Empresas de transporte não-regular	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	11 189	31 993	4 851	16 608
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
TARAUACÁ — AC	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
TEFÉ — AM	21 359	37 056	10 139	23 120
Empresas de transporte regular	6 993	9 487	302	4 285
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	6 993	9 487	302	4 285
Empresas nacionais de transporte regular	7 350	8 530	1 020	1 030
Serviços aéreos regionais	7 016	19 039	8 817	17 805
Demais vôos	—	—	—	—
Vôos domésticos	—	—	—	—
Vôos internacionais	—	—	—	—
TROMBETAS — PA	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
TUCURUÍ — PA	47 704	230 252	5	394
Empresas nacionais de transporte regular	47 704	230 252	5	394
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—
VILHENA — RO	—	—	—	—
Serviços aéreos regionais	—	—	—	—

FONTE: Anuário do Transporte Aéreo — 1984. Vol. 1., Departamento de Aeronáutica Civil — D.A.C.

TABELA 15

VOLUME DE VÔOS, SEGUNDO AS EMPRESAS

EMPRESAS	NÚMERO DE VÔOS
Vasp	29
Cruzeiro	28
Varig	14
Transbrasil	10
Taba	36
Votec	12
Loide Aéreo Boliviano	2
Surinam Airways	2

FONTE: Guia Aeronáutico, n.º 473 de 5/86.

TABELA 16

TÁXIS AÉREOS, EMPRESAS ATUANTES, SEGUNDO AS REGIÕES — 1984

REGIÃO	NÚMERO DE EMPRESAS	NÚMERO DE EMPRESAS INDIVIDUAIS
Norte	109	28
Nordeste	24	4
Sudeste	37	4
Sul	18	1
Centro-Oeste	32	7

FONTE: Ministério da Aeronáutica — Departamento de Aeronáutica Civil — Anuário, 1984, Vol. 2.

dos para os finais de semana, indo de Porto Velho até a Cachoeira de Santo Antônio, onde o Marechal Rondon instalou, em 1913, a primeira linha de telégrafo do então Território Federal do Guaporé.

O terceiro era representado pela Estrada de Ferro Bragança, com percurso inferior a 300 km, entre Belém e Bragança, e cuja construção teve como objetivo colonizar a área por ela atravessada, a fim de garantir o abastecimento de gêneros alimentícios para Belém. Sua construção foi iniciada em 1883 e terminada 24 anos depois e, devido à sua demora, muito pouco contribuiu para a expansão das colônias, pois a ocupação de novas glebas precedia a chegada dos trilhos. À medida que as estradas de rodagem iam sendo implantadas na região a ferrovia perdia paulatinamente sua importância. Antes do final da década de 60, seus trilhos foram retirados.

Os Eixos mais Importantes

Em virtude da extensão de suas linhas, da grande capacidade de carga e (em menor escala) de passageiros que transportam, além dos fortes impactos econômicos e sociais causados em suas respectivas hinterlândias, serão analisados com maior detalhe os dois principais eixos ferroviários em tráfego na região: a Estrada de Ferro do Amapá e a Estrada de Ferro Carajás.

Estrada de Ferro do Amapá

Localizada no Território do Amapá, esta ferrovia com 194 km de extensão — que vai da jazida de manganês, na serra do Navio, ao porto de Santana, próximo a Macapá — foi construída pela Empresa Indústria e Comércio S/A — ICOMI (Grupo Antunes), na segunda metade da década de 50. Estando em funcionamento desde 1957, é ferrovia moderna e bem

equipada, com trilhos de bitola larga, pontes e estações de estrutura metálica. Quanto ao seu material rodante em tráfego, em 1984, segundo o **Anuário Estatístico do Brasil,** [57] contava com cinco locomotivas diesel, duas automotrizes, seis carros de passageiros e 134 vagões destinados ao transporte de minério.

No que se refere ao transporte efetivo, para efeito de análise comparativa, podemos mencionar que em 1970 foram transportadas, pela ferrovia, segundo Mesquita, [58] 1 328 000 toneladas, contribuindo o minério de manganês com 98% deste total, isto é, 1 285 000 t. Quanto ao transporte de passageiros, no mesmo ano, foi de 121 000 pessoas, enquanto em 1984, segundo o **Anuário Estatístico do Brasil,** [59] o transporte de carga foi de 1 446 000 toneladas e 162 000 pessoas foram transportadas.

Nota-se que, em 14 anos, houve uma certa estabilidade quanto ao efetivo transportado, tanto no que diz respeito às mercadorias quanto ao número de passageiros, fato que pode ser explicado quando se aproxima, hoje, a exaustão da jazida. Ao mesmo tempo, o Grupo Antunes está implantando na região novos projetos, procurando diversificar seu empreendimento que ficou isolado.

Estrada de Ferro Carajás

"Muitos anos depois da Maria Fumaça, o trem volta a invadir mundos e realizar novos sonhos". [60]

Em 1967 foi descoberta a rica província mineral de Carajás, levando a Companhia Vale do Rio Doce — CVRD a oportunidade de desenvolver um complexo de mineração, transporte ferroviário e núcleos urbanos, como parte de um plano de desenvolvimento regional em larga escala em plena Região Amazônica.

Além do minério de ferro (maior concentração de minério de ferro de alto teor — 66% de puro Fe — do mundo), foram descobertas, também, através de explorações subseqüentes efetuadas pela subsidiária de prospecção da CVRD — DOCEGEO — ricas jazidas de manganês, níquel, cobre, bauxita, estanho e ouro, justificando a denominação da área como Província Mineral de Carajás.

A mesma está localizada a aproximadamente 6° de latitude sul e 50° de longitude oeste, nos Municípios de Marabá e São Félix do Xingu, no Estado do Pará, distando 550 km ao sul de Belém, capital do estado, e 780 km de São Luís, capital do Estado do Maranhão, estando a uma altitude média de 650 m acima do nível do mar. A cidade mais próxima é Marabá (120 000 habitantes), situada cerca de 130 km a nordeste de Carajás. A densidade demográfica da região é extremamente baixa, com 0,7 hab./km^2.

A maior parte da região é servida pela rede hidrográfica do rio Itacaiúnas, que desemboca na margem esquerda do rio Tocantins, em Marabá. O seu principal afluente, o rio Parauapebas, corta a parte oriental da serra Sul.

Nos últimos anos, a CVRD vinha desenvolvendo um grande esforço na implantação do Projeto Ferro Carajás, na Região Norte do país, para escoar a produção dos depósitos de minério de ferro desta área. Tal fato concretizou-se com a inauguração da estrada de ferro, em 28 de fevereiro de 1985. Com 890 km de extensão, a ferrovia liga a província mineral de Carajás ao terminal marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão.

O traçado da estrada, ao longo de seus 890 km, caracteriza-se pela facilidade de construção, ausência de túneis e reduzido número de obras de arte, sendo construída para o transporte de minério em grande escala.

Quanto à sua infra-estrutura, distinguem-se 61 pontes e viadutos ao longo da ferrovia, num total aproximado de 11 km de obras de arte, incluindo a ponte sobre o rio Tocantins, a maior e mais importante da E. F. Carajás, com 2 310 m de extensão. Aberta ao tráfego ferroviário desde outubro de 1984, permite ainda a passagem do tráfego rodoviário em estradas laterais, substituindo a travessia do rio, efetuada por meio de balsas, nas proximidades da cidade de Marabá. A linha foi projetada para suportar composições de peso elevado e com baixos custos de manutenção.

---

57 Anuário Estatístico do Brasil, ver Bibliografia.
58 Mesquita, Myriam Guiomar Gomes Coelho, ver Bibliografia.
59 Anuário Estatístico do Brasil, ver Bibliografia.
60 Estrada de Ferro Social, ver Bibliografia.

Quanto ao material rodante e de tração, o trem-tipo para transporte de minério é composto por três locomotivas die-sel-elétricas de 3 600 HP com aproximadamente 160 vagões, com uma carga de 15 680 t de minério por composição e com mais ou menos 2 km de comprimento.

Em fevereiro de 1986, segundo a Companhia Vale do Rio Doce a E. F. Carajás tinha 47 locomotivas (sendo 14 de grande potência) e 1 816 vagões de 11 tipos diferentes.

Uma viagem normal, mina—porto, tem uma duração média de 52 horas, das quais 43 horas ao longo da ferrovia, incluindo paradas, e nove horas nos terminais da mina e do porto.

O terminal ferroviário da Ponta da Madeira ocupa uma área de 6 500 000 m², capaz de armazenar 3 600 000 t de minério. O processo de descarregamento do minério é feito através de dois viradores de vagões do tipo rotativo, projetados para descarregar dois vagões simultaneamente. A partir daí, esse minério é preparado para o posterior deslocamento em correias transportadoras para o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Município de São Luís do Maranhão.

Na área da mina, o pátio de carregamento possui uma capacidade de 1 600 000 t e dispõe de duas empilhadeiras que operam com uma capacidade de 10 000 t/hora. Para o carregamento do minério nos vagões, são utilizadas três recuperadoras de roda de caçamba, que movimentam 8 000 t/hora cada uma. O pátio possui dois silos de carregamento com capacidade de 350 m³, que podem carregar simultaneamente duas composições em movimento.

Entre Carajás e o Porto de Ponta da Madeira, existem nove pátios ferroviários intermediários, espaçados entre si cerca de 100 km, estando localizados em pontos de acesso rodoviário e próximos a cidades e vilas ao longo do traçado. Possuem oficinas de manutenção da linha e das máquinas e são pontos de cruzamento entre as composições.

O pátio de Pequiá, localizado no Km 513, possui, além das instalações básicas, uma usina de tratamento de dormentes, instalação de apoio à manutenção da via permanente e um armazém de carga geral. Os oito pátios restantes são: Parauapebas — Km 857; Marabá — Km 738; Cará — Km 612,5; Calu — Km 379,5; Pindaré — Km 332; Santa Cruz — Km 281; Santa Inês — Km 213; e Perizes — Km 36,7.

Para apoio ao pessoal de operação da ferrovia, foram implantados núcleos habitacionais (Figura 2), localizados em regiões adjacentes à faixa de domínio da ferrovia. São eles: Carajás — Km 890; Parauapebas — Km 857; Marabá — Km 738; São Pedro de Água Branca — Km 650; Pequiá/Açailândia — Km 513; Nova Vida — Km 384; Santa Inês — Km 213; Vitória do Mearim — Km 145; e Rosário/Perizes — Km 36,7.

Um moderno centro de Controle de Operações, situado em São Luís, comanda a circulação dos trens por intermédio de um sistema de telecomunicações por microondas, que se estenderá por toda a ferrovia.

A Estrada de Ferro Carajás foi implantada numa vasta região, onde a vida de relações entre os centros urbanos e as áreas rurais sempre foi incipiente, devido à precariedade da rede viária local.

A implantação da Estrada de Ferro levou a CVRD a planejar um uso alternativo da ferrovia, auxiliando a economia local.

Inicialmente construída para operar como transporte de grandes massas em grandes distâncias, não foi fácil atrair clientes com pouca carga para um meio de transporte até então deconhecido na região. Segundo a CVRD [61] "foi necessário criar-se uma concepção atrativa para a carga geral, a ferrovia teria, inicialmente, que adaptar-se à cultura regional de transporte".

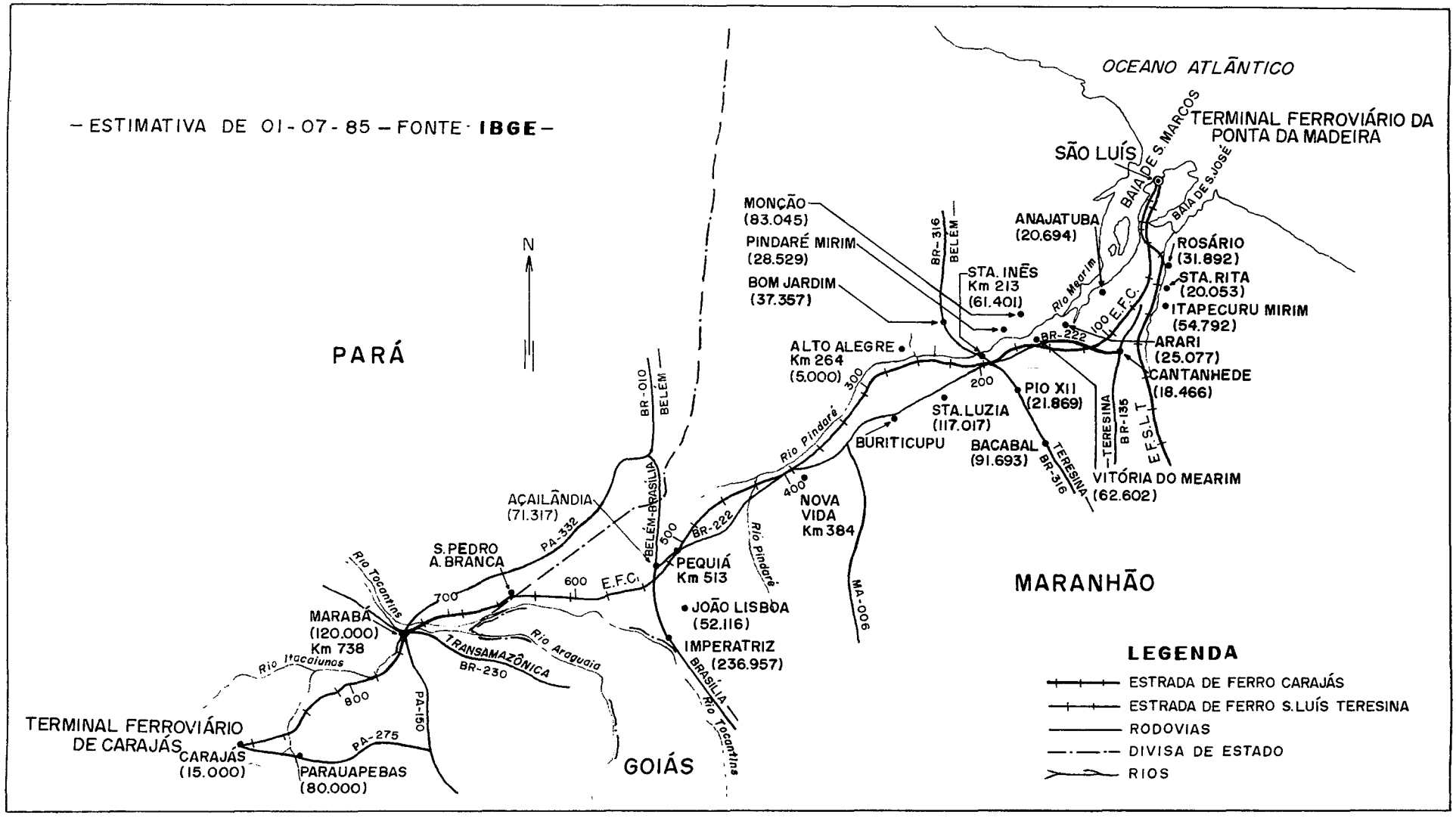
Foi feito um levantamento do que poderia ser transportado ao longo da ferrovia, ficando constatado, então, o bom potencial da produção de arroz da região do Alto Alegre, no Município de Santa Luzia (MA). A partir daí foi estudado o custo e o processo de transporte dessa produção de arroz e, assim, em 14 de junho de 1984, iniciou-se o transporte de carga geral nesta ferrovia.

---

[61] Estrada de Ferro Carajás, ver Bibliografia.

FIGURA 2

DISTRIBUIÇÃO DAS POPULAÇÕES AO LONGO DA E. F. CARAJÁS



O início da operação comercial de carga geral beneficiou, sobretudo, uma população de baixa renda que dependia exclusivamente do rio Pindaré para escoamento de sua safra agrícola, a um preço de frete três vezes superior ao da nova ferrovia, num tempo dez vezes maior. Para essa operação foram utilizados quatro vagões fechados, previstos inicialmente para uso do trem-socorro.

A ampliação desse serviço foi iniciada por estudos visando ao transporte de novas mercadorias, através de contatos com clientes em potencial, como a Companhia de Financiamento da Produção, Rede Ferroviária Federal, Norte Gás Butano, Moinho de Trigo, madeireiras da região, construtores e produtores agrícolas. Foram instalados postos de compra de produtos agrícolas nas localidades de Alto Alegre (Km 264) e São Pedro de Água Branca (Km 650), ligados à produção de arroz e milho, empreendimento que resultou do contato da E. F. Carajás com a Companhia de Financiamento da Produção. Esta promoção representará mais transporte de carga para a ferrovia.

Outro aspecto importante está ligado à intermodalidade no transporte de carga geral, depois da consolidação da ferrovia. Com ela em operação, procura-se conjugar diferentes meios de transporte, de forma a reduzir distâncias e o frete final das cargas, preservando-se, contudo, o interesse da ferrovia, que é otimizar a relação carga/distância em seus vagões. Em alguns casos, para facilitar o cliente, a ferrovia tem contratado o transporte rodoviário de ponta, repassando-lhe esses custos. O mesmo é feito para o manuseio da carga nos terminais ferroviários, quando há solicitação do cliente.

A Tabela 17 mostra a carga transportada no período de março de 1985 a fevereiro de 1986 pela E. F. Carajás e, a Figura 3, o embarque das mesmas.

No que concerne ao transporte de passageiros, a E. F. Carajás começou a operar com essa modalidade, em março de 1986, em função de a ferrovia atravessar uma região carente de transporte coletivo, além de agravar-se a situação, no período chuvoso, devido a várias cidades ficarem isoladas. O trem de passageiros funciona entre São Luís e Parauapebas (Km 861), com 336 lugares sentados, com freqüência de dois trens semanais em cada sentido. Esta linha apresenta um aspecto social muito importante, pois atua como único e principal meio de transporte na região para mais de uma dezena de povoados, ligando-os, economicamente, à capital maranhense.

Em fase experimental, em maio de 1985, foram transportadas 21 000 pessoas, numa média de 1 250 por viagem.

Segundo a CVRD, para o futuro estão previstos:

— No que diz respeito à carga geral transportada, dentro dos melhores padrões técnicos, é necessário dar um tratamento específico desde o local onde é produzida até o ponto de distribuição para consumo/embarque em navios, atendendo melhor o cliente e a E. F. Carajás quanto aos ganhos de produtividade (melhores taxas de retorno aos seus investimentos). Sendo assim, a carga geral será classificada da seguinte maneira: granéis sólidos, granéis líquidos, cargas conteinerizáveis e cargas de movimentação mecanizada.

— Padronização da frota de vagões, evitando-se com isso sua multiplicidade e criando-se condições de transporte de qualquer tipo de carga com um mínimo de tempo na operação de terminais.

— Para integrar a ferrovia aos transportes rodoviário e fluvial, a fim de promover a intermodalidade desses sistemas, os terminais ferroviários serão dotados dos seguintes recursos:

- Linhas de acesso aos portos fluviais que se desenvolverão próximas à ferrovia.
- Linhas de acesso às bases de distribuição de derivados de petróleo.
- Pátios de armazenamentos e de transbordo de **containers** frigoríficos e comuns.
- Equipamentos para a movimentação de cargas.
- Equipamentos para transbordo intermodal.
- Elevados para descarga de vagões.
- Muros para carregamento de vagões.
- Silos de armazenagem e carregamento de alimentos a granel.
- Moegas (depósitos) rodoviárias e ferroviárias para alimentos a granel.
- Balanças rodoviárias e ferroviárias.
- Armazenamento coberto.

TABELA 17

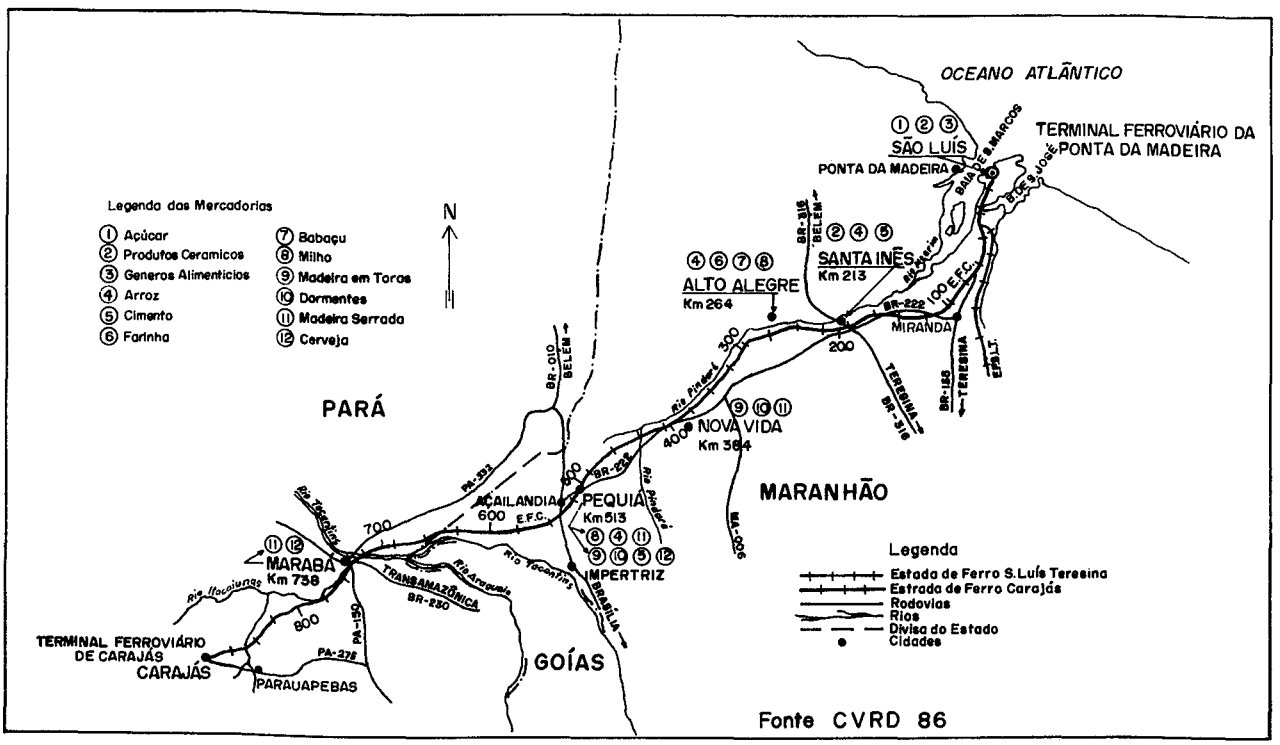
TRANSPORTE NA ESTRADA DE FERRO CARAJÁS, SEGUNDO O TIPO DE CARGA — 1986

TIPO DE CARGA TRANSPORTADA	TRANSPORTE DE CARGA NO PERÍODO 03-85 a 02-86		
	Absoluto (t)	Relativo (%)	
		Sobre o total	Sobre o tipo de carga
TOTAL	**3 129 007**	**100,00**	
Carga não-remunerada total	2 975 704	95,10	100,00
Minério de ferro	1 840 130		61,84
Minério de manganês	168 095		5,65
Brita	836 508		28,11
Diversos	54 211		1,82
Transporte p/SUCAR	76 760		2,58
Carga remunerada total	153 373	4,90	100,00
Arroz	5 471		3,56
Babaçu	86		0,06
Milho	269		0,18
Dormentes	15 749		10,27
Madeira	27 237		17,76
Cimento	10 205		6,65
Açúcar	3 816		2,49
Bebidas	6 955		4,53
Oxigênio/Acetileno	2 443		1,59
Produtos cerâmicos	4 059		2,65
Veículos/Equipamentos	10 496		6,84
Fava/Jaborandi	874		0,57
Carne congelada	4 823		3,14
Sabão	372		0,24
Diversos	60 518		39,47

FONTE: Trem de Passageiros — Estrada de Ferro Carajás — Companhia Vale do Rio Doce, 1986.

FIGURA 3

EMBARQUE DE MERCADORIAS NA E. F. CARAJÁS



- Áreas para entrepostos comerciais.
- Sistemas de processamento de dados na área de operação de comercialização de carga.

A CVRD ainda menciona que, para atingir outros patamares de transporte, a ferrovia necessitará também da construção de pátios de cruzamento, da aquisição de mais locomotivas e vagões e de um programa de recrutamento e treinamento de pessoal.

A E. F. Carajás, que está completando seu primeiro ano de operação, ocupa uma posição de destaque dentro do transporte ferroviário, superando todas as expectativas e transformando o interior do Pará e Maranhão.

Conseqüências da implantação da ferrovia, por sinal a única no país nos últimos 20 anos, já se fazem sentir e já preocupam o Governo, como um potencial conflito entre a ferrovia e os transportadores rodoviários, que atuam principalmente ao longo da PA-275 e BR-222, transportando principalmente derivados de petróleo, a um custo do frete muito mais elevado do que o oferecido pela ferrovia. Outra conseqüência preocupante é a elevação do valor das terras, numa das áreas campeãs em conflitos agrários no país — o célebre Bico do Papagaio, onde se encontram os Estados de Goiás, Pará e Maranhão. Outro fato é o crescimento de novos núcleos populacionais à margem da ferrovia, tais como Parauapebas, devido às facilidades proporcionadas por este meio de transporte e ao crescimento do Projeto Carajás, que ocupa 3 mil trabalhadores em empregos diretos. O caso de Parauapebas é o exemplo mais típico, pois houve uma verdadeira explosão, num lugar que há dois anos nem sequer existia no mapa.

Segundo uma reportagem feita pela Revista **Isto É,** [62] "para lá estão projetadas pelo menos quatro metalúrgicas e indústrias de produção de ferrogusa, nos próximos três anos. Enquanto as indústrias não chegam, a cidade vive de um rico comércio marginal, de material de construção, de secos e molhados e de lazer —, em função das solicitações dos empregados no Projeto Carajás —, para o qual também não faltam interessados".

Inúmeros programas estão previstos para serem viabilizados dentro do Projeto Grande Carajás com a participação do Governo Federal: mínero-metalúrgicos, agrícolas, pecuários e industriais, aproveitando a infra-estrutura de transporte para os demais recursos minerais próprios da área, como manganês, bauxita, níquel, cobre e outros. Por sinal, quanto ao cobre, entrou em fase experimental de produção a maior mina do país, a jazida situada na serra do Salobo, a 78 km da reserva de ferro em exploração na serra dos Carajás, com 1,2 bilhão de toneladas previstas.

É importante, porém, que sejam reconhecidas as repercussões, sobretudo ambientais, de projetos em grande escala na Amazônia, como o de Carajás, que podem causar danos ecológicos irreparáveis, em razão das análises inadequadas e da falta de planejamento de longo prazo e controle governamental, como já testemunhamos em outros projetos, vindo a provocar a destruição de milhares de espécies vegetais e animais, através do desmatamento caótico; modificação radical da estrutura dos solos; dos ciclos hidrológicos e a introdução de pestes e doenças.

Ainda podemos citar dois pequenos eixos, que desempenham um papel estritamente local: a Estrada de Ferro Trombetas, que foi implantada em 1978 com, aproximadamente, 35 km, escoando a produção de bauxita do Projeto Trombetas da Mineração Rio do Norte S. A. — MRN, das jazidas até o terminal de embarque de minério em Porto Trombetas, no Estado do Pará, a 80 km da cidade de Oriximiná; o outro diz respeito à Estrada de Ferro Jari, pertencente à Companhia do Jari, que transporta madeira nos seus 66 km, entre os terminais de carregamento até o Porto de Munguba, às margens do rio Jari, na divisa do Estado do Pará com o Território do Amapá.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Importantes pontos emergiram no decorrer do trabalho, pontos esses que

[62] Lessa, Ricardo, ver Bibliografia.

extrapolam o tema transportes e que se vinculam à indefectível expressão "questões mais gerais".

Questões que levam em consideração a grande extensão territorial, as condições naturais, a baixa ocupação humana e o relativo desconhecimento dos recursos da Amazônia devem ser evocadas quando se pergunta: até que ponto o processo evolutivo dos transportes brasileiros garantiu a hegemonia de um determinado sistema em relação aos demais? Os desequilíbrios inter e intra-regionais verificados na Região Norte foram causa ou conseqüência dessa hegemonia?

Questões que levantam os aspectos políticos e técnicos da escolha de prioridades, no que tange à exploração dos recursos naturais regionais; prioridades essas que vão do espacial (onde?) ao econômico (o que e a que custo?). A definição dessas prioridades passa: pelo papel do Estado, via agências governamentais e empresas estatais, que detém o poder de determinar áreas, produtos e construir sistemas de transportes específicos; pelas empresas privadas de grande porte que organizam espaços de produção e o conseqüente escoamento das matérias-primas regionais.

Questões que dizem respeito aos processos de ocupação humana; as diferentes formas de organização das comunidades produtoras e dos diferentes canais de representatividade de seus interesses nas várias instâncias e poder: local, regional e nacional.

No que concerne às relações entre a grande extensão territorial, as condições naturais, a baixa ocupação e os níveis de conhecimento que a sociedade brasileira adquiriu sobre os resumos da Amazônia, percebe-se que, durante os primeiros 205 anos (1655-1850) de ocupação, a região era praticamente ignorada pelo restante da Colônia e do Império. Apenas os grandes rios da porção oriental eram conhecidos e o processo de exploração econômica dominante era o extrativismo de especiarias que usava os índios como coletores, devido aos seus conhecimentos sobre a vegetação local.

Os 110 anos seguintes (1850-1960) foram cruciais para o processo de ocupação, pois todo o ciclo da borracha (do extrativismo às experiências de silvicultura) e as principais atividades agrícolas para fins comerciais iniciaram-se nos primeiros anos de Século XX.

Tanto para a borracha quanto para a maioria das culturas, os níveis de conhecimento dos colonizadores, no que concernia às condições naturais da região, eram muito pequenos e mesmo uma grande empresa como a Ford esbarrou nesse desconhecimento das condições naturais. Os japoneses, que se estabeleceram na área na década de 30 para se dedicarem ao plantio do cacau, quase foram derrotados pela terra e pelas endemias tropicais e somente se soergueram quando introduziram a pimenta-do-reino, cultura que já dominavam e que se adaptou bem à área.

A reboque da borracha, a tecnologia dos transportes da época chegou à Amazônia e nesse período a navegação foi desenvolvida através da introdução da tecnologia do vapor, com isso as estradas de ferro também foram implantadas para completar trechos em que o transporte fluvial era problemático. Todas as ferrovias construídas entre o final do Século XIX e início do XX foram substituídas nos últimos 25 anos (1960-1985) por rodovias.

A introdução da rodovia em larga escala nos últimos 25 anos esteve a reboque das grandes modificações estruturais por que passou o Brasil.

Essas mudanças foram frutos de um processo cumulativo de políticas de governo que se iniciaram em meados da década de 50, estruturaram-se nos anos 60 e foram ampliadas na década de 70. Abrangem questões como: avanços tecnológicos na estrutura produtiva, tanto industrial quanto agrária e extrativa, gerando um processo de substituição de importações e incorporando novos espaços de recursos naturais (via novas tecnologias de sensoriamento remoto).

Todo o processo visava a um aumento do saldo da balança comercial, via ampliação das exportações de minérios, de produtos industrializados e agrícolas. Para isso foram necessários pesados investimentos em infra-estrutura de comunicações, energia, transportes, saúde, educação e previdência social (à custa de um forte endividamento externo).

Em nosso caso específico, a política do rodoviarismo foi uma conseqüência da decisão de se priorizar a indústria auto-

mobilística que, num país de grandes extensões e com uma incipiente rede viária no interior, desequilibrou os já insuficientes sistemas de navegação e ferroviário, causando desequilíbrios regionais cada vez maiores.

Paralelamente a isso, todo o processo de ocupação da Amazônia passou por definições de prioridades técnicas e políticas, quanto ao que se iria explorar, aonde explorar e a que custo. Nesse processo o Estado teve um papel muito forte em algumas áreas e é forte ali até hoje. Em outras, foi aparentemente forte no início e omitiu-se em fases posteriores.

Essas indecisões desorganizaram o planejamento de próprio governo, das empresas que investiram na região e, o que é pior, desorganizaram a vida de centenas de milhares de migrantes que foram ocupar a Amazônia (em certas áreas de Rondônia e Acre, políticas erradas, omissões ou indecisões levaram à falência um número grande de pequenos produtores rurais e mesmo à morte por doenças endêmicas, simplesmente por falta de meios de transporte, tanto para as pessoas quanto para o escoamento das safras).

Para combater esse problema de isolamento, as populações estão iniciando um lento caminho em direção a formas eficientes de organização e de representação legal e já é possível distinguir um grande leque de associações, cooperativas, sindicatos que vão dos índios, seringueiros, garimpeiros, pequenos produtores rurais às associações de empresários todos pressionando o poder público para uma modificação positiva nos sistemas de transportes da região.

Finalmente, que futuro parece estar reservado para a Amazônia e seus sistemas de transportes no contexto brasileiro?

Muito embora a futurologia não esteja mais em moda, é crível que um novo ordenamento territorial venha a ser montado em futuro próximo. A BR-364 ligou o Centro-Oeste ao sudoeste da Amazônia Ocidental através de laços muito fortes e é possível que uma nova modificação nos limites dessas regiões venha a ser feita.

Outra necessidade regional para o futuro é o redimensionamento dos sistemas de transportes: aumentando a eficiência da navegação fluvial, introduzindo a ferrovia sempre que as condições naturais permitirem e montando uma estrutura de abertura e manutenção das estradas vicinais nas áreas de colonização agrícola.

Esse redimensionamento, enfatizando a navegação e a ferrovia, tem sua razão de ser, pois com isso será possível montar um sistema de controle no que se refere à preservação do meio ambiente. Com a enorme independência que garante o binômio estrada-caminhão ao ocupante da área, os órgãos públicos perdem o poder de monitoração, pois ficam em desvantagem em termos de velocidade entre o que se planeja para a área e o que realmente se executa em termos de produção e, com isso, desmatamentos, introdução de gado em áreas impróprias, garimpos predatórios e outros problemas vão se incorporando à cultura produtiva da Amazônia. Além disso, não existe controle do que entra e sai pelo caminhão, gerando grandes perdas em termos fiscais para os estados.

Políticas de transportes que desestimulem determinados produtos inconvenientes ao meio ambiente e que estimulem os que o preservam podem ser implementadas, usando-se sistemas de transportes que possam controlar eficientemente o tipo de carga e o seu fluxo e, para isso, nada melhor do que os sistemas de navegação e ferroviário, restringindo-se o rodoviário apenas entre as áreas de produção e os pontos de transbordo (portos e estações).

Com essas políticas é possível que a Região Norte deixe de ser um sonho que virou pesadelo, para ser uma região com condições concretas de acolher o migrante e de escoar com eficácia os resultados de sua estrutura produtiva.

BIBLIOGRAFIA

ACCIOLY, Brasílio et alii. A ENASA na Amazônia. *Portos e Navios*, Rio de Janeiro, volume: XXIV (219:34-15), novembro 1981.

ACCIOLY, Brasílio et alii. Amazônia hoje. *Portos e Navios*, Rio de Janeiro, volume: XXVII (285:20-37), maio 1983.

ACCIOLY, Brasílio et alii. Uma Nova Ótica para o transporte hidroviário. *Portos e Navios,* Rio de Janeiro, volume: XVII (181:28-42), setembro 1974.

AMARAL, Ricardo. Tráfego Aéreo em Garimpo do Pará supera o do Galeão, *Jornal do Brasil,* Rio de Janeiro, 30/10/86, 1º caderno. p. 13.

ANUÁRIO Estatístico do Brasil — Rio de Janeiro, IBGE, 1985, 539 p.

ANUÁRIOS da SUNAMAM — 1983 e 1984, Rio de Janeiro.

ANUÁRIO de Portos e Navios — 82-83, Rio de Janeiro, 1983, 228 p.

ANUÁRIO do Transporte Aéreo. Ministério da Aeronáutica; Departamento de Aviação Civil, Rio de Janeiro, 1984, 2º v.

BECKER, Bertha K. *Geopolítica da Amazônia,* Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1982, 233 p.

BECKER, Bertha K.; Machado, Lia Osório. Relações de Trabalho e Mobilidade na Amazônia Brasileira: uma contribuição, *Boletim Carioca de Geografia,* Rio de Janeiro, ano XXXII: 26-50, 1982.

CARAJÁS 1985, Rio de Janeiro, C. V. R. D., 1985, p. 23.

CARRETEIRO, Ronald. Transporte fluvial de derivados de petróleo na Bacia Amazônia. *Portos e Navios,* Rio de Janeiro, volume: XXVII (285:38-40), maio 1983.

————. Transporte fluvial de derivados de petróleo na Amazônia. *Portos e Navios,* Rio de Janeiro, volume: XXVI (294:26-28), fevereiro, 1984.

COMPANHIA do Jari, Rio de Janeiro, 1985, 17 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. A Periodização da Rede Urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia,* Rio de Janeiro, *49*(3):39-68, 1987.

CRUZ, Montezuma. Sob chicote, no laço. *Agenda,* Brasília, nº 2, p. 14-6, julho 1986.

DIAGNÓSTICO do Setor Portuário e Fluvial-Marítimo do Estado do Pará. *Estudos Paraenses.* Instituto do Desenvolvimento Econômico-Social do Pará, Belém, 43:1-16, 1974.

ENCICLOPÉDIA dos Municípios Brasileiros, Rio de Janeiro, IBGE, 1987, Vol. 1, *Grande Região Norte,* 435 p.

EPIDEMIA de Omissões. *Agenda* Brasília nº 2:42-7, jul., 1986.

ESTRADAS da Amazônia. Ministério dos Transportes, Relatório sobre as Rodovias Transamazônica e Cuiabá—Santarém. In: VI CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO RODOVIÁRIA INTERNACIONAL. Montreal, Rio de Janeiro, DNER, 1970, 23 p.

ESTRADA de Ferro Carajás. Companhia Vale do Rio Doce, Rio de Janeiro, 1986, 6 p.

ESTRADA de Ferro Carajás, Trem de Passageiro. Companhia Vale do Rio Doce, Rio de Janeiro, 1986, 6 p.

ESTRADA de Ferro Social. *Jornal da Cidade,* São Luís, 4 a 10 de maio de 1986, p. 5-8.

FAB; a integração pelo ar. *Amazônia,* São Paulo, ano III (29):3-8, jul., 1987.

FEARNSIDE, Philip M.; Ferreira, Gabriel de Lima. Rondônia: a farsa das reservas, *Ciência Hoje,* Rio de Janeiro, volume 3 (17:90) março/abril 1985.

FERNANDES, Roberto. Major colombiano admite ajuda brasileira no combate ao M-19. *Jornal do Brasil,* Rio de Janeiro, 19/01/86, 1º caderno: Nacional, p. 19.

FIGUEIREDO, Newton. Transporte Fluvial de Passageiros de Baixa Renda na Amazônia. *Portos e Navios,* Rio de Janeiro, volume: XXV (227:52-57), setembro, 1982.

————. Gerenciamento Operacional e de manutenção para as futuras frotas do transporte fluvial. *Portos e Navios,* Rio de Janeiro, volume: XXV (279:36-40), novembro 1982.

FREITAS, João Batista de. Queimadas devastam 27 000 km² por ano na Amazônia. *Jornal do Brasil,* Rio de Janeiro, 3/8/86, 1º caderno: Nacional, p. 28.

FREITAS, Maria de Lourdes Davies de e Smyrski — Shluger, Christine M., Projeto Ferro Carajás — Brasil, Aspectos Ambientais. In: *Reunião da Interciência Association,* 1983, Belém, julho 8/83.

GOMES, Laurentino. O Ataque ao Tesouro. *Veja,* São Paulo, nº 896, Especial, pp. 82-4, 6/9/85.

HENRIQUES, Maria Helena F. da Trindade. A Política de Colonização Dirigida no Brasil: Um estudo de caso, Rondônia. *Revista Brasileira de Geografia,* Rio de Janeiro, 46 (3/4):393-423, julho-dez. 1984.

JARI, o Incerto Destino de Um Sonho Tropical, *Exame,* São Paulo, nº 276:30-40, 18 de maio de 1983.

LESSA, Ricardo. Abrindo os Tesouros de Carajás, *Isto É*, São Paulo, 496:56-58, 4/06/86.

———. A Transamazônica Que Deu Certo, *Isto É*, São Paulo, 497:60-63, 11/06/86.

LINDOSO, José. Problemas de Transporte na Amazônia. *Portos e Navios*, Rio de Janeiro, volume: XX (219:12-13), novembro 1977.

MACHADO, Lia Osório. Urbanização e Migração na Amazônia Legal: Sugestões para uma Abordagem Geopolítica, *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XXXII:2-10, 1982.

MADEIRA-MAMORÉ Pede Volta do que o Exército lhe Tira. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 1 de maio de 1987, 1º caderno, p. 6.

MÊNE, João Batista de Melo. Isolamento de Roraima *Agenda*, Brasília nº 1:40-1, jul. 1986.

MESQUITA, Myriam Guiomar Gomes Coelho. *Geografia do Brasil, Região Norte. Transporte*, Rio de Janeiro, IBGE, 1977, p. 273-321.

MINERAÇÃO: Ouro, Prazer e Dor. *Agenda* Brasília nº 3:46-8, ago., 1986.

MINERAÇÃO Rio do Norte S.A. *Relatório Anual*, Rio de Janeiro, 1983, 33 p.

MOREIRA, Paulo Ramano. Transporte Multimodal; Amazônia — Novas Fronteiras. *Portos e Navios*, Rio de Janeiro, volume: XXIV (270:59-61), fevereiro 1982.

NETZ, CLAYTON. Minérios: A Corrida Milionária. *Exame*, São Paulo, 315:38-45, 28/11/1984.

OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto de. *O Sertanejo, o Brabo e o Posseiro: a Periferia de Rio Branco e os 100 Anos de Andança da População Acreana*. Dissertação (Mestrado), Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da UFMG, Belo Horizonte, 1982, 130 p.

PINTO, Lúcio Flávio. A Rodovia Perimetral Norte: Uma Nova Transamazônica. *Geografia e Planejamento*, nº 10:1-45, Instituto de Geografia, USP, São Paulo, 1973.

PROJETO Carajás, Indústria e Produtividade. Grupo de Desenvolvimento Regional (GRUDER) — Confederação Nacional da Indústria (BRASIL), Rio de Janeiro, v. 9 (98):6-13, jul. 1976.

PROGRAMA de Ação do Governo para a Amazônia. Ministério do Interior, Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), 1975-1970 para o II Plano Nacional de Desenvolvimento. Belém, 1976, 193 p.

PORTOS, Vias Navegáveis Interiores e Construção Naval. Ministério dos Transportes, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Brasília, 1978, 169 p.

REBELO, Darino Castro. *Transamazônica: Integração em Marcha;* Brasília, Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1973, 167 p.

ROTAER: *Manual Auxiliar de Rotas Aéreas*, Rio de Janeiro, Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo, Ministério da Aeronáutica, 9 maio a 1 agosto 1985, 232 p.

SALATI, E. et alii. *Amazônia; Desenvolvimento, Integração, Ecologia*. São Paulo, CNPq/Editora Brasiliense, 1983, 230 p.

SANCHES, Valdir. No Inferno da Transamazônica. *Afinal*, São Paulo, nº 90, p. 4-16, 20/05/1986.

SANTOS, Breno Augusto dos. *Amazônia: Potencial Mineral e Perspectivas de Desenvolvimento*, São Paulo, T. A. Queiroz, 1981, 256 p.

SANTOS, Milton. Organização do Espaço e Organização Social: O caso de Rondônia, *Boletim Carioca de Geografia*, Rio de Janeiro, ano XXXII: 51-77, 1982.

SEÇÃO Transporte, *Veja*, São Paulo, p. 53, 15/05/85.

SENNA, José Fernandes. Hidrovias e Portos Amazônicos; a integração dos Transportes em Vista do Desenvolvimento da Região, *Revista da Associação dos Diplomados na Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, ano XXV (204:67-77), set. 1986.

SEVERINO, Nelson A. Passarela de Ilusões. *Agenda*, Brasília, nº 3; p. 28-9, agosto 1986.

SORJ, Bernardo. *Estado e Classes Sociais na Agricultura Brasileira*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1980, 152 p.

SOUZA, Jorge Luiz de. Na Amazônia, um Eldorado de 600 milhões de dólares, *Exame*, São Paulo, São Paulo, 233:38-46, 26/ago./81.

STEIN, Yolanda. Brasil contorna crise com estanho de Pitinga; *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 13 ago. 1986, 1º caderno, Economia, p. 16.

SUPLEMENTO Rápida Referência. *Guia Aeronáutico*, Rio de Janeiro, ano XXXIX, maio 1986, 128 p.

UMA saída para o ferro. *Agenda* Brasília nº 1:40-1, jun., 1986.

VALVERDE, Orlando e Dias, Catharina Vergolino. *A Rodovia Belém—Brasília,* Rio de Janeiro, IBGE, 350 p.

VALVERDE, Orlando et alii (10 co-autores). *A Organização do Espaço na Faixa da Transamazônica,* Rio de Janeiro, IBGE, vol. 1, 1979, 259 p.

WESCHE, Rolf. Transporte, Organización espacial y logros, en los proyectos de colonización de la Región Amazônica Brasileira. *Revista Geográfica,* México, nº 98:44-53; Instituto Panamericano de Geografia e História, julio/diciembre 1983.

RESUMO

O trabalho trata sistematicamente dos processos evolutivos por que passaram os quatro sistemas de transportes — fluvial, rodoviário, ferroviário e aéreo — que operam na Região Norte do Brasil.

Esses processos são analisados através de um conjunto de quadros explicativos que chamaremos de "Espaço-Temporalidade" que cobre um horizonte de tempo de 384 anos, correlacionando as atividades econômicas, os sistemas de transportes e os diversos tipos de ocupação humana por que passou a região.

O trabalho ainda analisa detalhadamente os aspectos infra-estruturais de cada sistema, conectando-os ao estado atual (1985) do processo de ocupação e de produção regional e finalmente levanta questões relacionadas com o futuro equacionamento dos sistemas de transportes na Amazônia como meio de restringir os atuais mecanismos de destruição do meio ambiente.

ABSTRACT

This paper focuses on a systematic basis, on the evolutionary processes of four transport systems — fluvial, highway, railway and aerial — in Brazil's North Region.

Analysis is made by using a comprehensive chart, whith shows what is called "Space-Temporality", covering 384 years, and correlates economic activities, transport systems and the several kinds of human occupation inside North Region.

A detailed analysis is also made on the infra-structural aspects of each system, relating to the present situation (1985) of regional settlement and production.

Finally, questions are raised, concerning future dimensions of transport systems in Brazilian Amazon as a way to restrain current processes of environmental destruction.

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 [1]. 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). À excessiva aglomeração demográfica do Rio de Janeiro, a qual acarretava eventuais agitações sociais, trazendo problemas para o governo, se contraporia um ambiente de maior tranqüilidade 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-

[1] **RETÂNGULO CRULS** — Área de 14 400 km² localizada em torno dos 15 aos 16.° de latitude Sul e 47 aos 49.° de longitude Oeste e estudada pela expedição chefiada pelo engenheiro Luis Cruls, em atendimento ao artigo 3.° 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 20º 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 freqüência 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 Cruls, 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 argùmentos 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 Morais, 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 citadinas" (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 conseqüência 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 conseqüência, 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.

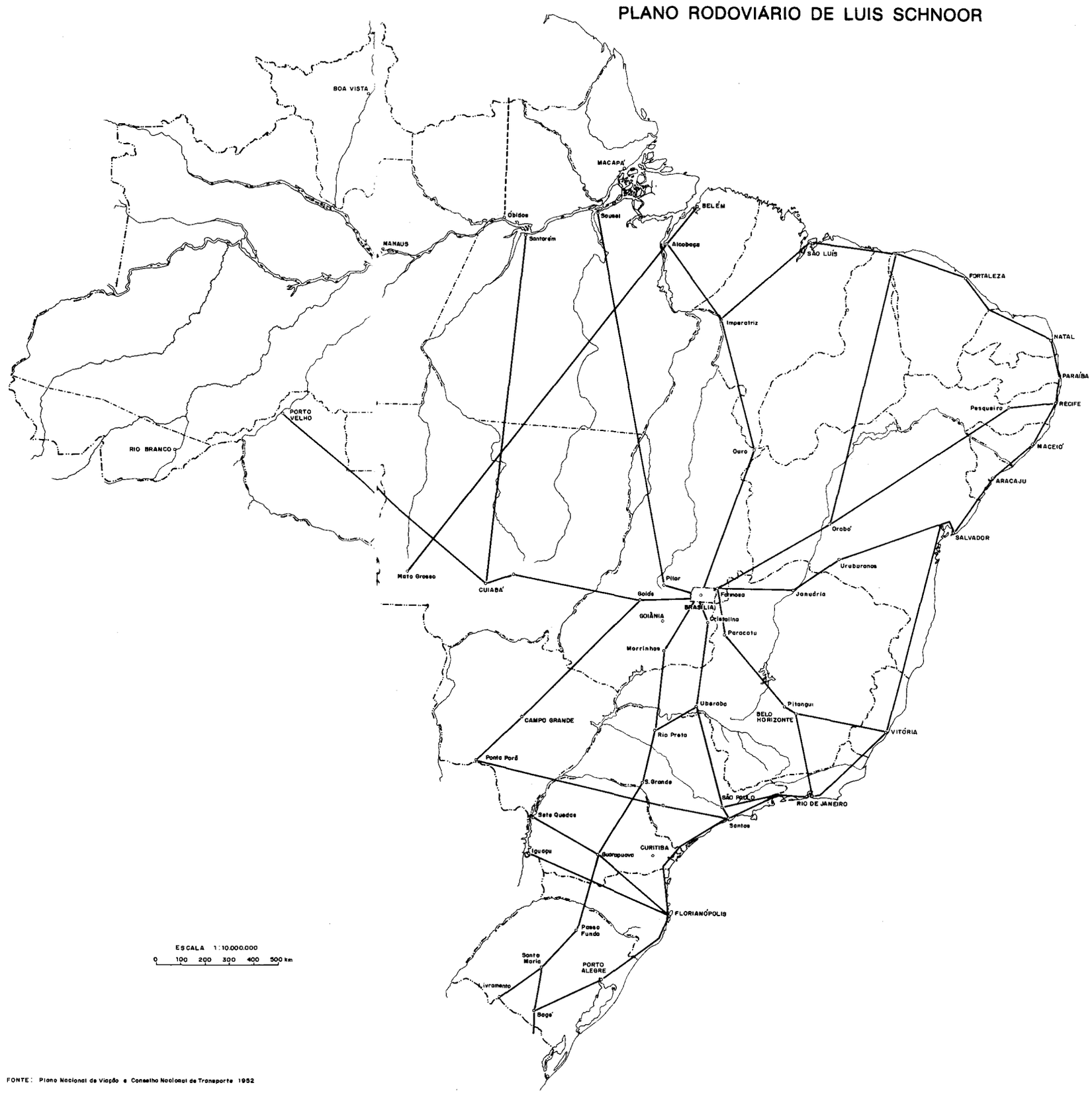
Destes planos rodoviários merece referência especial o de Luis Schnoor (1927), o primeiro que, ao levar em conta o dispositivo constitucional que determinava a transferência da capital do país para o Planalto Central, idealizou um sistema rodoviário no qual, da área onde futuramente seria localizado 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 Transporte 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-oestino (São Paulo—Porto Murtinho; Ilhéus—Posse; Montes Claro—Cuibá 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 metade 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 prolongamentoda 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 surgiriam, 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 consecu-

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 todas 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

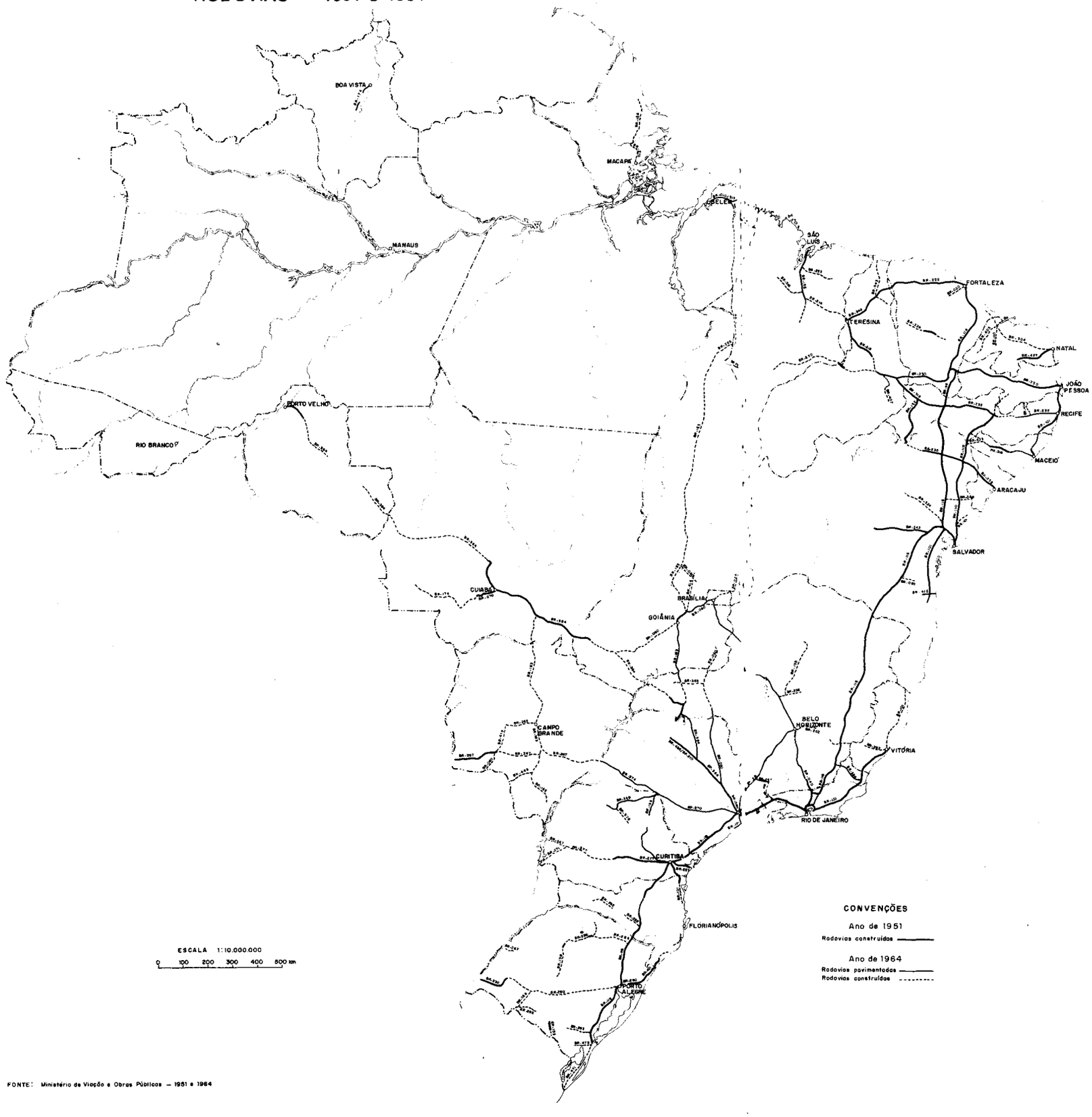
A transferência do aparelho governamental, a retração do seu papel de sede de empresas estatais de âmbito nacional, a perda de postos de trabalho com o conseqüente rebatimento sobre o montante de renda, a diminuição do poder de pressão para atrair investimentos públicos contribuíram para o esvaziamento 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



FONTE: Ministério de Viação e Obras Públicas — 1951 e 1964

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).[2]

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

[2] 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			VARIAÇÃO 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	7 863 528	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
BRASIL	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
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 artigo 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 Naciona — 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.

IMPACTOS NA ESCALA REGIONAL [3]

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 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.

[3] 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), atingia 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

FONTE: 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	%
Caiapônia (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				
Caarapó (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				
Goiatuba (GO)	22				
Coxim (MS)	21				
Paraíso do N. de Goiás (GO)	21				
Itaberaí (GO)	21				

FONTE: 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	Poço ou nascente	Outra forma (1)	
		Absoluto	Relativo (%)			Absoluto	Relativo (%)
DISTRITO FEDERAL	**252 866**	**200 109**	**79,14**	**197 156**	**2 953**	**242**	**0,10**
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 (%)
DISTRITO FEDERAL	**1 002 719**	**572 762**	**57,12**
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 Álcool — PROÁLCOOL. 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 conseqüências 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 conseqüência 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 mroblema, 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 contribui 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

FONTE: Censo Comercial e Censo de Serviços — IBGE, 1980

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 sobremodo 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 influindo 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, conseqüência 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 conseqüência 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—Unaí), 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 alli, 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 conseqüência 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 reflorestamento 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 corretivas 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 (%)
GOIÁS			
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. Mambaí	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
BAHIA			
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 (%)
MINAS GERAIS			
53. Unaí	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
PIAUÍ			
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. Cristalândio 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 (%)
GOIÁS							
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'Aliança	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. Mambaí	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. Paranã	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 do 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. Arraís	2 952	285	9,65	247	38	13	0,44
BAHIA							
41. Barreiras	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. Brejolândia	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
MINAS GERAIS							
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
PIAUÍ							
64. Correntes	3 886	5	0,12	—	5	488	12,55
65. Avelino Lopes	1 631	9	0,55	—	9	16	0,98
66. Barreiras 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. Parnaguá	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 Cruls. *Boletim Geográfico.* Rio de Janeiro, v. 5, (55):745-46, out. 1947.

BARAT, Josef. *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.

CORRÊA, 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.

KUBITSCHEK 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 da 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 Brasilia 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 refering to the movement of the capital to Brasilia 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 occured, 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.

O BAIRRO CONTEMPORÂNEO: ENSAIO DE ABORDAGEM POLÍTICA*

Marcelo José Lopes de Souza **

Sob o sistema moderno de vida social, todos os laços de união entre os habitantes de uma mesma rua ou "vizinhança" desapareceram. Nos bairros ricos das grandes cidades, os homens vivem juntos sem saber sequer quem é seu vizinho. Mas nas ruas e becos densamente povoados dessas mesmas cidades todos se conhecem bem e se encontram em contato contínuo. Naturalmente, nos becos, como em todas as partes, as pequenas rixas são inevitáveis, mas também se desenvolvem relações segundo as inclinações pessoais, e dentro destas relações se pratica a ajuda mútua em tais proporções que as classes mais ricas não têm idéia. ***

(...) O verdadeiro progresso está na descentralização, tanto **territorial** quanto **funcional,** no desenvolvimento do espírito local e da iniciativa pessoal, e na federação livre do simples ao complexo, em vez da hierarquia atual, que vai do centro à periferia. ****

INTRODUÇÃO

Assistimos, hoje, à paulatina saturação de um assunto que, até alguns anos atrás, era tema da moda entre pesquisadores sociais, sobretudo sociólogos: o ativismo de bairro (ou, para usar a expressão corrente, os movimentos sociais urbanos). Essa saturação, porém, não nos deve iludir quanto a duas coisas:

1.º) A realidade dos conflitos urbanos e das contradições sociais manifestadas no urbano está longe de ter desaparecido. Na verdade, se acompanharmos a evolução da problemática sócio-espacial inerente ao crescimento das metrópoles do Terceiro Mundo, apenas para tomar um exemplo eloqüente, verificaremos que a tendência é, pelo contrário, de aguçamento daquelas contradições, em muitos casos de forma bastante evidente; e

* Recebido para publicação em 20 de setembro de 1988.

** Geógrafo e Mestre em Geografia. Pesquisador da Universidade Federal do Rio de Janeiro — UFRJ e Professor da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro — PUC — RJ.

Desejo registrar minha gratidão, pelas sugestões e críticas construtivas recebidas, especialmente para com os professores Roberto Lobato Corrêa (IBGE/UFRJ) e Maurício de Almeida Abreu (UFRJ).

*** Piotr Kropotkin: A ajuda mútua na sociedade moderna, in: Kroptkin — Textos Escolhidos Porto Alegre, L&PM, 1987

**** Piotr Kroptkin: Anarquismo, in: ibid.

2.º) A produção acadêmica oferecida a propósito do ativismo de bairro não "esgotou", de maneira nenhuma, o assunto, quer em termos de questões levantadas, quer em termos de enfoques preconizados. Bem ao contrário, tal produção se nos apresenta tematicamente incompleta e, sob diversos aspectos, atrasada em relação ao pensamento filosófico e político contemporâneo, tendo por características a monotonia teórica, o acentuado empirismo e a pouca densidade teórico-filosófica de grande parte da produção e o habitual alheamento em face de uma série de questionamentos e preocupações cruciais no mundo atual, de ordem político-social — a crise do movimento operário e seus desdobramentos, a crise do pensamento marxista, a crítica à tecnologia e à espacialidade capitalistas.

O objetivo do presente ensaio é realçar a dimensão política — o poder, o conflito — daquilo que é, para o ativismo de bairro, palco cotidiano, arena de luta mais imediata, referencial organizativo básico e catalisador simbólico: o bairro.

O Espaço não tem o mesmo significado para os diversos tipos de ativismo social. Enquanto dimensão da Sociedade concreta ele tem sempre, e necessariamente, importância fundamental; afinal de contas, é o palco sobre o qual se desenrola a vida social, um suporte material básico para qualquer atividade humana. Contudo, esta é uma colocação excessivamente genérica. O Espaço não é um palco "neutro" em situação alguma, e sua materialidade — como, de resto, qualquer materialidade — exerce um certo condicionamento sobre os atores sociais, configurando uma dialética[1]; não obstante, esse condicionamento relativo varia, em natureza e intensidade, conforme o tipo de relação social.

No caso do ativismo de bairro, o Espaço não é, pelo que já disse no segundo parágrafo, simplesmente um referencial indireto ou secundário para as lutas, pouco indo além da condução de suporte material. Ele é um referencial direto e decisivo, pois; define territorialmente a base social de um ativismo, de uma organização, aglutinando grupos e por vezes classes diferentes (em níveis variáveis de acomodação ou tensão); catalisa a referência simbólica e politicamente o enfrentamento de uma problemática com imediata expressão espacial: insuficiência dos equipamentos de consumo coletivo, problemas habitacionais, segregação sócio-espacial, intervenções urbanísticas autoritárias, centralização da gestão territorial, massificação do bairro e deterioração da qualidade de vida urbana. Essa característica de riqueza de vínculos com o Espaço, essa sua grande dimensão "telúrica" é plena de conseqüências, conforme indiquei alhures, num trabalho maior.[2]

Não sugiro, em absoluto, que o Espaço seja **determinante** do conjunto do processo por influenciar seus alicerces; são as formas de produção material, política e cultural-simbólica do Espaço que impõem certos limites, e não o Espaço em si mesmo, como se ele fosse, a rigor, também um agente[3]. Num estudo crítico e holístico como se pretende este, o palco não poderia ser privilegiado, nem mais ou menos deslocado das multifacetadas relações socias que devem ser examinadas, quando de uma análise propriamente do ativismo de bairro, análise que todavia não será feita aqui. Penso dissipar, assim, temores a propósito de uma fetichização do espaço social na minha

---

[1] Trata-se do movimento de ação recíproca que se estabelece entre as relações sociais e o Espaço produzido nos marcos de uma organização social determinada. Este, uma vez produzido dessa ou daquela maneira, passa automaticamente a atuar como um dos referenciais para a vida e os projetos dos seus produtores, homens em sociedade. Esta **dialética sócio-espacial,** para usar a expressão de Soja, Edward (vide Bibliografia); foi pioneiramente tratada por Lefèbvre Henri, se bem que seu núcleo teórico — a inércia exercida pela materialidade sobre a dinâmica social — tenha já sido discutido, a um nível de consideração da materialidade total, por Sartre, no **Critique de la raison dialetique** (vide Bibliografia).

[2] Este ensaio é, com algumas adaptações, uma fusão do Capítulo 2 com uma parte do Capítulo 3 da dissertação de Mestrado **O que pode o Ativismo de Bairro? Reflexão sobre as Limitações e Potencialidades do Ativismo de Bairro à Luz de um Pensamento Autonomista,** submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ e aprovada pelo mesmo em 1988.

[3] É óbvio que a dimensão inerciante imanente ao Espaço não torna este, posto que materialidade inconsciente, agente sócio-histórico, mas apenas nos fez descartar qualquer idéia de neutralidade relativamente a ele.

concepção da relação entre o ativismo e o bairro. No entanto, para não incorrer no parcialismo contrário e negligenciar o palco da Sociedade concreta, tratando-o desavisadamente como um epifenômeno, cabe elucidar o papel — positivo, negativo ou ambíguo — desempenhado pela espacialidade, nos marcos de uma determinada forma de apropriação desta pelas práticas sociais. Tentei proceder a um esboço dessa elucidação, no âmbito de uma análise crítica do ativismo de bairro, no trabalho maior a que fiz referência no parágrafo anterior.

Conquanto as páginas que seguem procurem evidenciar a insuficiência do estado em que se encontram atualmente as contribuições ao conceito e à teoria dessa importante realidade urbana que é o bairro — importante sobretudo numa ótica que valorize as práticas dos cidadãos em momentos outros que não somente o do trabalho, e buscando lembrar, ao mesmo tempo, a incompatibilidade entre o legado de uma espacialidade adaptada a uma sociedade desigual e uma hipotética sociedade mais justa cuja construção é o nosso desafio —, o presente trabalho não almeja satisfazer amplamente tal carência. De fato, uma visão razoável do que seja o bairro no contexto de uma cidade (sociedade) capitalista sob efeito direto ou indireto do monopolismo avançado parece-me requisito indispensável ao exame das especificidades, limitações e potencialidades do ativismo de bairro contemporâneo. Foi isto que me conduziu a uma apreciação das mais representativas contribuições existentes e, em seguida, a um esforço de crítica e eventual integração delas, na perspectiva da superação de dicotomias. O objetivo, porém, não foi o de proceder a um estudo tematicamente exaustivo do bairro, mas apenas o de aplainar o terreno para a discussão, feita noutro lugar, do ativismo. Isso implicou, naturalmente, o sacrifício de umas tantas discussões que, embora relevantes, não foram encaradas como de aprofundamento prioritário em face de um interesse pela questão política do bairro.

Este ensaio polemiza, simultaneamente, com os marxistas e a "intelligentsia" reacionária, pensando o espaço urbano produzido pelo capitalismo — notadamente o urbano-metropolitano — sob inspiração de um projeto de repensamento da questão da mudança social radical. Tal projeto, que podemos chamar de **autonomista**, é, no meu entender, um "herdeiro moral" do anarquismo clássico, e tem seu espírito sintetizável nestas duas paisagens de Cornelius Castoriadis, seu melhor representante:

"A liberdade numa sociedade autônoma exprime-se por estas duas leis fundamentais: sem participação igualitária na tomada de decisões não haverá execução; sem participação igualitária no estabelecimento da lei, não haverá lei. Uma coletividade autônoma tem por divisa e por autodefinição: **nós somos aqueles cuja lei é dar a nós mesmos as nossas própria leis**".

"Abolir a heteronomia não significa abolir a diferença entre a sociedade instituinte e a sociedade instituída — o que, de qualquer forma, seria impossível —, mas abolir a **submissão** da primeira à segunda. A coletividade dará regras a si mesma, sabendo que o faz, sabendo que elas são ou se tornarão sempre, em algum lugar, inadequadas, sabendo que pode mudá-las — e que elas a constrangem durante todo o tempo em que não as tiver mudado **regularmente**". [4]

O QUE OFERECE A LITERATURA ESPECIALIZADA (BREVÍSSIMA NOTÍCIA)

Sobre o conceito de bairro em geral

Quando se examina a literatura acadêmica (sociológica, geográfica, urbanística e antropológica) à procura de tratamentos teórico-conceituais da realidade **bairro**, surpreende-se com a relativa escassez destes, pelo menos no que concerne a contribuições de peso.

Na Geografia, a discussão teórica sobre o bairro tem sido tradicionalmente

[4] Castoriadis, Cornelius. Introdução: socialismo e sociedade autônoma, p. 22 e 34 (para referência completa, vide Bibliografia).

superficial. Não faltaram, é certo, alusões aos bairros nas grandes obras de sistematização teórica em Geografia Urbana [5], bem como estudos de caso onde um (ou mais) bairro (s) era (m) objeto de atenção [6]. Todavia, a constituição e os interesses da geografia clássica enquanto "ciência da ponte homem/meio" impediram a construção de um ambiente intelectual favorável ao estudo do bairro num nível de aprofundamento satisfatório quanto à natureza e ao papel sociais dessa realidade. A Geografia Urbana clássica ficava satisfeita em poder estabelecer, partindo do senso comum, do bairro como uma noção popular dada "a priori" ao pesquisador, a natureza da individualidade da "alma singular" de um determinado bairro, enfatizando a relação do meio físico (sítio) com a evolução da ocupação humana.

A preocupação diversionista com os condicionamentos e favorecimentos naturais foi, com o passar do tempo, sendo atenuada, e gradualmente complementada por descrições e considerações funcionais (funções internas do bairro e seu papel na cidade). [7] "Ciência dos lugares e não dos homens", entretanto, a Geografia prazerosamente abdicou de um interesse desinibido pelas questões sociais em favor de outras disciplinas, o que restringiu sensivelmente o alcance da paulatina "desnaturalização" da Geografia Urbana. Mesmo o aparecimento das análises sobre a vivência e a percepção do bairro, no âmbito da "Geografia da Percepção e do Comportamento" [8], representou pouco mais que uma simples transmutação de interesses sem ruptura com a tradição de acriticismo e pouca profundidade. É possível que, finalmente, na esteira do amplo movimento de crítica aos positivismos a que hoje se assiste na Geografia, contribuições ponderáveis venham a ser oferecidas. De todo modo, isto me parece ser ainda, no máximo, uma promessa, e não já uma realidade expressiva [9].

Os urbanistas forneceram já algumas achegas significativas, mas não propriamente um conceito de bairro. (Refiro-me, aqui, não aos urbanistas no sentido mais corrente, que exercem uma prática intelectual normalmente acrítica e cujo interesse para nós liga-se somente ao fato de que municia e legitima ações de estruturação e desestruturação de bairros, modificando a vida urbana através de zoneamentos, grandes obras e programas de renovação urbana; refiro-me aos estudiosos da história e da natureza das re-

---

[5] George, Pierre. O Geografia Urbana, por exemplo, representativo da fase terminal da Geografia Clássica (vide Bibliografia). Mais tradicional é o Geografia Urbana de Taylor, Griffith (vide Bibliografia), onde aliás o bairro não conhece sequer uma definição, sendo apenas lembrado em alguns momentos por força de referências empíricas. Uma discussão limitada, mas algo estimulante, pode ser encontrada no Geógraphie des villes de Lavedan, Pierre (vide Bibliografia), este livro, todavia, dificilmente pode ser considerado representativo da Geografia Urbana Clássica Escrito por um urbanista dublê de Geógrafo, sintomaticamente tem o seu ponto alto, no que concerne à análise do bairro, numa meditação sobre o papel dos zoneamentos como fatores de modificação dos bairros.

[6] Um bom exemplo é o ensaio "O conceito geográfico de bairro e sua exemplificação na cidade do Rio de Janeiro", Soares, Maria Therezinha de Segadas (vide Bibliografia).

[7] O que era feito de maneira normalmente acrítica. não se cogitava de exames que considerassem a composição social ou a história da ocupação dos bairros nos marcos da segregação e da luta de classes e da divisão do trabalho urbano, algo bem diferente das usuais caracterizações superficiais em "classes baixas", "classe rica" etc., e do diversionismo representado pela análise da influência do sítio na ocupação (o que não quer dizer que eu entenda, teoricamente, toda referência ao papel do sítio como necessariamente diversionista).

[8] A "Geografia da Percepção e do Comportamento", que encarnou uma mistura de neopositivismo e subjetivismo, é mais bem representada, no tocante aos estudos de bairro, pelos trabalhos de Bertrand, Michel-Jean e Metton, Alain (vide Bibliografia).

[9] As correntes que emergiram na esteira da crítica ao neopositivismo permanecem, ou incipientes no que concerne a uma reflexão teórica sobre o bairro que seja de fato algo profundo e novo em relação ao que outras disciplinas já produziram, ou sintomaticamente reticentes em abraçar o tema — é o caso de certas orientações marxistas, que aparentemente secundarizam o bairro enquanto categoria de análise por considerá-lo por demais ligado ao senso comum, a subjetividades e a outros diversionismos frente à tarefa de elucidação do "movimento geral objetivo da sociedade". A pesquisa geográfica vem, indubitavelmente, se renovando e enriquecendo muito nos últimos anos, mas resta a questão de até que ponto o constrangimento **disciplinar** não obstaculizará a escalada de vários geógrafos rumo a um aprofundamento e a uma ampliação de horizontes no que concerne à análise do bairro.

lações entre cidade e citadino). Lewis Mumford, no seu **A Cidade na História**[10], mesmo sem se deter em apreciações teóricas sobre o bairro, ofereceu subsídios para uma visão histórica dos bairros, nos marcos da evolução da estrutura e da dinâmica urbanas; Pierre Lavedan, outro nome digno de relevo, urbanista dublê de geógrafo, contribuiu com uma interessante discussão do papel da afetação legal do solo (zoneamentos) sobre as realidades de bairro[11]. Sob o ângulo teórico, no entanto, o nome mais importante é o de Kevin Lynch, dado o pioneiro resgate que fez da dimensão subjetiva, sempre tão marginalizada pelos cientificismos e objetivismos, em seu **A Imagem da Cidade**[12], que influenciou estudiosos de diversas áreas. Preocupado com a "aspecto das cidades e sobre a possibilidade de mudança e a importância desse aspecto"[13], Lynch investiga a cidade enquanto Espaço sentido e vivido, a partir das imagens mentais que os habitantes fazem de sua urbe e de suas diversas partes componentes. Em tal contexto, um dos referenciais privilegiados por Lynch, precisamente por ser um dos referenciais básicos dos citadinos, é o bairro.

Em que pese sua tradição de pesquisadores das sociedades ditas primitivas, os antropólogos vêm já, por meio do campo mais ou menos recente, que é a Antropologia Urbana, colaborando, ainda que indiretamente, para a tarefa de análise teórico-conceitual do bairro. Para dar exemplos brasileiros, é nítido o avanço desde o pioneiro trabalho de Gilberto Velho sobre os **White-collars** copacabanenses, o **A Utopia Urbana**[14], até o belo estudo que é o **Quando a Rua Vira Casa**[15]. Em Velho, a individualização do bairro é efetivamente feita com base em considerações funcionais (presença e especialização de atividades, ritmos e tipos de trabalho), fisionômicas (paisagísticas) e mesmo da ocupação histórica do local e a relação disto com o meio natural (onde se nota um diálogo com a Geografia clássica); não há, porém, um aprofundamento, e a leitura propriamente típica da Antropologia mostra-se ainda incipiente à escala do bairro (que não é abordado com igual profundidade, concentrando-se as atenções num estrato social particular e num prédio específico). No **Quando a Rua Vira Casa,** embora não se encontre uma conceituação de bairro, pode ser buscado um conjunto de idéias aproveitáveis para se pensar uma dada realidade. Neste último trabalho a inclinação emblemática da Antropologia se faz presente com grande intensidade, corporificada numa prosa agradável, à qual se aliam recursos como desenhos, fotografias e até mapas mentais: a subjetividade e a intersubjetividade são privilegiadas e relacionadas à objetividade das formas espaciais e da dinâmica urbana, no âmbito de uma forte sensibilidade para com os aspectos culturais **(stricto sensu)** do elo Espaço/Sociedade. Desenvolvendo sua vocação disciplinar para a ênfase sobre como uma coletividade percebe, sente e vive seu bairro, a Antropologia poderá ofertar uma contribuição de sensibilidade complementadora da aridez objetivista de outras abordagens — muito embora a custo da negligência para com aspectos essenciais de cunho político e econômico e mesmo cultural, concernentes às relações de produção e à luta de classes, freqüentemente despolitizadas no subjetivista discurso antropológico (preço amiúde pago pela Antropologia a uma divisão do trabalho acadêmico castradora e a uma tradição viciada).

Enfim, a contribuição dos sociólogos. Rica em estudos de caso, os quais segundo Chombart de Lauwe, "tiveram um grande sucesso em diversos países"[16], a Sociologia foi também a disciplina que mais avançou no plano teórico-conceitual. Mais profunda que a Geografia em suas análises, a Sociologia, conquanto historicamente, a exemplo daquelas, não

---

10 Mumford, Levis. **A Cidade na História** (para referência completa, vide Bibliografia).

11 Lavedan, Pierre, op. cit.

12 Lynch, Kevin. **A Imagem da Cidade** (para referência completa, vide Bibliografia)

13 Ibid., p. 9.

14 Velho, Gilberto. **A Utopia Urbana** (para referência completa, vide Bibliografia).

15 Quando a rua vira casa (para referência completa, vide Bibliografia).

16 Lauwe, P. H. Chombart de. "Pesquisas de campo e estudos de caso" (para referência completa, vide Bibliografia).

tenha assumido um projeto crítico de descortinamento das raízes e dos pressupostos cultural-ideológicos da noção popular de bairro e do fetichismo espacial embutido no senso comum — só o fazendo tardiamente, a partir da crítica ao culturalismo nos anos 70, mas incorrendo então numa lamentável negligência para com o bairro enquanto categoria de análise —, de outra parte não se limitou a descrições impressionistas e exames funcionais ralos, apanágio dos geógrafos, ou a registros empíricos de percepções e vivências cotidianas, selva temática desvirginada por Kevin Lynch e depois colonizada por antropólogos urbanos, pela "Geografia da Percepção e do Comportamento" e outros. Baixo uma ótica mais voltada para a objetividade da vivência que para a subjetividade da percepção, a Sociologia Urbana culturalista tipicamente tratou o bairro como algo que "deve sua realidade à qualidade de seus habitantes e às relações que eles mantêm" [17]. Um privilegiamento, pois, das relações e da composição sociais objetivas como parâmetros de identificação e delimitação.

O esforço de conceituação do bairro associou-se a uma estipulação da escala espacial a que se vinculam certas relações sociais, que preenchem e animam ("anima": alma) o Espaço-bairro. Quer dizer, a individualidade de um bairro no seio da urbe seria definida por uma certa coesão social e pela abrangência de uma vida de relações orgânicas e associada ao Espaço particular do bairro, à sua escala.

Para Raymond Ledrut [18], o bairro não é um simples "sistema de relações primárias e informais", qualificação que ele estabelece para a unidade de vizinhança ("unité de voisinage"); ele é, como esta, "formado por um tecido de relações sociais", mas abrange uma área maior — em regra, para ele, uma área tão grande que não possa ser situada à escala do pedestre, chegando a afirmar taxativamente que com um perímetro acima de 5 km não se pode falar de bairro [19] —, e compreende relações formais e secundárias. Ciosos do rigor classificatório, os culturalistas haviam já, desde muito, inserido o referencial bairro num seleto conjunto de unidades territoriais de análise sociológica no meio urbano, entre as quais ele emerge como uma particularmente importante "unidade analítica de base", para usar a expressão de Hauser e Matras. [20] É altamente significativo que em 1952 — momento em que a Antropologia Urbana ainda estava em gestação e quando a maioria dos geógrafos urbanos se achava ocupada com inventários de formas e funções e com avaliações dos papéis do sítio e da posição — P.H. Chombart de Lauwe tenha já oferecido uma bateria completa de categorias analíticas, situando o bairro (**quartier**) e os grupos de bairros (**groupes de quartiers**) entre a unidade de vizinhança e o setor geográfico (**secteur géographique**), no intróito teórico-metodológico do importante estudo **Paris et l'agglomération parisienne** [21].

Sobre a teoria da relação bairro/conflito social

Preocupei-me, nas páginas precedentes, em recuperar o que havia de mais expressivo na literatura especializada, em termos de contribuições conceituais gerais sobre o bairro. Caracterizo o quadro global como de escassez relativa, consi-

---

17 Segundo acertada caracterização dos geógrafos Bertrand e Metton ("Contribution à l'analyse...", op. cit.) a propósito do "bairro dos sociólogos". O que não quer dizer, sublinho, que a Sociologia culturalista negligenciasse inteiramente a subjetividade, que é explicitamente invocada, em termos de percepção espacial, por exemplo, no clássico **Paris et l'agglomération parisienne** (Lauwe, p. H. Chombart de et alii, Presses Universitaires de France, Paris, 1952.

18 Ledrut, Raymond, **Sociologia Urbana** (para referência completa, vide Bibliografia).

19 Ibid., p. 127.

20 Hauser, Philip e Matras, Judah, "Unidades territoriais de análise" (para referência completa, vide Bibliografia).

21 Lauwe, P. H. Chombart de, L'agglomération parisienne" (para referência completa, vide Bibliografia).

derando que, ao mesmo tempo direta e minimamente profunda e abrangente, quase só se dispõe da clássica contribuição da Sociologia culturalista, em que pesem os novos horizontes promissores postos para o aprofundamento da reflexão antropológica e para a renovação do discurso geográfico.

Mas, quando se adotam lentes mais precisas, o julgamento não é mais de escassez relativa: no momento em que se busca na literatura algum tratamento que, a manter o interesse pelos aspectos culturais (subjetividade e intersubjetividade, cotidianidade, semiótica e vivência do bairro), os examine articuladamente com as dimensões econômica e política, fazendo intervir na sua plenitude a questão do **conflito,** o caso passa a ser de praticamente ausência.

A Sociologia Urbana de um Ledrut ou de um Chombart de Lauwe não poderia desempenhar tal papel, pois seu compromisso teórico-filosófico com o ecologicismo limitava-a essencialmente. O ecologicismo, perspectiva assim denominada em função da auto-rotulada escola de "Ecologia Humana", emergiu a partir dos anos 20 entre sociólogos da Universidade de Chicago (Ezra Park, Ernest Burgess e outros), conquistando mais tarde adeptos pelo mundo afora. Inspirado no darwinismo social spenceriano, o ecologicismo propunha explicar a diferenciação étnico-cultural e sócio-econômica do tecido urbano com base numa "lei natural", a saber: a "vitória dos mais aptos" na "luta pela vida". Com a naturalização do Social, a miséria e a segregação eram encaradas como produtos de uma ordem natural, escamoteando-se os mecanismos de exploração e operação historicamente instituídos e atribuindo-se, em última instância, a responsabilidade ao destino ou aos próprios indivíduos, que não se esforçavam o bastante para progredir e vencer na (luta pela) vida. Sob o ecologicismo, cada bairro individualizado em matéria de classes e/ou conteúdo cultural era visto enquanto "área natural", que tenderia "a recolher da corrente competitiva móvel da cidade os indivíduos particulares a ela predestinados".[22] É certo que Ledrut e Chombart de Lauwe não representam este naturalismo escancarado; o culturalismo destes autores, porém, fruto de uma crítica **interna** da Sociologia burguesa, abrandou a determinação ecológica (a fetichização do Espaço) sem eliminá-la, ao mesmo tempo — e por isso também — em que permaneceu refratária ao desmascaramento dos conflitos essenciais da sociedade heterônoma.[23]

Os culturalistas podem ser divididos em clássicos, como Ledrut e Chombart de Lauwe, herdeiros diretos da Escola de Chicago e inseridos no clima cultural da modernidade, e neoculturalistas, que hoje emergem na esteira de uma certa "Nova Sociologia". A diferença básica entre os dois grupos, separados historicamente pela crítica marxista dos anos 70 e pela emergência do pós-modernismo (com o que ele tem de saudável e de podre, de autenticidade e de farsa medíocre), é que, enquanto os primeiros enfatizavam a atomização, a desagregação e a desmaterialização do bairro, revelando uma mescla de nostalgia e melancolia (Ledrut é exemplo didaticíssimo), os últimos se inclinam a apostar no "neotribalismo" como contraponto compensatório da mas-

---

22 Zorbaugh, Harvey. "Las áreas naturales de la ciudad" (para referência completa, vide Bibliografia).

23 A "área natural", para Zorbaugh, ibid., é "uma unidade na estrutura física da cidade, tipificada por individualidade física e pelas atitudes, pelos sentimentos e pelos interesses característicos das pessoas segregadas em seu seio" (p. 87). O naturalismo foi suavizado pelos "novos ecólogos humanos" da Califórnia (ver Shevky, Eshret e Bell, Wendell, "Analisis de area social". **In:** Theodorson (org.), op. cit.), que substituíram a expressão "área natural" pela expressão "área social" Finalmente, o culturalismo de um Ledrut ou de um Lauwe, Chombart de, desprende-se ainda mais do ecologicismo naturalista, da "análise das variáveis do meio", que se admite, porém, poder ainda "ser muito útil no início dos trabalhos sobre organização social" (Lauwe, Chombart de, "A organização social no meio urbano". **In:** Velho, Otávio (org.), **O Fenômeno Urbano.** Guanabara, Rio de Janeiro, 1987, p. 126). Seja como for, em todos estes casos o que se tem é um descolamento entre a cultura, de um lado, e a economia e a política, de outro, o que anda de braços dados com uma maior ou menor fetichização do Espaço: perdendo-se de vista os vetores econômicos e políticos mais gerais que atravessam, costuram e conformam realidades e Espaços locais, o destino acaba sendo uma investigação dos valores dos citadinos, das "almas próprias" dos bairros e das relações sociais com base no cotidiano, na distribuição dos grupos sociais no Espaço, nas vivências e ritmos de vida modelados por um contexto social de onde a **luta de classes** foi eliminada como fator explicativo.

sificação da sociedade, do bairro.[24] Além disto, metodologicamente os "novos" resgatam a dimensão subjetiva mais do que usualmente faziam os clássicos, pretensamente assim realizando um esforço holístico.[25]

A semelhança essencial entre os dois grupos fica por conta da negligência para com as dimensões econômica e política. Secundarização do econômico a reboque de uma (in)compreensão idealista da dinâmica social contemporânea, o que leva à postulação de uma atual predominância da cultura sobre a economia.[26] Secundarização do político na esteira de uma não-percepção do conflito num sentido radical — luta de classes historicamente alimentada por contradições sociais —, abrindo-se espaço a um horizonte de procura de equilíbrios (ainda que dinâmicos) e a uma banalização das tensões sociais ao ponto de esvaziá-las através da ótica da **negociação.**[27] Tais negligências, implícitas nos culturalistas clássicos, são explicitadas ao som de fanfarras pelos neoculturalistas. Curioso que Michel Maffesoli, conquanto admita o perigo de que o horizonte negociação/equilíbrio possa levar à justificação da opressão,[28] ignore **efetivamente** esse perigo e decida "correr o risco". Embriagado por um idealismo que o impede de ver a cotidianidade também em seu conteúdo conflituoso radical e em seu condicionamento material, Maffesoli só consegue enxergar o renascimento da vida de bairro nas grandes cidades — e assim contrapondo-se ao pessimismo de um Ledrut — despindo-o de seu conteúdo material-econômico e político em favor de um privilégio da pura afetividade enquanto fator de aglutinação.[29] O **ativismo de bairro** está ausente, pelo menos em sua expressão mais contestatária.

O grande debate puxado pelos sociólogos marxistas a partir dos anos 70, no que se refere à questão dos bairros, diz respeito a uma objeção ao empirismo e fetichismo espacial contidos nas contribuições de um Chombart de Lauwe e de um Ledrut. O questionamento marxista, sintetizado pioneiramente por Castells no **A Questão Urbana,** consiste em desmascarar o escamoteamento de determinações globais do modo de produção, efetuado pelos ecologicistas e culturalistas. O bairro, como unidade urbana ou meio residencial específico, não tem, para os marxistas, sua individualidade sustentada por uma relação de tipo ecológico entre um grupo e seu Espaço. Rejeita-se, portanto, a idéia da formação de uma "área natural" (ou "área social", na pena propriamente culturalista), espacialização de uma subcultura analisável isoladamente. Ao contrário, para os marxistas o bairro é uma individualidade porque internaliza diferenciadamente, comparativamente a

---

[24] Ledrut, no Sociologia Urbana, crê que deva existir uma alternativa à desumanização da cidade; sua visão do bairro, entretanto, simultaneamente como "unidade de consumo, cuja realidade coletiva é fraca", e como "comunidade de bairro, de acentuada consciência coletiva" (p. 112), constatando ele a destruição do segundo aspecto e a permanência quase só do primeiro, carrega uma melancolia indisfarçada. Já Maffesoli, em **O Tempo das Tribos** (Forense, Rio de Janeiro, 1987), saúda a alternativa que a seus olhos emerge como poderoso contraponto à atomização — as "novas tribos". A diferença entre Ledrut e Maffesoli — sem contar a muito superior qualidade intelectual do primeiro — é do mesmo teor daquela entre a Virgem Maria de antes e de depois da Revelação. **O Tempo das Tribos** é o "Magnificat" do culturalismo.

[25] Maffesoli, Michel, ibid.

[26] Ibid. É interessante observar que a pós-modernidade parece oferecer, na conta de uma compreensão fenomênica do mundo contemporâneo e sob a forma de uma pretensa inversão hierárquica das "esferas" do Social (pois o analiticismo não trabalha com **dimensões** de um Social-concreto radicalmente indivisível, mas com "esferas', ou seja, membros decepados e autonomizados) — da dominância da economia para a dominância da cultura —, o melhor dos pretextos para um neoculturalismo. Tal idealismo, é importante termos presente, não é um mero rebento tardio do culturalismo clássico: é o idealismo adaptado à contemporaneidade, e mais atrevido que nunca, ironicamente ajudado pela autodesmoralização de um materialismo objetivista e economicista (vulgar) do qual ele é a imagem invertida (vulgar!).

[27] Ibid.

[28] Ibid., p. 162.

[29] Ibid., p. 62, onde se interpreta a vivificação do bairro nas grandes cidades contemporâneas invocando um "divino social" e esquecendo a dimensão política (e a econômica) que está igualmente na base dessa vivificação — a qual, a manifestar-se como efetivo desejo de autonomia, recusa o "guru" e a "celebridade local" que Maffesoli vê como peças fundamentais.

outros bairros, as determinações globais do modo de produção, internalização diferenciada essa que é historicamente mutável e comandada pela própria lógica do modo de produção em sua exigência de divisão espacial do trabalho, em seu corolário de segregação sócio-espacial etc.

Em que pese a validade de uma crítica do ecologicismo e da fetichização do Espaço, os marxistas têm, como nota, o Castells de 1983, com honrosas exceções, "reduzido a cidade e o espaço à lógica do capital" [30] (coisa que o Castells de 1972 mesmo fez). Banindo as subjetividades eivadas de "falsa consciência" em nome de um objetivismo cientificista, autoritário e messiânico, desprezando a dimensão espacial (vista como simples reflexo das relações sociais), tendendo a considerar reacionário o cotidiano ("reino do senso comum") e dispersiva a afetividade dispensada ao bairro — e, finalmente, enfraquecendo até mesmo o papel historicamente constitutivo dos conflitos sociais concretos —, os marxistas mais comprometidos com a orientação economicista simplesmente representam a inversão da fórmula culturalista: da predominância do cultural à determinação pelo econômico; do bairro sem conflitos para o conflito sem bairro. Sim, conflito sem bairro: reduzido a um mero palco/reflexo, a um simples referencial para a manifestação da luta de classes a partir da especificidade da arena da reprodução da força de trabalho, o bairro normalmente perde, numa pena marxista, o conteúdo cultural, afetivo, que também responde pela resistência — resistência daqueles que querem ser donos do seu cotidiano. Perde, igualmente, a densidade de suas particularidades como arena e catalisador, inacessível à apreensão com base num equipamento teórico forjado para dar conta da luta na esfera da produção (e cujas insuficiências e defeitos, mesmo aí, vêm já sendo denunciados). [31]

Henri Lefèbvre poderia ser uma grande exceção à dicotomia bairro sem conflito/conflito sem bairro, dentro do universo marxista — se é que, em relação a ele, o qualificativo "marxista heterodoxo" faz de fato sentido. Não foi ele, afinal, precisamente por rejeitar o economicismo, abrir-se à cultura e à subjetividade e ver no Espaço algo mais que um reflexo da organização social, rechaçado ou incompreendido por tantos marxistas? Infelizmente, porém, sua principal contribuição à reflexão sobre o bairro consiste exclusivamente numa crítica lapidar ao empirismo culturalista e à "ideologia comunitária" que ele endossa e alimenta, crítica essa corporificada num pequeno artigo publicado originalmente em 1967. [32] Está ausente desse escrito, pelo menos de maneira explícita e desenvolvida, uma recuperação das idéias de bairro e comunidade em sua dimensão de positividade, positividade em face de um projeto de crítica ao capitalismo: o bairro e a comunidade, desde que naturalmente encarados de forma não-conservadora e infensa a (anti-) utopias de "equilíbrio entre desiguais", entendidos enquanto referenciais para a edificação de uma sociedade verdadeiramente livre e humana, podendo completar um esforço de crítica do **status quo.**

O Manuel Castells de 1983, por seu turno, também não é realmente um exemplo de superação da dicotomia bairro sem conflito/conflito sem bairro. De um lado, porque o seu tratamento do bairro é insuficiente, não fazendo justiça à riqueza dos vínculos entre o ativismo de bairro e o seu palco/arena imediata/catalisador simbólico. De outro, porque o conflito, nesse Castells "neoliberal 'gauchiste'", se acha emasculado no âmbito de uma capitulação frente o **status quo** democrático-burguês.

Os sociólogos marxistas L. A. Machado da Silva e A. C. Torres Ribeiro observaram que, no âmbito do que eles denominam paradigma de estudo dos movimentos sociais urbanos, tão frágil teoricamente e tão insosso politicamente, "questões relativas à heterogeneidade social nos bairros e dos bairros (...) terminaram por ser raramente, ou nunca,

---

[30] Castellos, Manuel. **The City and the Grassroots,** p. 297 (para referência completa, vide Bibliografia).

[31] Ver, de Castoriadis, Cornelius. por exemplo "A questão da história do movimento operário" (para referência completa, vide Bibliografia).

[32] Lefèbvre, Heur, Barrio y vida de barrio (tradução espanhola. Para referência completa, vide Bibliografia).

levantadas de forma consistente."[33] Isto é um fato. Todavia, se os "paradigmáticos" ignoraram o catalisador-bairro em sua plena complexidade como categoria de análise, ao perderem de vista na sua radicalidade a divisão e o conflito de classes inscritos nos bairros, também os marxistas, por outra via, tendem a não fazer justiça à densidade dos vínculos existentes entre o Espaço, particularizado como bairro, e as relações sociais, especificadas nas suas ligações afetiva, simbólica, econômica e política com aquele referencial espacial.

UMA PROPOSTA DE VISÃO HOLÍSTICA

Muito embora as diversas achegas disciplinares sumariadas no subcapítulo anterior constituam inegável patrimônio, cujo conhecimento me parece indispensável, inegáveis também são as suas limitações, em parte, justamente por se tratar de achegas disciplinares — isto é, de várias maneiras controladas pela divisão do trabalho acadêmico em vigor, e assim comprometidas por parcialismos analíticos. A única tradição pretendidamente holística historicamente significativa, o materialismo histórico, na verdade, é um holismo entre aspas, pois submerge a subjetividade e divide analiticisticamente o Social em esferas hierarquizadas, além de vir tipicamente subestimando a dimensão espacial das realidades sociais.[34] Quanto ao neoculturalismo de um Maffesoli, que quer posar de holismo, tampouco convence. Enquanto o marxismo fala do conflito social e da sua base econômica, resistindo a ver o bairro em sua integridade (reduzindo e mesmo desqualificando a dimensão simbólica, afetiva, cultural), o neoculturalismo privilegia o que o materialismo histórico descura, descurando o que este tem na conta de essencial.

Nos marcos em que eu insiro o assunto, uma discussão sobre o bairro se me afigura como uma empreitada vasta e séria, dados o seu cunho polêmico, a complexidade inerente a um enfoque holístico e a sua importância política, vale dizer, para a transformação social. Uma empreitada que demanda, penso, para se alcançar satisfatória profundidade, toda uma cuidadosa pesquisa à parte. E, além do mais, a noção popular de bairro é fluídica, evolui (às vezes com rapidez), o que constitui um certo obstáculo às pretensões de elaboração de algo como uma teoria geral do bairro, ao menos no que se refere à dimensão subjetiva/intersubjetiva.[35] Entretanto, como já deixei claro, seria problemático, dentro da minha proposta de trabalho, discutir os ativismos de bairro apoiado apenas nas conceituações existentes. Tentarei agora, portanto, sem a ambição de focalizar todos os pontos, delinear uma conceituação alternativa, que seja a um só tempo um possível convite a investigações mais aprofundadas e um dos referenciais, de caráter assumidamente experimental, da discussão nuclear deste ensaio.

Subjetividade & Objetividade

Principiarei o esboço conceitual com a seguinte pressuposição básica, em redor da qual construirei a argumentação desta seção: o bairro, qualquer bairro, é simultaneamente uma realidade objetiva e subjetiva/intersubjetiva, e estas duas dimensões interpenetram-se e condicio-

[33] Silva, L. A. Machado da e ibeiro, A. C. Torres, "Paradigma e movimento social: por onde andam nossas idéias?", p. 82 (para referência completa, vide Bibliografia).

[34] O esforço mais abrangente na direção de oferecer uma abordagem holística generosa a partir da incorporação densa da subjetividade e da espacialidade ao pensamento marxista foi desenvolvido por Lefèbvre Henri, o qual foi sintomaticamente atacado por marxistas "ortodoxos" e mesmo "heterodoxos".

[35] A constatação da fluidez da forma e da natureza da percepção (que é feita por Bertrand é Metton — texto de 1974; vide Bibliografia) não deve ser descolada da constatação da mudança dos processos sociais objetivos. De qualquer maneira, o que desejo aqui assinalar é que, no que concerne aos bairros, uma generalização para um período e um Espaço muito vastos (por exemplo, o bairro sob o capitalismo) encerra, para os processos sociais objetivos, uma considerável dose de abstração, mas uma tal generalização teórica, ao nível da dimensão subjetiva/intersubjetiva, é simplesmente abusiva.

nam-se uma à outra ao longo processo histórico.

A rigor, a realidade social como um todo estabelece-se como uma dialética entre o objetivo e o subjetivo.[36] No entanto, o bairro pertence àquela categoria de "pedaços da realidade social" que possuem uma **identidade** mais ou menos inconfundível para todo um coletivo; o bairro possui uma identidade intersubjetivamente aceita pelos seus moradores e pelos moradores dos outros bairros da cidade, ainda que com variações. Logo, é necessário aqui abordar de um modo muito especial essa dialética objetivo/subjetivo.

Um olhar fenomenológico sobre a constituição dos bairros evidencia que o bairro corresponde a uma certa parcela da cidade que, por força de relações sociais, constitui para o indivíduo um Espaço vivido e sentido. O reconhecimento e a sensação do bairro, que advêm do fato de ser ele o Espaço onde se encontra a casa de um indivíduo, e onde ele talvez tenha nascido, onde se acham igualmente as casas de amigos, a praça que ele freqüenta aos domingos pela manhã, é entretanto aqui colocado em termos ideais. É certo que um fragmento urbano, por mais que encerre unidade de composição material e social, se não desperta o menor afeto, a menor empatia, ou simplesmente como referencial para o dia-a-dia, não é um bairro, mas tão-somente uma parcela da cidade singularizável por este ou aquele critério. Contudo, e dado que a vivência do Espaço tem intensidade variável de pessoa para pessoa, situações existem em que, de uma forma geral, o bairro é uma realidade pouco significativa para a maioria das pessoas nele residentes. Acompanhemos este comentário de Yi-Fu Tuan:

A falta de um conceito de "bairro" como o do planejador urbano (uma área da cidade que tem sua unidade definida em termos de características físicas e sócio-econômicas, registra Tuan) está bem ilustrada no estudo de Herbert Gans sobre o bairro West End de Boston. Este antigo distrito operário foi declarado zona deteriorada, tendo sido demolido de acordo com um programa federal de renovação, entre 1958 e 1960. Os defensores do distrito tiveram dificuldade em obter o apoio dos residentes. Os moradores de West End nunca usaram a palavra "bairro". Mostravam pouca preocupação com o distrito como uma entidade física e social; seus interesses se restringiam unicamente à própria rua e às lojas que freqüentavam. Os políticos, ao reconhecerem este localismo extremo, prometiam melhorias para cada rua em vez de para todo o distrito. Eles não procuraram conscientizar os seus eleitores além do pequeno mundo que conheciam. Quando todo o bairro de West End foi ameaçado de demolição, os moradores de repente tomaram consciência do problema. Mesmo assim, alguns estavam certos de que, embora todo o bairro fosse ser demolido, sua própria rua não seria atingida. Os residentes locais que participaram da comissão para salvar West End eram um punhado de intelectuais e artistas. Ao contrário de seus vizinhos, estas pessoas tinham um conceito de "bairro". Gans explicou:

"Apesar de serem ativos dentro dos seus próprios grupos de colegas, suas carreiras e interesses criativos os separam psicologicamente dos outros grupos. (...) Como resultado, desenvolveram uma forte identificação simbólica com West End. Em parte devido a suas habilidades e marginalidade, foram capazes de desenvolver um conceito holístico de West End como um bairro".[37]

Resumindo, é imprescindível que uma realidade, para ser um bairro, desperte **empatia** no citadino, pois é essa empatia, a sensação de entrar no bairro,

[36] Vale dizer, uma dialética entre aquilo que objetivamente muda e a repercussão dessa mudança sobre as formas de ver o mundo, as quais, não mudando todavia enquanto puros espelhos da objetividade, e podendo agasalhar a **invenção**, num sentido radical, retornam sobre a objetividade, modelando-a. A dialética entre objetividade e subjetividade, nos marcos de uma dialética aberta e não-racionalista, que reconheça que "a pergunta: 'o que é, no que sabemos, que vem do observador (de nós), e o que vem do que existe?' é, e sempre será, indecidível" (Castoriadis Cornelius, "O domínio social-histórico" — para referência completa, vide Bibliografia), me parece ter sua afirmação mais profunda precisamente com Castoriadis (ver ainda, deste autor, **A Instituição Imaginária da Sociedade**).

[37] Tuan, Yi-Fu, **Espaço & Lugar** p. 188-9 (para referência completa, vide Bibliografia).

por exemplo, como alude Kevin Lynch, [38] que é a base da identidade do bairro. Quando há uma **apatia** radical e generalizada, então o fragmento urbano em questão não é um bairro. A empatia, enfim, pode traduzir-se como simples reconhecimento de uma identidade (reconhecimento amparado por forte diferenças objetivas ou mesmo apenas pela tradição), com juízos de valor fraco e nebulosamente manifestados; ou pode traduzir-se claramente por **simpatia** ou **antipatia.** À simpatia, que se realiza como afeição pelo bairro, apego ao bairro, sugiro chamarmos **bairrofilia,** recordando a idéia geral de Tuan **(topofilia).** [39]

A atribuição de um significado ao bairro, a formação de uma imagem mental forte, a construção da identidade do bairro na mente do indivíduo, a própria bairrofilia, dependem de diversas circunstâncias, o que é exemplificado pela situação examinada por Tuan a partir do relato de Herbert Gans. De outra parte, uma sensação especial de familiaridade e intimidade com o bairro onde se mora normalmente não se reproduz com a mesma intensidade ou da mesma forma relativamente a outros bairros da cidade — os quais são conhecidos por força do deslocamento para o trabalho, para o lazer esporádico ou para as residências de parentes ou amigos; e, eventualmente, em muitos deles, um determinado indivíduo pode nunca ter posto o pé. Discutirei mais à frente o relativo enfraquecimento da vida de bairro nas grandes cidades de hoje; graças a esse enfraquecimento e à cosmopolitização da vida urbana nas metrópoles contemporâneas, a oposição "meu bairro" (colossal carga experiencial) versus "outros bairros" (estranhamente, usualmente pequena bagagem experiencial) se esmaece. No entanto, apesar desse esmaecimento o bairro onde se mora permanece quase sempre sendo o Espaço mais intensamente vivenciado, mesmo quando a bairrofilia não é muito pronunciada.

A vivência do (e o apego ao) bairro, conquanto seja de certo modo única para cada indivíduo, necessariamente consiste num terreno mais ou menos comum para todo um conjunto de indivíduos, os quais vêem assim suas imagens mentais se aproximarem e se surperporem a ponto de possibilitar a comunicação. Comunicação de um referencial, comunicação de uma afetividade. Quando duas pessoas se referem ao mesmo bairro, a primeira dificuldade poderia ser o estabelecimento de limites precisos. Essa dificuldade reside na freqüente inexistência de limites claros, inquestionáveis. Todavia, o cidadão comum, não envolvido com o planejamento ou a administração territoriais, não precisa se preocupar com a questão, comumente bizantina, da definição de limites precisos. Bizantina porque, ao mesmo tempo em que a estrita subjetividade não pode habitualmente ser eliminada — a não ser quando um marco é irrecusavelmente condicionante para a delimitação —, uma tradição de demarcação, calcada na existência de alguns marcos objetivos suficientemente consensuais (ainda que seu simbolismo esteja fossilizado, mantendo-se a tradição viva quase que por uma força de inércia). As pessoas inconsciente ou conscientemente sempre "demarcam" seus bairros, a partir de marcos referenciais que elas, e certamente outras antes delas, produzindo uma herança simbólica que passa de geração a geração, identificam como sendo interiores ou exteriores a um dado bairro. Os limites do bairro podem ser imprecisos, podem variar um pouco de pessoa para pessoa. Mas se essa variação for muito grande, dificilmente estar-se-á perante um bairro, porque dificilmente haverá um suporte para uma identidade razoavelmente compartilhada, ou um legado simbólico suficientemente expressivo. Para existir um bairro, ainda que na sua mínima condição de referencial geográfico, é necessário haver um considerável espaço de manobra para a intersubjetividade, para uma ampla interseção de subjetividades individuais.

É preciso, agora, fazer intervir explicitamente a dimensão objetiva. Se esquecermos esta face, cairemos num im-

---

38 Lynch, Kevin, op. cit. Em seu **Geografia Urbana, op. cit.**, George Pierre também chamou a atenção para esse aspecto: "o morador refere-se ao seu bairro, quando quer situar-se na cidade; tem a impressão de ultrapassar um limite quando vai a um outro bairro" (p. 76).

39 Tuan, Yi-Fu. **Topofilia** (para referência completa, vide Bibliografia).

passe: ignorando a dimensão objetiva, teremos de aceitar que as nossas mentes são as únicas responsáveis pela existência dos bairros, os limites destes sendo ditados por aquelas como um artifício de organização do mundo, pura e simplesmente. Este idealismo não ajudará a explicar satisfatoriamente o porquê das consideráveis interseções de subjetividades que são os bairros. Afinal, em que tantas pessoas se basearíam para construir identidades tão próximas, dando origem a uma imagem comum supra-individual? A despeito do seu habitual charme estilístico, a exaltação idealista das subjetividades só faz esconder os condicionantes externos a cada um de nós de *per se;* condicionantes sócio-materiais, logo, sendo uma força de inércia contra a transformação do estado de coisas vigente, alienante e, para uma grande maioria, opressor. O extremo oposto, o objetivismo, exorciza precisamente a dimensão humana que a exaltação idealista das subjetividades, o subjetivismo, exclusiviza ou privilegia. Nestas circunstâncias, vemos que a denúncia que o objetivismo faz do subjetivismo e o caminho alternativo para o qual ele aponta humanisticamente não são convenientes. É imperativo fazer interagirem dialeticamente as duas dimensões da realidade social, sem o que os bairros serão **coisificados** (objetivismo: o bairro como uma individualidade objetiva de formas espaciais e funções, historicamente forjadas no contexto da ação das "leis gerais da sociedade" e acima das subjetividades) ou então **fantasmagorizados** (subjetivismo: o bairro é um Espaço vivido e sentido por um coletivo, mas a realidade sócio-espacial que existe objetivamente, fora da mente de cada um, não é examinada seriamente e criticada).

A dimensão objetiva da realidade social como um todo é historicamente construída por homens que, apesar das interseções de subjetividades, a entendem, **em última análise,** de modo singular, cada um. A construção por conseguinte se dá, da parte de cada indivíduo, com condicionamentos tanto intersubjetivos quanto estritamente subjetivos (únicos). A realidade possui uma face una, o seu em-si objetivo, face essa que é construída pelos homens a partir da dialética entre a intersubjetividade e suas subjetividades e a inércia e as necessidades impostas pela materialidade existente. Não existe algo como uma face objetiva pura da realidade social, tanto quanto não existe uma subjetividade que crie ou se imponha absolutamente ao mundo. O que efetivamente existe são os múltiplos aspectos da interação dessas duas dimensões, dessas duas faces. [40]

Toda a discussão anterior é relevante para a análise dos bairros e do ativismo de bairro. Os diferentes moradores não encaram o seu bairro exatamente da mesma maneira, em que pese a interseção de subjetividades. As diferenças ficam por conta de fatores tais como a situação de classe, a faixa etária e a ocupação, e valores a eles associados. Igualmente as semelhanças derivam de fatores como estes. Podemos apreciar esta questão através da exposição de Yi-Fu Tuan a propósito do drama do West End de Boston. Vendo o bairro de modo diferenciado, a ação, a participação, a intervenção — ou a inação, a omissão e o descaso — serão diferenciadas também. Para uns, o bairro representa a casa e a rua onde se nasceu e brincou, os amigos e vizinhos, as árvores amigas, as paisagens familiares; para outros, ele apenas significa um Espaço valorizado, um **locus** específico onde possuem imóveis que propiciam rendas.

Entre a intensa bairrofilia e a plena indiferença são tantas as possibilidades quantos são os tons de cinza entre o branco e o preto. Certamente, a intensidade e o tipo de participação individual para melhorar a vida no bairro dependem desses condicionamentos da dialética objetivo/subjetivo referidos anteriormente. Também a procura por um determinado bairro ou o desejo de mudar são influenciados, num nível mais específico, pelo grau de aceitação das valorações dominantes. Em síntese, o desejo e a possibilidade de mudar de bairro; a maneira como se vivencia o bairro onde se mora, como ele é visto, a imagem que dele se tem; a participação ou a não-participação dos indivíduos junto aos problemas e à vida do bairro; tudo isto está

[40] Castoriadis, Cornelius (Ver nota 36 supra).

condicionado por uma dialética entre fatores objetivos — proletário/burguês, antigo no bairro/recém-chegado, inquilino/proprietário, jovem/velho — e valorações diferenciadas — vinculadas à diversidade de vivências da objetividade historicamente produzida. A apreciação dessa dialética é fundamental para se avaliar, sem parcializações, os vários tipos e os distintos níveis de participação na vida do bairro.

Além disso, o conteúdo do bairro, ou como o conteúdo é encarado, afeta a própria demarcação. Exemplificarei com referenciais cariocas.

Para um hipotético antigo morador, a Muda pode representar um referencial geográfico com o qual mantém forte ligação sentimental; o **seu bairro.** Por outro lado, para efeito de promoção de um prédio de apartamentos no lugar, é razoável conjeturar que os responsáveis pelo lançamento poderiam decidir que o referencial Muda deveria aparecer nos anúncios subordinado a outro de maior **status**, concernente a uma outra escala, em frases propagandísticas do tipo: "venha morar na Muda, o recanto mais tranqüilo da Tijuca". É possível, até, que a publicidade suprimisse inteiramente o referencial mais específico, por julgá-lo pouco comercial. E tal posição empresarial não pode ser reduzida a termos de "má fé" quanto à sua estratégia de **marketing,** pois num plano cultural mais abrangente, que transcende de muito os interesses envolvidos nas vendas de apartamentos de um edifício na Muda, esta pode de fato ser vista como parte de uma "Grande Tijuca". Este exemplo, com efeito, nos remete ao problema da hipertrofia de referenciais, sob pressão de ideologias criadas e continuamente reforçadas por máquinas publicitárias e meios de comunicação de massa. A assimilação coletiva de novas visões sobre referenciais geográficos configura, em sua relação com a produção e a valorização econômicas do Espaço, uma dialética de ação recíproca.

Vejamos outro exemplo hipotético.

Se um jovem mora numa rua que fica "mais ou menos entre" o Méier e o Cachambi, é provável que, para as "gatinhas" que ele conhece nas festas fora do bairro, ele diga que mora no Méier; mas faça constar que reside no Cachambi na hora de, para alcançar um determinado benefício econômico (uma bolsa de estudos, digamos), ter de documentar uma alegada condição de carência financeira. E, todavia, se a ambigüidade realmente existe (pois os limites comumente não são inquestionáveis), estamos não diante de verdade × mentira, mas perante uma situação permitida pela impossibilidade de, concretamente, estabelecer uma fronteira objetivamente bem fundamentada e perfeitamente linear entre dois bairros contíguos como os mencionados — onde temos, isso sim, uma faixa de transição, tampouco formalizável em última instância. Se os marcos definidores são nebulosos, e se o jovem do exemplo reside num ponto mediano, então ele de fato pode tirar partido da ambigüidade, pois efetivamente mora em ambos os bairros, na medida em que mora "entre" eles. (Gilberto Velho, no **A Utopia Urbana,**[41] oferece um exemplo a propósito da construção subjetiva da realidade, relativo aos limites entre Copacabana e Ipanema, onde moradores dilatam subjetivamente a área deste último bairro a fim de abarcá-los, dada a sua maior valorização social).

Não sendo um processo mecânico mas dialético, a interação entre objetividade e subjetividade/intersubjetividade não se dá com a monótona precisão de um movimento maquínico. Há lugar para momentos específicos, para descompassos. De um lado pode o subjetivo, por força da cultura ou da ideologia, não reconhecer como um bairro particularizado uma realidade objetivamente singularizada — por exemplo, uma grande favela encravada em meio a bairros assim reconhecidos pelo senso comum (comentarei este tipo de situação, a da dicotomia bairro/favela, na seção Do Preconceito ao Divisionismo). De outro lado, podem objetivamente inexistir diferenças gerais, de conteúdo funcional ou sócio-econômico, entre dois bairros limítrofes; neste caso, bastante comum, a distinção entre eles repousa na tradição, preservada intersubjetivamente, e

[41] Velho, Gilberto, op. cit.

cuja raiz objetiva, dada pelo processo de ocupação e transformação do Espaço, já se diluiu na paisagem. Assim é que, apesar de imperceptíveis para um recém-chegado, para um antigo morador os limites entre o seu bairro e os bairros vizinhos podem ser razoavelmente "visíveis", familiares, em razão do legado de uma forte carga intersubjetiva que lhe imprime na mente referenciais.

A unidade na diversidade

Idéias iniciais

Uma conceituação como a presentemente esboçada tem seu núcleo numa avaliação da **historicidade** do bairro. Buscar essa historicidade equivale a procurar aqueles traços comuns que, a despeito das transformações ao longo do tempo e das diferenças interespaciais, permitem que enxerguemos uma certa unidade. Não se cogitou aqui da adoção de uma postura essencialista, na acepção de que postular-se-ia como válido perseguir uma essência fechada e a-histórica para o bairro. Conforme observou Castells, no contexto de uma crítica à concepção congelada de bairro do empirismo (de um Ledrut), "não se descobrem "bairros" como se vê um rio". [42] O significado, o conteúdo da idéia **bairro** são mutáveis como a própria realidade objetiva. Entretanto, a meu ver uma certa unidade na diversidade é garantida pela permanência de alguns aspectos ao longo da evolução das cidades, não obstante as manifestações diferenciadas segundo o contexto e o momento.

A formação histórica dos bairros envolve inicialmente a questão de saber em que medida este tipo de realidade tem sido visto de maneira mais ou menos semelhante em distintos contextos culturais. Informa-nos, por exemplo, o **Diccionario Etimológico de la Lengua Castellana,** [43] acerca da palavra "barrio":

"Voz tomada do árabe, e que só se acha em nosso idioma, no português (bairro) e no catalão (barri). A etimologia é **barr, bar,** terra, campo, campo imediato a uma população. Bar, barr, barrio, continuou chamando-se esse campo mesmo depois de se haver edificado nele; e por último veio a significar barrio uma das divisões locais ou municipais das povoações, e sobretudo das povoações grandes. Em algumas partes por barrio se entende o mesmo que arrabalde, grupo de população situado no extremo da mesma, ou um pouco separado dela, como o barrio de Triana (em Sevilha) etc."

O termo "barrio" possui um espectro de uso aparentemente semelhante ao do **bairro** entre nós. Quanto à questão da extensividade do referencial "barrio" aos subúrbios (arrabaldes), vale lembrar o **Diccionario de Términos Geográficos,** tradução espanhola da obra de Francis J. Monkhouse, [44] segundo o qual subúrbio é um "bairro de fora ou dos arredores de uma cidade ou de outra povoação, habitado pelas classes trabalhadoras, de comunicação difícil, de urbanização deficiente e com equipamentos sociais medíocres ou nulos". Se recordarmos que é comum entre nós a utilização do qualificativo bairro em realidades de periferia urbana (grandes loteamentos, por exemplo), veremos que **barrio** e bairro, mais que etimologicamente irmanados são semanticamente semelhantes.

Conquanto possua raiz etimológica diferente, o francês **quartier** designa uma realidade similar à do bairro. E também no caso francês, embora **quartier** e **banlieue** (subúrbio, periferia) não se confundam exatamente, podemos encontrar **quartiers** em áreas periféricas. [45]

Entre os anglo-saxões a questão terminológica é mais complicada. A palavra inglesa **neighbourhood** parece freqüentemente cobrir uma escala intermediária entre a **unité de voisinage** e o **quartier** da literatura sociológica culturalista francesa. Isto explica o porquê de

---

42 Castellos, Manuel. **A Questão Urbana,** op. cit., p. 134.
43 Monlau, Pedro Felipe, **Diccionario Etimológico de la Lengua Castellana** (para referência completa, vide Bibliografia).
44 Monkhouse, Francis J., **Diccionario de Términos Geográficos** (para referência completa, vide Bibliografia).
45 Lauwe, Chombart de. "L'agglomération parisienne", op. cit. (para referência completa, vide Bibliografia).

se enfatizar, nas conceituações de Glass e Carpenter,[46] o papel do **neighbourhood** como uma "área de relações primárias e espontâneas", o que não combina com o conceito francês de **quartier,** aproximando-se, isto sim, da **unité de voisinage.** No entanto, parece-me que a **neighbourhood unit** dos anglo-saxões e a **unité de voisinage,** à parte a analogia vocabular, não são rigorosamente idênticas, embora muitas vezes recubram a mesma escala espacial, pois a **unité** (a qual Chombart de Lauwe acertadamente observou que "se presta infelizmente à confusão")[47] se me afigura elástica a ponto de abarcar escalas muito pontuais (como um prédio de apartamentos), o que não seria o caso do **neighbourhood.**

Seja como for, são as relações de tipo primário, e não as de tipo secundário como no **quartier,** que definem em princípio o **neighbourhood.** Carpenter assevera que, fora desses marcos de grupos primários, temos somente **pseudoneighbourhoods** ou **residential areas.**[48] Tais **pseudoneighbourhoods,** desde que possuam significativa coesão, correspondem ao **quartier** na imagem do culturalismo clássico. Sobre os autênticos **neighbourhoods,** é elucidativa esta declaração de P. Mann, que reproduzo no original:

"Districts within a town or city may have names of their own, often derived from old villages swallowed up in the urban growth, but a residential suburb with the name of, say, "Uppercliffe", is not exactly the same as a neighbourhood".[49]

O **district,** outro referencial, define-se precipuamente pelas relações de tipo secundário que se dão à sua escala. Em não sendo um referencial vazio e formal, e quando a ele se associar uma existência intersubjetiva enquanto referencial geográfico coletivo, então o **district** estará extremamente próximo do bairro, do "barrio" e do **quartier** (lembrando que, como observou Kevin Lynch, a importância referencial dos **districts** varia não somente conforme o indivíduo, mas também segundo a cidade em questão).[50] Por outro lado, talvez justamente por representar uma escala amiúde excessivamente ampla, parece que o **neighbourhood,** e não o **district,** é o recorte territorial preferencial dos ativismos anglo-saxões, o que aparentemente também denuncia o extremado paroquialismo desses ativismos.[51]

O material histórico de que disponho informa que os bairros não são realidades recentes na história da humanidade — muito pelo contrário. Raymond Ledrut[52] chega a salientar que o (verdadeiro) bairro é algo que se encontra já em processo de extinção na civilização urbana do nosso tempo. Cabais exemplos de bairros autênticos são, segundo este autor, encontrados durante a Idade Média, e mesmo na Antigüidade, sendo que "os bairros da cidade antiga, em em seu início constituídos sobre bases tribais ou patriarcais, tinham existência tão efetiva quanto os bairros das cidades da Idade Média, formados sobre bases profissionais".[53]

A cidade capitalista possui a característica de encarnar uma divisão espacial das classes e atividades numa dimensão de sofisticação até então desconhecida. Se essa cidade não inaugura os bairros e as disparidades sócio-espaciais, comporta, entretanto, uma multiplicidade crescente de atividades, estratos e grupos sociais que, embora um pouco misturados a uma certa escala e dentro de determinados limites, numa escala mais abrangente revelam sua concretização no tecido urbano através de uma complexa divisão espacial entre produção e consumo, atividades, estratos sociais, tipos de comércio e serviços. As relações sociais se complexificam, e as disparidades sócio-espaciais acompanham essa complexificação. Mas, o mesmo capitalismo que responde por essa complexificação de conteúdo traz em

46 Glass, Ruth e Carpenter, **apud** Mann, Peter Capítulo 6 (para referência completa, vide Bibliografia).
47 Lauwe, Chombart de. "L'agglomération parisienne", op. cit., p. 60, nota de rodapé.
48 Carpenter, **apud** Mann, Peter, op. cit., p. 152.
49 Mann, Peter op. cit., p. 152.
50 Lynch, Kevin, op. cit.
51 Paroquialismo que, característico sobretudo dos EUA, foi criticado por Harvey, David em "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas" (para referência completa, vide Bibliografia).
52 Ledrut, Raymond., op. cit.
53 Ibid., p. 123.

seu bojo uma dinâmica perante a qual a tradicional vida de bairro herdada da Idade Média, muito coesa e bastante fechada, surge como um anacronismo que dificulta o desenvolvimento das relações mercantis capitalistas. Capitalismo é velocidade, é desenraizamento da força de trabalho, é mercantilização livre e recriação constante de Espaço; enfim, é tudo aquilo em face do que a estrutura e a dinâmica da cidade medieval, com seus bairros de guildas, constituíam visíveis obstáculos.

O capitalismo singulariza-se, no tocante à problemática dos bairros, por sofisticar os contrastes de conteúdo — numa escala de percepção estratégica — e, ao mesmo tempo, diluir a vida de relações. A questão que se esboça é, então, a seguinte: será mais apropriado falarmos em **morte do bairro,** como sugere Ledrut, [54] ou simplesmente em **transformação do bairro,** admitindo que o que morreu ou está em extinção é **uma espécie** de bairro? Minha argumentação, até o final deste subcapítulo, visará a subsidiar a resposta a esta pergunta.

De um ponto de vista escalar, urge produzir instrumentos teórico-conceituais mais flexíveis que aqueles legados pela Sociologia culturalista. É cristalino que o bairro corresponde a uma escala média dentro da cidade, à qual se associam uma certa qualidade e uma certa quantidade de singularidades, a presença de certas características no que concerne à vida de relações e uma "personalidade" intersubjetivamente reconhecida. Isto, porém, é naturalmente muito vago. No esforço de amarração da idéia de bairro, convertendo uma **noção** num **conceito**, é de alguma forma meritória a tradição sociológica — quando menos pelo seu pioneirismo —, formalizadora de três níveis intra-urbanos fundamentais: a unidade de vizinhança, o bairro e o setor geográfico, em ordem crescente de tamanho. Mas, para não falar agora em outros defeitos, o formalismo dessa tradição é quase insuportável, o que é exemplificado pelo já mencionado exagero de Ledrut ao decretar que "(...) um bairro não deve exceder um perímetro de 3 quilômetros mais ou menos. Acima de 5 quilômetros uma zona não pode mais ser um bairro." [55]

Na realidade, conquanto o tom generalizante e rígido da conceituação de Ledrut revele uma subestimação de especificidades de contexto histórico-espacial, [56] isto não é de surpreender diante de um solo intelectual como o dele, adialético, portanto passível de comportar apriorismos e petrificações conceituais. Ademais, Ledrut preocupava-se com o bairro do tipo que chamarei de **clássico**, estruturado como um coeso agregado de unidades de vizinhança e apresentando uma vida de relações consistente e um tanto fechada. Diante disto, a hipóstase ledrutiana soa menos exagerada do que se pinçarmos de contexto sua supracitada declaração.

De qualquer modo, a aplicação dos referenciais escalares culturalistas é bastante problemática. Tomemos um exemplo carioca. Será acertado qualificarmos os grandes condomínios exclusivos da Barra da Tijuca de unidades de vizinhança, a Barra sendo propriamente o bairro? Na verdade não, pois um exame desses grandes condomínios fechados revela que os mesmos, amiúde integrados sócio-culturalmente apenas por certos eventos programados, consistem mais em arquipélagos do que em ilhas coesas, pois cada prédio habitualmente tem sua autonomia (salão de festas etc.) e, mesmo contando com a relativa aproximação propiciada por contatos via crianças, na piscina etc., a atomização do ambiente é tão forte que mesmo entre moradores de um único prédio, e até do mesmo andar, os contatos estão longe da freqüência e da intimidade que a unidade de vizinhança sugere. Além disto, não é evidente que as dimensões da Barra da Tijuca excedem de muito as

---

[54] Ibid., especialmente p. 126-7.

[55] Ibid., p. 127.

[56] Há um certo provincianismo teórico não-assumido no trabalho de Ledrut, que consiste na postura deste autor de não considerar, ao nível conceitual, a possibilidade de existência de realidades de bairros diferentes daquelas típicas do seu contexto sócio-espacial (onde o bairro — **quartier** — em regra não assume grande tamanho, o que contudo conflita com uma realidade como a do Rio de Janeiro, onde não são poucos os bairros a ferir as rígidas normas ledrutianas).

máximas admitidas por Ledrut? [57] Assim, será que as unidades de vizinhança são, por conseguinte, os prédios dos condomínios, e o grande condomínio (costurado por eventos como torneios esportivos, jornaizinhos etc.) seria, ele próprio, um bairro? Nesta última hipótese, o que seria a Barra? Um setor geográfico? Mas, e a Zona Sul, o que seria então?

Não é difícil perceber que, para realidades complexas, os referenciais culturalistas tornam-se camisas-de-força.

Recordando a contribuição de Yi-Fu Tuan, [58] o que importa assinalar é que realidades como os bairros, as unidades de vizinhança etc. são **lugares,** ou seja, Espaços internalizados mentalmente pelos indivíduos de uma coletividade, que os têm como Espaços vividos e sentidos. A definição das diferentes **escalas de lugar** mostra-se um par de algemas (ou de antolhos) se se pauta por apriorismos pouco maleáveis. No que respeita ao ativismo de bairro, entendido este de modo suficientemente amplo, encontramos ações politicamente organizadas referenciadas a escalas de menor amplitude que a do bairro propriamente: sub-bairros (caso do "Bairro Peixoto" no Rio) e até ruas (caso da Rua Lauro Müller, também no Rio). Quanto aos **sub-bairros** — expressão que tomo emprestada a Kevin Lyinch [59] —, constituem eles uma escala que, se bem que associada a graus de homogeneidade do e familiaridade com o Espaço maiores que os do bairro como um todo, não se reduz, tal como este, a um nexo de relações primárias e informais. Moral da estória: não me parece adequado ou mesmo necessário formalizar antecipadamente tantas ou quantas escalas de lugar intra-urbanas, na tola pretensão de esgotar todas as possibilidades.

Seja como for, independentemente dos problemas apontados, o conceito ledrutiano consegue captar muito da substância do bairro de tipo clássico. O bairro clássico, didaticamente exemplificável pelo bairro medieval, tinha seu **conteúdo simbólico** ("personalidade" intersubjetivamente reconhecida) definido simultaneamente por um conteúdo que denominarei **composicional** (composição de olasse, de grupo, econômico-funcional, étnica) e por um **conteúdo interacional** (vida de relações no bairro, vida de bairro). O conteúdo composicional singularizava-se pela relativa homogeneidade de classe, estamento ou etnia, ou pela presença expressiva e especializada de certas funções econômicas e atividades profissionais, e ainda pelas fisionomias resultantes dos conteúdos dominantes e dos resíduos de formas espaciais pretéritas. O conteúdo interacional tipificava-se pela autonomia relativa de que gozava o bairro para os seus moradores, no contexto da cidade; a intimidade, o comércio de bairro, o lazer no bairro, as visitas entre vizinhos, os festejos de rua; o bairro como microcosmo inserido noutro microcosmo que era a cidade.

O conteúdo composicional e o conteúdo interacional associavam-se estreitamente, na medida em que os valores e comportamentos manifestados pelo interacional não se podiam descolar das peculiaridades de etnia e cultura, de classe ou estamento social, de categoria sócio-profissional. O bairro clássico, com seu centro de bairro catalisador, com sua feira e seus botequins sociabilizadores, com os locais de brincadeira da criançada, com os contatos freqüentes e não raro intensos entre vizinhos, era um **lugar** vivenciado em bloco; realidade coesa, com significativa unidade composicional, com muita pessoalidade na relação vendedor/cliente, com apreciável bairrofilia.

Ledrut acerta quando afirma que isso que denominei bairro clássico (para ele apenas bairro, contraposto ao que ele chama de "falso bairro") está em extinção nas cidades modernas. Hoje encontramos somente, aqui e ali, resíduos, fragmentos remanescentes. No entanto, desta constatação mais ou menos irrecu-

---

[57] A Barra da Tijuca é um referencial que, em que pese remeter a uma área muito grande, possui característica composição objetiva — essencialmente elitista — e um fortíssimo conteúdo simbólico. Conquanto a Barra da Tijuca comporte diferenciações internas — uma área como as vizinhanças da Pedra do Itanhangá, por exemplo, em contraposição a um condomínio como o Barramares —, o que é invocado como bairro pelos moradores é a Barra, e não cada uma de suas partes específicas.

[58] Ver Tuan, Yi-Fu. **Espaço & Lugar,** op. cit.

[59] Lynch, Kevin, op. cit.

sável até o anúncio da "morte do bairro" vai uma distância muito grande... Acompanhemos agora, nas suas linhas gerais, o processo de diluição da vida de bairro e de criação das bases espaciais da *reificação do urbano,* tão responsável pela emergência do ativismo de bairro.

O processo de reificação do urbano

A reificação do urbano é a crescente percepção, pelo citadino, da cidade enquanto uma "coisa" dotada de "vida própria", responsável pelos seus próprios problemas. É o pressuposto cognitivo da identificação dos problemas urbanos (questão da habitação, insuficiência dos equipamentos de consumo coletivo, aumento da violência urbana etc.) como menos ou mais desligados dos problemas que se manifestam nas esferas do trabalho e do consumo de bens e serviços. É a expressão espacializante do processo de alienação capitalista em geral, onde o homem que produz (artefatos, Espaço; **mercadorias,** enfim) não controla o processo produtivo e se vê, ao final dele, apartado de seu produto. É, finalmente, o esquartejamento da **instituição da sociedade,** do **modelo civilizatório,** em esferas de influências dotadas cada uma de "vida própria" e definidas por pares de oposição compartimentados — Estado vs. moradores, capitalista vs. proletário (ou, mais amplamente, patrão vs. empregado), vendedor vs. consumidor.

Antes de passar à exposição do processo devo fazer algumas observações. Os esquemas gráficos que complementam o texto (na intenção de ilustrá-lo, espacializando suas idéias centrais) nada mais são que construções simplificadas e abstratas, onde não procurei retratar nenhum aspecto da estrutura e da dinâmica internas da cidade que não tivesse importância essencial para a discussão introdutória do processo de configuração das causas sócio-espaciais da reificação do urbano. A cidade medieval retratada poderia ser, descontada a simplificação ressalvada na Nota de pé de página 60, qualquer cidade medieval européia de certo porte, que comportasse uma diferenciação de seu tecido em bairros individualizados. Quanto às cidades capitalistas, nelas a simplificação é mais evidente: por razões de comodidade limitei o número de bairros e de subcentros; omiti também, para não acrescentar um aspecto que é secundário neste nível de discussão, a distribuição espacial das classes sociais, que pode variar no âmbito de cada grande "fase" do capitalismo, segundo particularidades regionais e condicionamentos de duradouras conjunturas políticas (Há, por força da lógica do modelo geral, uma localização aproximada subentendida pela proximidade de atividades industriais etc. Isto não retira, porém, a flexibilidade necessária a esta discussão preliminar). Não me preocupei com a aparente linearidade do modelo, ou com o seu ensimesmamento, ao não situar nos esquemas o entorno da grande cidade (nem mesmo as urbes que, com o tempo, poderiam vir a se conurbar) ou as ligações dela (ou da área metropolitana) com a sua hinterlândia. Também, igualmente não me preocupei com os fatos de que a realidade do bairro foi tratada em abstrato (sem atenção para com distinções de forma e conteúdo que podem diferenciar velhos bairros, grandes loteamentos periféricos, favelas, sub-bairros, elitistas **suburbs** etc.) e de que uma metrópole, que pode abrigar num vasto e contínuo tecido urbano conurbado diversas municipalidades autônomas, foi tratada como uma única entidade político-geográfica. Penso que estas abstrações, embora devam ser evitadas numa reflexão teórica de maior detalhe, não comprometem a validade da rápida exposição que se segue. Por fim, devo grifar que não compreendo o processo que passarei a descrever de um ponto de vista tecnológico, vale dizer, como se existisse um único caminho pré-traçado pela objetividade dos mecanismos econômicos, um fim último — "télos" — prometido desde o começo por inarredáveis "leis da história". A despeito da existência de potencialidades, que foram menos ou mais aproveitadas e de condicionamentos que se fizeram sentir menos ou mais, entendo a "evolução" que se efetivou como uma das trajetórias possíveis, resultantes do conforto de diversos vetores sociais.

A cidade medieval

A cidade medieval normalmente possuía uma centralidade interna relati-

vamente fraca. Essa centralidade era definida pela atração de um **bairro central** (A, Fig. 1), ou de alguns bairros dotados de centralidade, [60] onde se situavam o Paço Municipal (local de decisões político-administrativas), a feira regular e o grande mercado, a catedral e outros fatores de atração sobre os bairros secundários (B). Tais **bairros secundários** eram (amiúde) dotados de uma ou mais igrejas em cada um, comércio rotineiro e um conteúdo e uma fisionomia específicos, cada bairro habitualmente correspondendo ao Espaço de concentração das atividades e dos membros de uma corporação de ofício (guilda).

A estratificação social era quase só vertical, havendo grande mistura de segmentos à escala do bairro. Nos prédios, de dois ou mais andares, onde a casa era também unidade de produção, os andares inferiores eram ocupados pelo trabalho e pelas acomodações de serviçais e aprendizes, e o(s) andar(es) mais superior(es) era(m) ocupado(s) pelo burguês e sua família. Este aspecto e mais o fato da centralidade fraca (simbolizada no esquema da Figura 1 por linhas tracejadas) determinavam uma vida de bairro bastante autônoma e coesa, caracterizada pela coexistência, à escala do bairro (e mesmo da moradia), de funções produtiva e residencial, operando-se ainda no próprio bairro todo o consumo rotineiro.

A cidade pós-colonial/pré-capitalista

Em se tratando de Brasil (bem como de outros contextos sociais terceiromundistas), devemos substituir o momento representado pela cidade medieval por um outro, referente a uma situação de pré-capitalismo periférico, dependente. É um período onde a organização econômica, por força do tipo de inserção do território considerado no mercado de comércio mundial, é basicamente agrário-mercantil, refletindo-se na economia urbana sob a forma de não-industrialização e subsunção formal do capital (ou seja, penetração do capitalismo, emergente na Europa já em fins do Século XVIII e começo do XIX na sua plenitude — produção e circulação —, restrita à esfera da circulação).

Se tomarmos o Rio de Janeiro como ilustração, veremos que essa cidade, em sua época colonial-escravocrata, era também quase que uma cidade de mercadorias. Poucos eram os trabalhadores livres, e reduzidíssima a elite administradora/militar/mercantil que a dirigia política e economicamente. A falta de meios de transporte coletivo e as necessidades de defesa faziam com que todos morassem relativamente próximos uns dos outros, a elite local diferenciando-se do restante da população mais pela forma-aparência de suas residências do que pela localização das mesmas. [61]

Ao longo do Século XIX assiste-se no Rio, porém, como exemplo de cidade periférica particularmente importante e complexa, a uma transformação gradual da estrutura e da dinâmica urbanas, por força de fatores mais conjunturais (vinda da família real e incremento de demandas de elite) e mais estruturais (procura por parte de capitais internacionais). [62] A situação de pré-capitalismo não foi ainda ultrapassada; o que se tem é uma cidade pós-colonial, mas ainda não capitalista, e que paulatinamente se complexifica, modernizando-se em termos de infra-estrutura de serviços públicos, de tecnologia de transporte etc. Esse momento, esquematizado na Figura 2, cujos aspectos mais gerais (atração de capitais internacionais, subversão da estrutura e da dinâmica da urbe colonial) não foram privativos do Rio de Janeiro, é o momento da expansão urbana apoiada em transportes como bondes e trens, e de estabelecimento efetivo da segregação sócio-espacial.

---

[60] Observa Benevolo, Leonardo (**História da Cidade**, p. 269; para referência completa, vide Bibliografia que "uma cidade bastante grande nunca tem um único centro: tem um centro religioso (com a catedral e o palácio episcopal), um centro civil (com o palácio municipal), um ou mais centros comerciais com as lojas e os palácios das associações mercantis. Estas zonas podem ser sobrepostas em parte, mas a contraposição entre o poder civil e religioso — que não existe na Antiguidade — é sempre mais ou menos acentuada. "Seja como for, com ou sem um único bairro central mais definido, o que importa salientar é justamente a forte descentralização da cidade medieval, quase sempre.

[61] Abreu, Maurício de Almeida, **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**, p. 35 (para referência completa, vide Bibliografia).

[62] Ibid.

A cidade pós-colonial tipicamente possuía um **bairro central** (C), onde a mistura de estratos sociais era significativa. Numa situação escravista, como a do Rio de Janeiro, porque havia uma coexistência, à escala do bairro, entre senhores brancos e escravos, separados apenas por nível da moradia. Em segundo lugar, em decorrência da presença de comerciantes nesse bairro central, com seus empregados por vezes residindo em dependências anexas à loja ou em cortiços e casas-de-cômodos situados, não raro, no próprio bairro central. Conquanto a tendência fosse já a de uma separação espacial dos estratos sociais, antes do advento de transportes eficientes existiam, no bairro central ou suas cercanias, tanto aqueles "que podiam arcar com esse ônus (os custos de transportes), mas se mantinham no centro por falta de meio de transporte rápido e regular";[63] quanto às "populações mais miseráveis da cidade", as quais, "sem nenhum poder de mobilidade, dependiam de uma localização central, ou periférica ao centro, para sobreviver".[64] O bairro central definia-se também, funcionalmente, pelo fato de concentrar as atividades de comércio e serviços de maneira muito forte (concentração representada, no esquema da Figura 2, por hachuras horizontais).

Existiam também **bairros secundários** (D), uns predominantemente de pobres, outros de ricos, e ainda outros com grande mistura. Tais bairros amiúde possuíam apenas comércio rotineiro, menos ou mais reles segundo o conteúdo social do lugar. A atração exercida pelo bairro central sobre os bairros secundários era tanto de oferta de bens e serviços quanto de empregos, mas provavelmente os deslocamentos mais freqüentes em direção ao bairro central eram os de trabalho — afinal, o abastecimento básico e regular das famílias pobres ou remediadas residentes em bairros secundários podia ser feito no próprio bairro de moradia. A vida de bairro era coesa, cada bairro tendo eventualmente uma fisionomia bastante particular, características de conteúdo simbólico bem específicas e uma dinâmica fortemente definida pela atração exercida pela igreja local e pelos festejos e comércio de bairro garantidores de um certo fechamento e de uma atmosfera de intimidade.

A cidade do capitalismo concorrencial

O capitalismo caracteriza-se por instaurar uma separação espacial de funções numa escala até então desconhecida, apresentando uma tendência crescentemente aperfeiçoada de divisão do citadino em morador, consumidor e trabalhador — desempenhando cada uma destas funções em lugares (bairros) diferentes.

Na "fase" pré-monopolista (concorrencial), estava já constituído o chamado CBD ("Central Business District"), ocupando uma área que cada vez mais se mostrará inadequada para funções outras que não a de comércio e serviços. A função residencial tende a desaparecer completa ou quase completamente do CBD, e a função industrial, que nos primórdios do capitalismo estava presente nas suas cercanias ou mesmo no seu interior (sob a forma de pequenas oficinas), igualmente tenderá, com o tempo, a ser deslocada.

Na fase concorrencial, a mão-de-obra é atraída, predominantemente, para o CBD (representado por F na Figura 3), mas há uma atração crescente para os emergentes espaços industriais (sob a forma de **company-towns** próximas à grande cidade, de manchas industriais relativamente próximas ao CBD ou, ainda, de fábricas isoladas conjugadas com vilas operárias; uma concentração industrial está indicada no esquema da Figura 3 por hachuras verticais). O trabalhador industrial algumas vezes reside em cortiços, casas-de-cômodos etc., próximos ao local de trabalho; eventualmente habita em "vilas operárias", por vezes construídas e administradas pela fábrica.[65] A respeito das graves carências

[63] Ibid., p. 43.
[64] Ibid., p. 42.
[65] Ver, para o caso do Rio de Janeiro, a análise de Abreu, Maurício de Almeida em "Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução" (para referência completa, vide Bibliografia).

em termos de habitações ou equipamentos de consumo coletivo,[66] a inexistência de um "Estado promotor do bem-estar" a situar-se como interlocutor privilegiado dos moradores, a pujança do movimento operário radical e a enorme proximidade das esferas do trabalho e da moradia (maximamente exemplificada pelas vilas operárias), contribuíam decisivamente para a encampação das questões urbanas pela luta operária.

A vida de bairro é, nesse período, ainda coesa, mas uma certa diluição, relativamente ao que se tinha na Idade Média, já se faz notar. Segundo Raymond Ledrut, o processo de diluição da vida de bairro "está estreitamente ligado ao crescimento urbano, particularmente ao crescimento enorme que se manifesta desde os primórdios do Século XIX".[67] O citadino cada vez mais trabalha fora do bairro de moradia, e o consumo é fortemente centralizado pelo CBD, ao mesmo tempo em que as necessidades de consumo tendem à diversificação.

A cidade do capitalismo monopolista simples

Com o capitalismo monopolista, desenvolvido no Primeiro Mundo a partir do último quartel do século passado[68] e no Terceiro Mundo mais avançado em momentos distintos (no Brasil, por exemplo, sobretudo após 1930[69]), a estrutura e a dinâmica urbanas se complexificam. Surgem, menos ou mais distantes do CBD (que cresce e se consolida), um ou mais subcentros de comércio e serviços (ver subcentro em G na Figura 4), cada subcentro comportando uma atratividade relativamente a um conjunto de bairros circunvizinhos. A indústria tende a ser efetivamente banida do CBD, e mesmo no entorno deste amiúde declina substancialmente a presença da função industrial. Consolidam-se e ampliam-se áreas e distritos industriais distantes do CBD, dotados de grande poder de atração sobre mão-de-obra oriunda de bairros distantes — o que é viabilizado por um sistema de transportes urbanos apropriado.

A vida de bairro tem seu declínio acelerado. O comércio de bairro cada vez mais se limita ao rotineiro e pouco diversificado, à exceção dos bairros que abrigam subcentros comerciais (os quais encarnam, entretanto, uma descentralização muito relativa, já que os subcentros nada mais são além de pólos eleitos em face do congestionamento do CBD, e a dimensão de um subcentro, sua larga escala de atuação nada tem a ver com a tradicional vida de bairro — pelo contrário, às vezes ajudam a desestruturá-la). O citadino é muitas vezes obrigado a vencer longas distâncias do local de moradia até o local de trabalho, vivenciando aquele muito superficialmente — especialmente porque cresce a inclinação, sobretudo entre a burguesia e a classe média emergente, de se procurar, nos fins de semana, lazer em bairros específicos (um subcentro ou o CBD, pela oferta de cinemas, teatros etc., ou um bairro contendo amenidades como praia ou reserva florestal).

A cidade do capitalismo monopolista avançado

A grande ruptura qualitativa se situa na passagem do feudalismo para o capitalismo, ou no abandono de relalações pós-coloniais/pré-capitalistas em favor do capitalismo, o espaço social espelhando obviamente tais mudanças. Assim, do mesmo modo que, no que respeita a evolução da estrutura e da dinâmica urbanas, o capitalismo monopolista simples consiste numa evolução de contradições virtual ou embrionariamente presentes na fase concorrencial,

---

66 Carências essas cruamente relatadas para a Inglaterra pré-monopolista por Engels no **A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra,** exemplo deveras ilustrativo.

67 Ledrut, Raymond, **op. cit.,** p. 125.

68 Lênin, Vladimir, **O Imperialismo, Fase Superior do Capitalismo.**

69 1930 é o marco simbólico do efetivo processo de industrialização brasileiro (segundo Oliveira, Francisco de — vide Bibliografia). Todavia, e embora o capital estrangeiro monopolista tenha passado a penetrar maciçamente na América Latina como um todo, e não só no Brasil, a partir dos anos 50, é certo que antes disso, conforme alude Singer (Singer, Paul, **Economia Política da Urbanização, p. 83** — para referência completa, vide Bibliografia, que o monopolismo já vinha florescendo com o predomínio do capital nacional, privado e público.

o monopolismo avançado, ou pós-industrialismo, constitui um desdobramento do monopolismo simples.

A tendência pós-industrializante — substantivamente ligada ao Primeiro Mundo, porque nele (e fundamentalmente para ele) gestada; extremamente parcial e seletiva naqueles pontos do Terceiro Mundo onde se faz sentir — define uma metrópole altamente complexa. O CBD continua desempenhando o papel, em muitas situações, de centro incontestado da vida urbana. Em outras, porém, tal domínio é contestado pela presença não de meros subcentros, mas de verdadeiros centros altamente poderosos desenvolvidos no contexto de uma grande metrópole complexa. O crescimento da metrópole determina também a multiplicação dos subcentros de alcance restrito, dando continuidade ao processo de descentralização relativa iniciado com o monopolismo simples (ver Figura 5).

A divisão espacial do citadino em morador, trabalhador e consumidor, apanágio do modelo civilizatório capitalista, é ampliada enormemente nos marcos do monopolismo avançado, refletindo simultaneamente a complexificação das relações de produção e o incremento de um crescimento urbano pautado na segregação sócio-espacial e na especialização espacial de funções. [70] O gigantismo da metrópole e a descentralização relativa levam cada vez maiores restrição e seleção das ligações entre certos bairros das bordas do espaço metropolitano e o CBD, bairros cujos habitantes passam a se deslocar para este último, sobretudo em ligações de tipo não-diário (consumo de bens e serviços muito especializados), sendo as de tipo diário (trabalho e consumo menos especializado) controladas majoritariamente pelo subcentro mais próximo. Tendencialmente, os bairros residenciais, quando desprovidos de amenidades ou de razoável infra-estrutura de lazer, convertem-se, para os que podem arcar com o ônus de um lazer fora do bairro, em bairros-dormitório, vivenciados muito superficialmente. Uma constelação de bairros-dormitório, sugados ou seduzidos pela centralidade econômica e/ou cultural exercida por alguns pontos: eis o arquétipo.

A aceleração crescente dos ritmos de transformação advinda com o capitalismo, e exponencializada nas últimas décadas, torna a grande cidade, fisicamente, cada vez maior e mais complexa, mas, ao mesmo tempo, espiritualmente cada vez menor. Um menor que não significa aconchego, mas sim pasteurização cultural, massificação, viabilizada pelas tecnologias informacionais e de comunicações que encurtam no tempo o espaço geográfico, relativizando-o. [71] A massificação do bairro, símbolo da massificação da vida urbana, acrescenta-se o incessante retrabalhamento do espaço social, na esteira dos interesses econômicos dominantes, o que por vezes se

---

[70] A divisão espacial do citadino em trabalhador e habitante, no contexto exacerbador do pós-industrialismo, é registrada por Touraine em "Relações e conflitos sociais na sociedade pós-industrial" (p. 126. Para referência completa, vide Bibliografia). A aludida divisão é, contudo, particularmente ressaltada por Christian Beringuier em seu "Se reconnaitre dans l'espace de la ville: à chacun son quartier!" (para referência completa, vide Bibliografia).

[71] Conforme coloca Gorg, André (**Los Caminos del Paraiso**, p. 31. Para referência completa, vide Bibliografia citada).

O desenvolvimento da grande produção mercantil, com suas megaindústrias, suas megatecnologias e seus megapólios, faz necessário um conjunto de infra-estruturas, redes e serviços públicos sem os quais o aparato de produção seria incapaz de funcionar, de reproduzir-se, de se fazer aceitar pela sociedade quanto às mutações e deslocamentos que provoca. Trata-se aqui de **custos sociais** do desenvolvimento capitalista Esses custos tendem a aumentar com a expansão e a concentração da produção industrial. ( ) Normalmente não existe uma demanda solvável por parte dos particulares para essas infra-estruturas, redes e serviços, nem empresas ou grupos privados capazes de assumir seu desenvolvimento e coordenação à escala do país. A iniciativa e o financiamento públicos são, em todos esses âmbitos, a condição — e amiúde a condição prévia — do desenvolvimento capitalista. O Estado arca com os custos sociais da empresa privada.

A serventia prioritária do Estado aos interesses capitalistas — dado o seu papel de marco institucional da heteronomia e representante **em última instância** dos interesses dos exploradores — atrita estruturalmente, no entanto, com o seu papel de provedor de bem-estar ao conjunto dos explorados e, assim, garantidor do equilíbrio. "A socialização dos custos e a apropriação privada dos benefícios criam uma crise fiscal ou 'descompasso estrutural' entre a despesa e a receita do Estado", afirma O'Connor (**apud** Taylor, Peter e Hadfield, Harry — vide Bibliografia).

ESQUEMAS SIMPLIFICADOS DE DINÂMICA INTERBAIRROS NAS CIDADES

FIGURA 1

CIDADE MEDIEVAL

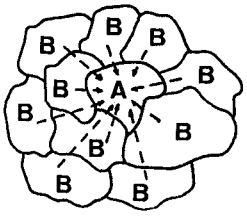


FIGURA 2

CIDADE MERCANTILISTA

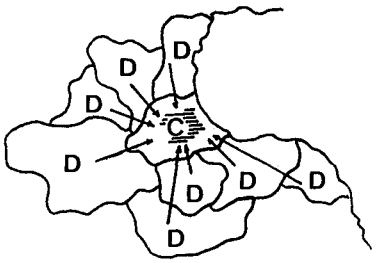


FIGURA 3

CIDADE CAPITALISTA
FASE CONCORRENCIAL

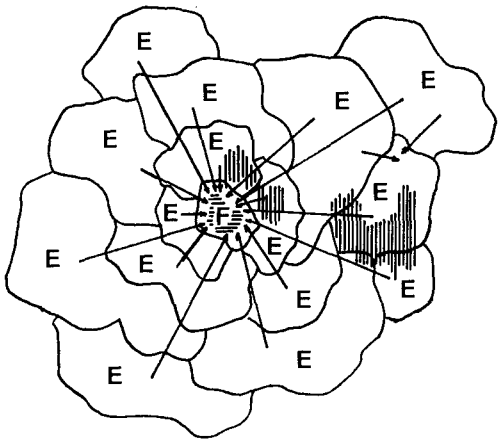


FIGURA 4

CIDADE CAPITALISTA
FASE MONOPOLISTA SIMPLES

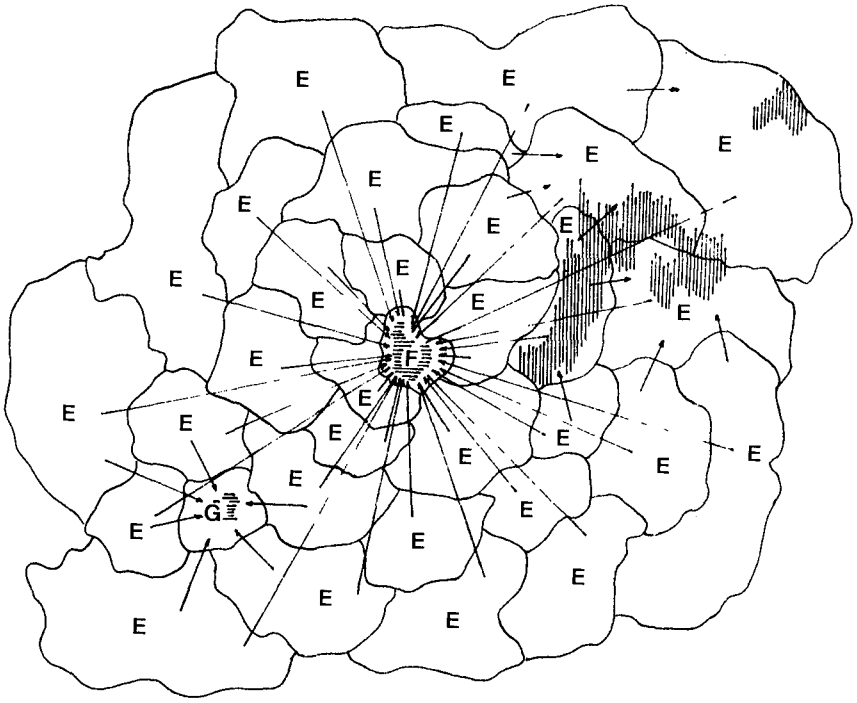
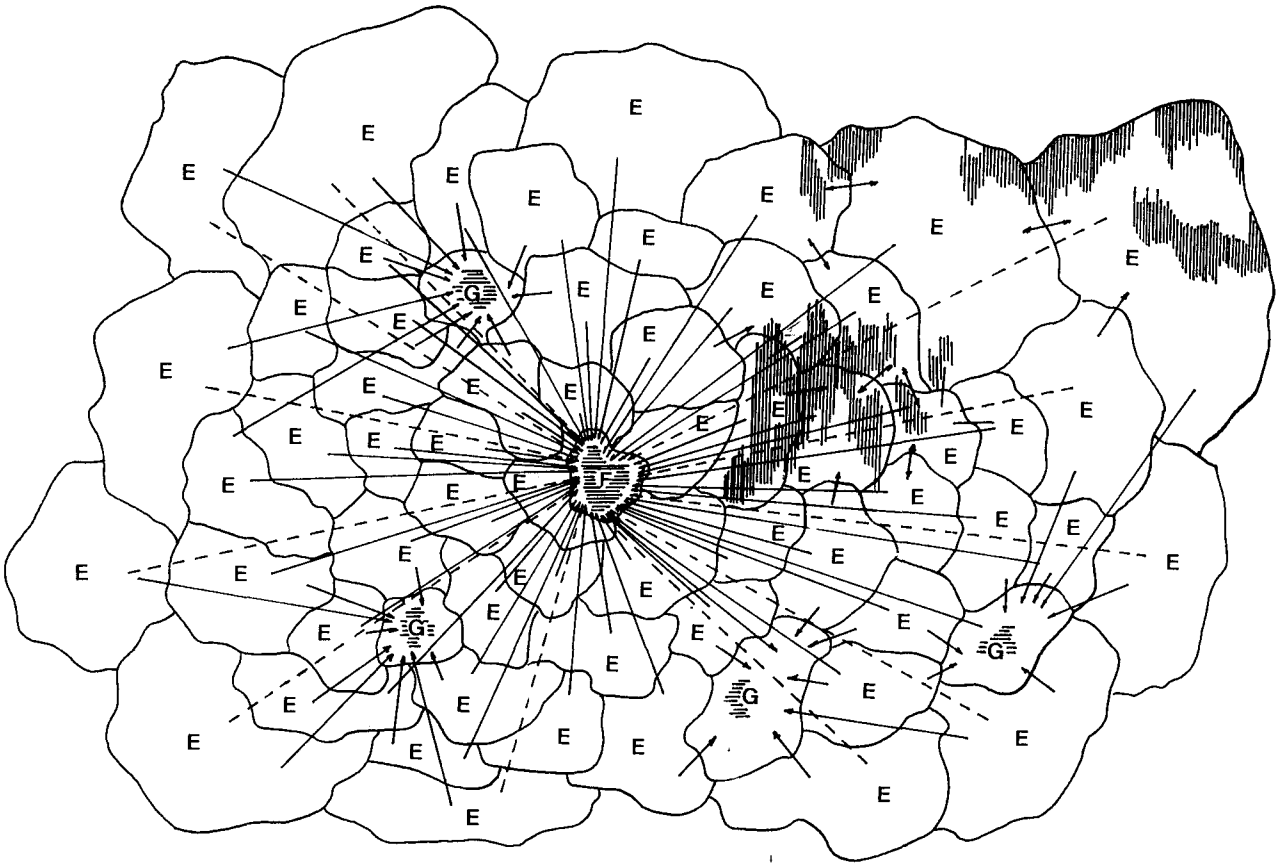

E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E

FIGURA 5

CIDADE CAPITALISTA
FASE MONOPOLISTA AVANÇADA



TÁBUA DE CONVENÇÕES PARA AS FIGURAS 1, 2, 3, 4 E 5

A	bairro central da cidade medieval
B	bairros secundários da cidade medieval
C	bairro central da cidade pós-colonial
D	bairros secundários da cidade pós-colonial
E	bairros da cidade capitalista
F	CBD
G	bairro que contém subcentro
——→	deslocamentos — pendularidade diária
- - - - - →	deslocamentos — esporádicos, ou regulares mas não-diários
▤	grande concentração de atividades terciárias
▥	grande concentração de atividades secundárias

traduz pela desestruturação ou mesmo destruição de bairros (incrementando-se as "renovações urbanas"). E a isto se acrescenta, por último, mas não com menor importância, o crescimento quantitativo e qualitativo da demanda global por equipamentos de consumo coletivo — demanda que não é, por uma impossibilidade estrutural, satisfatoriamente atendida.

A reificação do urbano, subjetiva e intersubjetivamente, tem como pressupostos **imediatamente sócio-espaciais** a divisão do citadino em morador, consumidor e trabalhador, a relativa massificação do bairro e o agravamento dos problemas concernentes à carência de equipamentos de consumo coletivo e habitações. A semente desses problemas é plantada pelo capitalismo mesmo, determinando desde o começo um salto qualitativo em matéria de lógica concentracionária, desumanização do Espaço, segregação sócio-espacial e acesso diferenciado (em quantidade e qualidade) a recursos sociais. A evolução do capitalismo, imprimindo nas diversas cidades sua dinâmica, com diferenciações em função do contexto social, apenas intensificou e sofisticou as premissas e os processos que embasariam e desembocariam no estado bastante generalizado de reificação do urbano a que se assiste nos nossos tempos pós-modernos. Os referidos pressupostos sócio-espaciais, produzidos por contradições sociais crescentemente aguçadas e complexificadas, são o alicerce objetivo, articuladamente com os resultados mais imediatos do confronto de classes e projetos sociais e com as transformações ao nível da estrutura de classes e da dinâmica do conflito — refluxo do movimento operário, redimensionamento do papel do operariado tradicional em diversos contextos, frustração com o "socialismo real", burocratização exponencializada dos partidos comunistas —, da reificação do urbano e da autonomização do ativismo de bairro frente ao movimento operário.

O bairro contemporâneo: perspectivas

Será que o panorama apresentado nos **flashes** das páginas anteriores nos autoriza a afirmar, da maneira tão absoluta e generalizante como o faz Raymond Ledrut, que o bairro é algo praticamente morto, que os habitantes das cidades modernas só têm basicamente dois centros de interesse — a própria casa e a cidade como um todo? [72] A realidade é mais complexa e fluida do que faz crer a assertiva culturalista, no meu entender.

Se bem que o bairro **clássico** seja praticamente coisa do passado, a cidade capitalista não se homogeneíza quanto à distribuição de classes e atividades. Observei anteriormente que o capitalismo, ao mesmo tempo em que busca pasteurizar valores, destruindo tradicionalismos e outros obstáculos à generalização das relações de produção que lhe são próprias, sofistica, numa escala de consideração estratégica, a segregação sócio-espacial e as especializações espaço-funcionais, assim reproduzindo ampliadamente desigualdades. Os conteúdos internacionais podem se enfraquecer ou sofrer descaracterização, mas as diversidades composicionais são, no global, acentuadas com a complexificação da organização social (relações de produção, tecnologia, controle social). É óbvio que, sendo as bases materiais do bairro clássico minadas pela dinâmica envolvente ou pela cirurgia urbana pura e simples, não é o conteúdo interacional o único a ser vitimado; e a descaracterização do conteúdo composicional reflete-se mesmo no enfraquecimento do conteúdo simbólico. Para exemplificar com o Rio de Janeiro, fiquemos com a velha Lapa boêmia, desmantelada após décadas de perseguição à malandragem e cirurgias urbanas, e finalmente tendo seu estigma de "lugar do pecado" "domesticado" nos anos 80, com sua vida noturna sendo grandemente avivada e apropriada pela classe média. Desestruturação, corrosão da vida de bairro, perecimento ou transfiguração da "alma própria" invocada por sociólogos e geógrafos de ascendência culturalista. Esse enfraquecimento é, contudo, "compensado" pelas diferenciações sócio-econômicas corporificadas na continuidade dos guetos, na proliferação de favelas, no surgimento de grandes condomínios fechados para uma

[72] Ledrut, Raymond, op. cit., p. 126.

elite insegura. E se desenvolvem outras "almas próprias", decerto menos românticas que as pintadas pelos culturalistas, mas nem por isso pouco contundentes: a atmosfera de fechamento do condomínio exclusivo; a superbadalada periferia de amenidades habitada pela elite; o estigma favelado.

Estamos, na civilização industrial/pós-industrial contemporânea, diante de sociedades onde o "comunitarismo", entendido como o exercício de convivência para e a vivência de atividades lúdicas, cooperação, encontros com os vizinhos da rua e do bairro, acha-se minado, numa escala historicamente inédita, pela massificação da vida urbana, solapando a possibilidade de florescimento de comunidades. Uma comunidade, sublinho, é um conjunto de pessoas **com-partilhando** o mesmo Espaço, unindo-se por laços de interesse, mas também de solidariedade e de amizade. Sem fantasia, a idéia de comunidade não exclui toda a tensão, todo o conflito; entretanto, não se pode ter uma comunidade real se o que se encontra são diferenças objetivas radicais (de classe, por exemplo), refletidas em preconceitos e segregações fortes que interditam o diálogo. A comunidade é um referencial insuficiente, do ponto de vista político, pois pode bem ser usado para encobrir ideologicamente diferenças e conflitos. É, todavia, um referencial necessário, pois o encontro e o diálogo são requisitos para a formação de um projeto comum, para a mobilização e, finalmente, para a humanização do Espaço e da vida. O encontro precisa, naturalmente, ser preenchido pelas relações sociais e projetos que lhe definirão o perfil efetivo. E o encontro só é possível, em condições normais, quando o ritmo de vida e o modo de vivência do Espaço o permitem — na rua, na praça, espontaneamente.[73]

O perfil acabado do homem-massa retrata-o como um solitário na multidão, hipnotizado por um aparelho de TV na clausura de seu apartamento, sem sequer saber o nome do vizinho do lado,[74] ou caminhando mecanicamente por agitadas ruas apinhadas de outros homens-massa, insensível às outras pessoas e à paisagem.[75] O homem-massa pertence a diversas "comunidades funcionais" — no trabalho, no clube, na igreja —, sem, no entanto, conhecer uma verdadeira comunidade no lugar onde mora. Seu bairro, pouco vivenciado por ele, é um referencial geográfico, associado à hierarquia de valores dominantes (bairro com **status**/bairro sem **status**), à conjuntura do mercado imobiliário, aos problemas mais sentidos no cotidiano. No mais, o bairro, fragmentado numa plêiade de famílias voltadas cada uma para o próprio umbigo, é um referencial compartilhado muito superficialmente pelos moradores. Reduzidos os laços de vizinhança a conversas esporádicas ou aos simples cumprimentos, restritos esses laços, quando existem, ao **entorno** imediato da moradia, o bairro nem sequer é, numa situação de intensa atomização, um agregado de unidades de vizinhança — expressão que num tal caso perde a força; ele é tão-somente um referencial instrumental, útil ao homem massificado em seu cotidiano, homologamente à rua, ao prédio. Essa utilidade, que compreende desde a mera orientação geográfica até imagens e valorações absorvidas através dos meios de

---

73 Interesses comuns não evoluem para integração, mobilização e luta se determinados pressupostos ou facilidades materiais não existem, ou existem em nível insuficiente. Esta afirmação, que parece um truísmo, é uma advertência àqueles que secundarizam a dimensão espacial. A distribuição concreta dos indivíduos no Espaço, o modo de sua vivência cotidiana do Espaço propiciar ou dificultar o intercâmbio de idéias e experiências, a maneira como as estruturas espaciais condicionam a circulação e a mobilidade, é uma temática que não passou inteiramente despercebida a Marx:

> Os pequenos camponeses constituem uma imensa massa, cujos membros vivem em condições semelhantes, mas sem estabelecerem relações multiformes entre si. Seu modo de produção os isola uns dos outros, em vez de criar entre eles um intercâmbio mútuo. Esse isolamento é agravado pelo mau sistema de comunicações existente na França e pela pobreza dos camponeses (**O 18 Brumário de Luís Bonaparte**).

74 Interessante notar como é perfeitamente adequada a palavra **apartamento** (= **separação**) para designar a célula de habitação típica no "habitat" típico metropolitano, o prédio de apartamentos.

75 Uma estimulante discussão sobre a massificação contemporânea, enfatizando a sua dimensão espacial, pode ser encontrada em Guattari, Félix, "Espaço e poder: a criação de territórios na cidade" (para referência completa, vide Bibliografia).

comunicação, da propaganda, simboliza a frieza, a superficialidade e a artificialidade da percepção e da vivência do bairro pelo homem massificado, cujas condições de vida acarretam o empobrecimento de seu elo cultural com o Espaço. [76]

Tudo isto, porém, não passa de tendência, continuamente afrontada e estancada pela resistência de diversos segmentos sociais. Conforme observa Beringuier, [77] tanto condições objetivas, tipo guetoização — que agrupa em Espaços determinados, pessoas com "preocupações próximas, motivações similares, reivindicações unificantes" — quanto subjetivas, como a representação do bairro como "Espaço da vida" pelo trabalhador explorado, oposto ao local de trabalho, "Espaço da não-vida", conduzem a uma permanência ou a uma criação de conteúdos simbólicos, e mesmo a um avivamento de conteúdos internacionais. Contra a tendência dominante de pasteurização, de "alisamento" do Espaço pelo capital, a população resiste, **reterritorializando,** como diria Guattari, [78] seus bairros, humanizando seus Espaços.

Os problemas e contradições sociais refletidos no bairro sob a forma de carência de equipamentos de consumo coletivo, escassez de áreas verdes ou de lazer e ameaça sobre as existentes, falta de segurança nas ruas etc., são comumente os grandes estimuladores, contemporaneamente, da sua oxigenação interacional e simbólica. O mesmo contexto social que responde pela massificação do bairro reproduz, por meio da segregação sócio-espacial, a virtualidade de uma resistência a essa massificação e ao conjunto de problemas gerados pela crise social que se reflete no espaço urbano. O contexto traz, logo, potencialmente, a problemática e a negação desta. [79]

Não é o bairro, por conseguinte, que agoniza, mas o bairro clássico, tornado completamente inviável pela contemporaneidade. Em face do incremento, em vários contextos, dos ativismos de bairro, é hoje impossível negar **generalizadamente** a importância das organizações de bairro e do bairro enquanto centro de interesse na vida do citadino. A sobrevivência do bairro como algo mais que um referencial vazio, em que pesem as dificuldades e a diluição relativas da vida de bairro, se deve, em grande parte, à resistência variável dos diferentes segmentos sociais afetados. A compreensão da dimensão política do bairro na atualidade permite, assim, rechaçar tanto a leitura nostálgica, pessimista e despolitizada do culturalismo clássico de um Ledrut, quanto o otimismo igualmente despolitizado de um neoculturalista como Maffesoli, que reconhece e saúda manifestações de resistência à massificação, mas negligencia a dimensão política que alimenta grandemente o movimento global dessa resistência. É certo que resta verificar **em que termos** se dá precisamente essa valorização evidente

---

[76] Elo afetivo e político. "A vizinhança se esfuma, o bairro se esboroa", escreveu Lefèbvre, Henri em **O Direito à Cidade** (para referência completa, vide Bibliografia). E Castells Manuel, no **The City and the Grassroots,** op. cit., Parte 6, Cap. 31, nota a alienação das pessoas relativamente ao significado urbano:

(...) o que tende a desaparecer é o significado que os lugares têm para este (para o povo). Cada lugar, cada cidade, receberá seu significado social de sua situação na hierarquia de uma rede cujo controle e ritmo escaparão a cada lugar e, sobretudo, ao povo de cada lugar.

[77] Beringuier, Christian, op. cit.

[78] Guattari, Félix, op. cit.

[79] Beringuier, Christian, op. cit., p. 78. Dialética especialmente vivida no Primeiro Mundo, o bairro, "decomposto pela evolução da sociedade capitalista, é de outra parte recomposto pelo Estado. O Estado — níveis centrais e locais: municipalidades — designa o bairro como o lugar privilegiado da identidade coletiva para todos os citadinos neurotizados pela crise de identidade da sociedade urbana. (. .) O bairro é um lugar e um meio de regulação e de tentativa de resolução de contradições sociais. Lugar de enquadramento coletivo".

Contra o bairro-normatizado, o bairro-refúgio, onde cada um deve "cuidar de seu jardim", projetado por um Urbanismo a serviço do controle e da integração — que busca modelar, em proveito do equilíbrio social, o fluxo das condições objetivas de recomposição do bairro através da segregação de classes e etnias — ,emerge, contudo, o contraprojeto dos que, aproveitando as ligações espaciais, formulam a vivificação do bairro em seus próprios termos. É a dimensão espacial da virtualidade, desde que ultrapassada a "ideologia do bairro" vendida pelo sistema, de um contraprojeto de bairro, de cidade.

do bairro, seus impasses, seus perigos, suas virtudes; esta é a questão que me propus a levantar e discutir de modo abrangente, se bem que apenas introdutório, na dissertação de Mestrado a que já fiz referência. Não obstante, ficam já descartados os simplismos culturalista e neoculturalista, que desqualificam pela base ou simplesmente não colocam tal questão.

Do preconceito ao divisionismo

Um aspecto de suma importância a propósito da ideologização da noção popular de bairro, o qual pode ser muito bem observado no Rio de Janeiro, é a exclusão, pelo senso comum, reprodutor da ideologia dominante, das favelas do âmbito da noção de bairro. Grandes favelas, com uma coesão sócio-espacial expressa na escala de um bairro de pequeno porte, são incluídas nos "bairros" quando de certas divisões espaciais oficiais (caso da divisão do Rio de Janeiro em bairros efetuada pela Secretaria Municipal de Planejamento) [80] ou quando convém a interesses empresariais (caso do "**O Globo** — Bairros", interessado em oferecer uma visão de conjunto dos problemas e assuntos referentes a um dado Espaço, atendendo assim aos moradores de classe média ou elite preocupados com a proximidade de alguma favela). Todavia, essas mesmas favelas são usualmente excluídas pelo senso comum, exclusão sutilmente presente mesmo no discurso de um ex-ativista de "bairro" como Jó Rezende. [81]

Muito embora possua uma poderosa individualidade (individualidade-estigma), a favela não tem tido reconhecido, por razões fortemente ideológicas, o seu **status** de bairro. A quem serve e como/quando serve essa exclusão são, quero crer, coisas não difíceis de se perceber: desde a segregação cotidiana realizada pela elite e pela pequena burguesia, e incorporada até por segmentos pobres, até o clientelismo e o cretinismo político ("prometo transformar as favelas em bairros de trabalhadores" etc.). É, de outra parte, evidenciar o óbvio afirmar que a "comunidade do asfalto" cristalinamente se distingue da favela que ela segrega. Essa diferença merece, contudo, ser bem posicionada. Curiosamente, muitas favelas constituem-se no que há de mais próximo, no Rio de Janeiro atual, do conceito ledrutiano de bairro, caso este seja lido sem qualquer ranço elitista. O comunitarismo, os laços de vizinhança e amizade, a galvanização pelos "pagodes" e ensaios carnavalescos, tudo isto confere à favela um conteúdo interacional normalmente mais forte que o apresentado pelos bairros "comuns"; a relativa homogeneidade sócio-econômica dá à favela notável solidez de conteúdo composicional; e, por fim, a segregação e a estigmatização creditam à favela um conteúdo simbólico distintivo e poderoso. É sintomático que, diante das relativas homogeneidades na pobreza e coesão social, tenham sido as favelas pioneiras na fase do ressurgimento do ativismo de bairro carioca, em meio ao processo chamado de abertura política. [82]

É fora de dúvida: não se estará, na prática, ultrapassando a **noção** de bairro do senso comum, em nosso meio carregada de elitismo (notar, de passagem, que a estigmatização não impede que as favelas de Bogotá sejam conhecidas como "**barrios** clandestinos" e as de Portugal como "**bairros** de barracas"), se se construir um conceito refratário à realidade favelada. Não se deve, quanto a isto, temer afrontar a noção popular de bairro, para mostrar os limites e os problemas que ela encerra. A não-submissão a esse elitismo embutido no senso comum permitirá, com a consideração das favelas como bairros e dos seus ativismos como ativismos de bairro — para

---

80 Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, Rio de Janeiro, 1981.

81 Resende, Jó, **Como se Faz a Luta de Bairros** (para referência completa, vide Bibliografia). O problema não é, evidentemente, o de se utilizar, para efeito de facilidade de expressão numa comunicação rápida, o termo **favela**, distinguindo-a dos "bairros comuns" (juridicamente aceitos, menos ou não-estigmatizados). O problema é a separação analítica e ideológica entre favelas e bairros, fundamento para o não-questionamento da separação das lutas, da insuficiente e problemática articulação entre as entidades, dos preconceitos subjacentes a tudo isto.

82 Ibid., p. 7.

além das diferenças objetivas entre as favelas e os bairros "comuns" pobres, no que concerne à propriedade da terra, à fisionomia espacial etc. —, questionar a divisão político-institucional entre o ativismo de bairro e o ativismo favelado, sempre que ela se apresentar. Quantos bairros, no Rio de Janeiro, reconhecidos como tal e filiados à FAMERJ (Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro) não têm conteúdo de classe idêntico ao de tantas favelas? [83] Seria mais coerente a articulação direta desses bairros com as favelas ou, como ocorre, com bairros de classe média, no seio de uma FAMERJ extremamente heterogênea?

Não pretendo, neste ensaio e em trabalho algum, apontar para qualquer fórmula organizativa ideal e acabada. Tampouco, quero deixar bem claro, sou adepto de um classismo rígido e exclusivista, que desqualifique a exigência de uma descentralização do projeto revolucionário (o que não quer dizer que se possa subestimar as diferenças reais entre os diversos setores submetidos a algum tipo de opressão). O nome da ratificação de uma "missão do proletariado" justo numa época em que o decrescente peso quantitativo deste e/ou a sua crise política e a fragmentação das frentes de luta não lhe podem conferir o privilégio de uma liderança absoluta. Apenas constato o problema objetivo de uma separação que remete a especificidades efetivas tanto quanto a preconceitos e cooptações ideológicas. Será uma enorme tolice se, em nome de uma defesa da individualidade favelada — orientada por um receio de paternalismos para com os favelados por parte dos ativistas de "bairros" e pela constatação da gravidade da situação favelada e da particularidade de alguns de seus problemas —, se atirar na lata de lixo, aprioristicamente, o horizonte de uma reconsideração radical tanto das divisões organizativas quanto da noção de bairro ideologizada. Tolice essa que se fundamentará numa fraca percepção das necessidades de articulação entre os diversos segmentos que, ainda que diferenciadamente, são vitimados pela injustiça social e pela heteronomia.

CONCLUINDO: POR UMA ESPACIALIDADE AUTOGESTIONÁRIA

Um dos méritos do **movimento** ecológico contemporâneo é o de mostrar que não basta modificar as relações de produção e de poder abstratamente; uma verdadeira transformação destas, na direção da autonomia, da autogestão, da liberdade, só pode vir se vier articulada com um questionamento da **tecnologia** herdada do capitalismo e dos **objetivos** da produção. Este raciocínio deve, no meu entender, ser estendido à **espacialidade** legada pelo capitalismo contemporâneo.

Como pensar numa realidade urbano-metropolitana nos marcos de um pensamento crítico-revolucionário? Essa realidade representa, ao mesmo tempo, tantos problemas ecológicos e humanos (poluição, congestionamentos, empilhamento de homens em prédios de apartamentos, escassez de espaço **per capita,** falta de verde) e uma superconcentração de benefícios materiais (acesso **formal,** locacional, para todos os citadinos, a bens e serviços inexistentes ou insuficientes/insatisfatórios fora do ambiente metropolitano)? E como **gerir** essa formidável força de inércia material que é a grande cidade, a metrópole especialmente, em um processo de construção de uma sociedade autônoma?

Os ativismos de bairro nos convidam, através das questões que levantam ou sugerem à nossa reflexão com a sua prática, a examinar algo pouco discutido: a inércia contra-revolucionária e anti-humanística da metrópole capitalista. Marx e Engels, no **Manifesto,** notaram que cada vez mais a burguesia suprime a dispersão dos meios de produção, da propriedade e da população. Aglomerou a população, centralizou os meios de produção e concentrou a propriedade em

[83] Segundo o **Jornal da FAMERJ** (ano V, n.º 38, maio de 1987), "pode-se dizer que 80% das 700 filiadas (associações de moradores) representam moradores de áreas pobres ou da chamada baixa classe média" (p. 3).

poucas mãos. A conseqüência necessária disto foi a centralização política. [84]

Esta caracterização é inteiramente correta. Será, contudo, que esta passagem simboliza o repúdio marxiano à espacialidade capitalista? Na mesma página, no parágrafo anterior, lê-se o seguinte: A burguesia submeteu o campo ao domínio da cidade. Criou cidades enormes, aumentou num grau elevado o número da população urbana em face da rural, e deste modo arrancou uma parte significativa da população à idiotia (**idiotismus**) da vida rural.

E, algumas páginas adiante:

O proletariado usará o seu domínio político para ir arrancando todo o capital das mãos da burguesia, para centralizar todos os instrumentos de produção nas mãos do Estado, isto é, do proletariado organizado como classe dominante, e para aumentar o mais rapidamente possível a massa das forças de produção. [85]

Na verdade, o que Marx (e Engels) recusa é a **gestão** capitalista, e não a tecnologia e a espacialidade capitalistas em si mesmas, pelo menos de modo claro e unívoco. Conforme Castoriadis, [86] há uma ambigüidade a este respeito no pensamento de Marx, e em última análise um efetivo endosso da tecnologia capitalista. Endosso que se realiza plenamente através do "socialismo real" leninista, mas que já havia sido "anunciado" por Marx por meio de sua saudação do capitalismo enquanto **civilizador, preparador das bases materiais do socialismo,** sem discutir extensa, profunda e de forma criticamente consistente a problematicidade de tais bases materiais. O que o marxismo preconiza, por conseguinte, é a apropriação da tecnologia capitalista — com seu formidável potencial produtivo, evitando assim a "socialização da miséria" sob o socialismo —, defendendo que esta, desde que submetida a outro controlador (o proletariado), teria sua lógica automaticamente modificada. A prática "socialista real" limitar-se-á a "racionalizar" a espacialidade capitalista herdada, ou seja, a aparar suas arestas de "irracionalidade" geradas pela ausência de planificação global e pela brutal competição: controle rígido do crescimento urbano, do uso do solo, menor degradação do meio ambiente, restrições à mudança de domicílio residencial. Sempre a partir de uma engrenagem política centralizadora, pautada em centros de decisão impositores de planejamentos econômicos globais de cima para baixo, perante o que os organismos locais, quando existem, tornam-se meramente decorativos ou fadados quase meramente à ratificação. Isso precisamente promove uma centralização política ainda maior que a que Marx e Engels denunciam, para o capitalismo, no **Manifesto.**

O modelo espacial capitalista não carece de retificações "racionalizadoras" de tipo estatística-economicista pragmática, mas de supressão radical. É preciso, todavia, que se perceba que este não é um clamor delirante ou secundário, mas necessário, essencial. Embora convertidos plenamente em mercadorias pelo capitalismo, o solo e as benfeitorias não são mercadorias quaisquer, como bem notou David Harvey; [87] o solo e as benfeitorias têm **localização fixa.** Se esta peculiaridade da mercadoria-Espaço tem sérias implicações no contexto de uma sociedade regida pela propriedade privada, que é do que Harvey trata, não menos sérias são as suas implicações para a construção de uma sociedade autônoma.

Certas localizações, dentro de uma lógica de descentralização de atividades e benefícios, podem mais ou menos se equivaler; são as localizações cuja importância deriva de uma **produção sócio-material,** e que, uma vez suprimida a concentração de benefícios, poderão se multiplicar pelo Espaço, permitindo a to-

---

84 Marx, Karl e Engels, "Manifesto do Partido Comunista", p. III (para referência completa, vide Bibliografia).

85 Ibid.

86 Castoriadis, Cornelius, "Technique" e "Marx aujourd'hui" (para referências completas, vide Bibliografia).

87 Harvey, David, **A Justiça Social e a Cidade** (para referência completa, vide Bibliografia).

dos um acesso semelhante ou muito semelhante a recursos sociais. Há, todavia, aquelas localizações cuja importância deriva da valorização social de uma materialidade **natural;** é o caso das praias, bem como dos recantos aprazíveis ou emoldurados por linda e relaxante paisagem. Diferentemente dos bens móveis, ou mesmo dos valores-de-uso imóveis produzidos pelo trabalho social, a Natureza, o espaço natural, não pode ser **reproduzido** para fins de socialização. A praia da Barra da Tijuca, cuja sedução tem por coadjuvante o Maciço da Pedra Branca ao fundo, não pode ser recriada na Baixada Fluminense; e sua capacidade de comportar novos residentes, uma vez começado um processo revolucionário de socialização da riqueza, é evidentemente limitada, ainda que se multipliquem os densos prédios de apartamentos. Como equacionar tal disparidade entre oferta e demanda?

Outro problema é a materialidade agressiva e inumana da forma de habitação típica da metrópole, o grande prédio de apartamentos ou "espigão". Como enfrentar esse aspecto do legado concentracionário? Demolir todos os espigões seria a solução libertária? Mas, pragmaticamente — tenhamos bom senso —, como então alojar grande parte da população citadina, como mobilizar recursos em tempo hábil para refazer tão completamente o Espaço?

Estas são perguntas que não devem ser evitadas. E acredito que a autogestão, se não traz a solução acabada, desde já pronta, para cada uma delas, consiste no instrumento mais adequado para o seu encaminhamento. A descentralização da gestão do espaço urbano, liberando potenciais criativos adormecidos ou aprisionados far-se-á acompanhar por uma descentralização dos benefícios, não somente "racional", mas humana e democrática. A finitude do espaço físico admite ser compensada através de acordos em torno da cooperação entre comunidades locais (e regionais), determinando que, quando uma localização for cobiçada e seus atributos não puderem ser reproduzidos, o seu usufruto deverá ser rigorosamente **comunal.** Assim, retomando o exemplo, se só alguns podem fisicamente ocupar a Barra da Tijuca em caráter permanente, então **ninguém** poderá ocupá-la em caráter permanente, e as residências atuais poderão transformar-se em pousadas e centros de lazer comunitários, administrados pela comuna local. E, da mesma forma, se não é o caso de demolir da noite para o dia todos os espigões, a autogestão, a cooperação e a criatividade liberada poderão tentar subverter a lógica estrutural dessas construções: criando espaços de encontro, procedendo a algumas alterações de estrutura física para adaptá-las a isto; como paliativo, mas como paliativo conscientemente aceito, e sem que se perca jamais de vista um projeto de construção do Espaço em bases radicalmente novas. Um projeto em que se valorize e conceba o bairro como aquilo que ele deve ser numa sociedade livre: um Espaço de comunhão e polêmica, um Espaço vivo de **diálogo.**

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício de Almeida. Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. *Revista Rio de Janeiro, 1*(2) abr. 1986. [n.p.]

————. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro, IPLANRIO, Zahar, 1987.

BAUDRILLARD, Jean. *À Sombra das Maiorias Silenciosas.* São Paulo, Brasiliense, 1985.

BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade.* São Paulo, Perspectiva, 1983.

BERINGUIER, Christian. Se reconnaitre dans l'espace de la ville· à chacun son quartier! *Espaces et Sociétés,* (34-35), jul./dez., 1980.

BERTRAND, Michel-Jean; METTON, Alain. "Le 'quartier vécu'". *L'information Géographique,* (2-3), 1975.

————. Contribution à l'analyse géeographique du quartier dans l'espace urbain. La *Revue de Géographie de Montréal,* v. XXVIII, nº 1, 1974.

CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana.* Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983 (1ª ed. francesa, 1972).

———. *The City and the Grassroots. A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements.* Berkeley e Los Angeles, University of California Press, 1983.

CASTORIADIS, Cornelius. *A Instituição Imaginária da Sociedade.* Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.

———. Introdução: Socialismo e sociedade autônoma. In: *Socialismo ou Barbárie.* São Paulo, Brasiliense, 1983.

———. A questão da história do movimento operário. In: *A Experiência do Movimento Operário.* São Paulo, Brasiliense, 1985.

———: Techinique. In: *Les carrefours du labyrinthe.* Paris, Seuil, 1978.

———: Marx aujourd'hui. In: *Domaines de l'homme — Les carrefours du labyrinthe II.* Paris, Seuil, 1986.

———. O domínio social-histórico. In: *Os Destinos do Totalitarismo & Outros Escritos.* Porto Alegre, L & PM, 1985.

DAMATTA, Roberto. Espaço: casa, rua e outro mundo: o caso do Brasil. In: *A Casa e a Rua. Espaço, Cidadania, Mulher e Morte no Brasil.* São Paulo, Brasiliense, 1985.

ENGELS, Friedrich. *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra.* São Paulo, Global, 1986.

GEORGE, Pierre, *Geografia Urbana.* São Paulo, DIFEL, 1983 (1 ed. francesa: 1961).

GORZ, André. *Los caninos del paraiso;* Para compreender la crisis y salir de ella por la Izquierda. Laia, Barcelona, 1986.

GUATTARI, Félix. Espaço e poder; a criação de territórios na cidade. *Espaço & Debates,* nº 16, 1985.

HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade.* São Paulo, HUCITEC, 1980.

———: O Trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. *Espaço & Debates,* 2(6), jun./set., 1982.

HAUSER, Philip; MATRAS, Judah. Unidades territoriais de análise. In: PHILIP Hauser (org.), *Manual de Pesquisa Social nas Zonas Urbanas.* São Paulo, Pioneira, 1978.

LAUWE, P.-H. Chombart de. A organização social no meio urbano. In: OTÁVIO Guilherme Velho (org.). *O Fenômeno Urbano.* Rio de Janeiro, Guanabara, 1987.

———: L'agglomération parisienne. In: P. H. Chombart de Lauwe (coord.), *Paris et l'agglomération parisienne.* Paris, Presses Universitaires de France, 1952.

LAVEDAN, Pierre. *Géographie des villes.* Paris, Gallimard, 1959 (1ª ed. francesa, 1936).

LEDRUT, Raymond. *Sociologia Urbana.* Rio de Janeiro, Forense, 1971 (1ª ed. francesa, 1968).

LEFÈBVRE, Henri. *O Direito à Cidade.* São Paulo, Documentos, 1969.

———. Barrio y vida de barrio. In: *De lo Rural a lo Urbano.* Barcelona, Península, 1978.

LÊNIN, Vladimir. *O Imperialismo: Fase Superior do Capitalismo.* São Paulo, Global, 1982.

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade.* São Paulo, Martins Fontes, 1982 (1ª ed. norte-americana, 1959).

MAFFESOLI, Michel. *O Tempo das Tribos. O Declinio do Individualismo nas Sociedades de Massa.* Rio de Janeiro, Forense, 1987.

MANN, Peter. *An Approach to Urban Sociology.* Londres, Routledge & Kegan Paul, 1968.

MARX, Karl. *O 18 Brumário e Cartas a Kugelmann.* Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

———; ENGELS, Friedrich. Manifesto do Partido Comunista. In: *Obras Escolhidas.* Moscou/ Lisboa, Progresso/Avante!, 1982, tomo I.

MONKHOUSE, Francis J. *Diccionario de Términos Geográficos.* Barcelona, Oikos-Tau, 1978.

MONLAU ,Pedro Felipe. *Diccionario Etimológico de la Lengua Castellana.* Buenos Aires, El Ateneo, 1941.

MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História. Suas Origens, Transformações e Perspectivas.* São Paulo, Martins Fontes/Editora da UnB, 1982.

OLIVEIRA, Francisco de. *A Economia Brasileira; Crítica à Razão Dualista.* Petrópolis, Vozes, 1987.

QUANDO a Rua vira Casa. VOGEL, Arno, coord.; SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos, coord. Rio de Janeiro, IBAM, 1981.

REZENDE, Jó. *Como se Faz a Luta de Bairros.* Petrópolis, Vozes, 1986.

SARTRE, Jean-Paul. *Critique de la raison dialetique.* Tomo I — *Théorie des ensembles pratiques.* Paris, Gallimard, 1985 (1ª ed., 1960).

SHEVKY, Eshret, e BELL, Wendell. Analisis de area social. In: G. A. THEODORSON (org.), *Estudios de ecología humana.* Barcelona, Labor, 1974, v. 1.

SILVA, L. A. Machado da; RIBEIRO, A. C. Torres. Paradigma e movimento social: por onde andam nossas idéias? *Boletim Paulista de Geografia,* nº 62, 1985.

SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização.* São Paulo, Brasiliense, 1985.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. O conceito geográfico de bairro e sua exemplificação na cidade do Rio de Janeiro. *Boletim Carioca de Geografia, II*(3-4), 1959.

SOJA, Edward. The Socio-Spatial Dialetic. In: *Annals of the Association of American Geographers.* V. 70, nº 2, junho de 1980.

TAYLOR, Griffith. *Geografia Urbana.* Barcelona, Omega, 1954 (1ª ed. inglesa, 1949).

TAYLOR, Peter; HADFIELD, Harry. Housing and the State: A Case Study and Structuralist interpretation. In: KEVIN Cox e R. J. Johnston (orgs.), *Conflict, Politics and the Urban Scene.* Essex, Longman, 1982.

TOURAINE, Alain. Relações e conflitos sociais na sociedade pós-industrial. In: *Pela Sociologia.* Lisboa, Dom Quixote, 1982.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço & Lugar.* São Paulo, DIFEL, 1983.

————. *Topofilia.* São Paulo, DIFEL, 1980.

VELHO, Gilberto. *A Utopia Urbana.* Rio de Janeiro, Zahar, 1973.

ZORBAUGH, Harvey. Las áreas naturales de la ciudad. In: G. A. Theodorson (org.), *Estudios de ecología humana.* Barcelona, Labor, 1974, v. 1.

RESUMO

O ativismo de bairro — visto como uma expressão de descontentamento gerada pela crise urbana — nos coloca uma série de importantes questões para reflexão: como pode ser superada a massificação do espaço urbano? É possível conceber uma sociedade futura mais justa que tenha incorporado a espacialidade capitalista? Como pode ser superado o espaço capitalista? **Espaço (o bairro, a grande cidade) e relações sociais (o ativismo de bairro) são inseparáveis. Analisar o bairro, analisar o espaço urbano contemporâneo: condição fundamental para se analisar a crise urbana, a dinâmica do protesto urbano e pensar um novo espaço para uma nova sociedade.**

ABSTRACT

Neighborhood activism — considered as expressions of dissatisfaction engendered by the urban crisis — pose a series of important questions to us. How can one overcome the massification of urban space? Is it possible to think of a society that is at the same time just and capitalistic in their spaciality? How can one overcome the capitalistic space? **Space (neighborhood, district, urban space) and social relations (neighborhood activism) are inseparable. To analyze the neighborhood, to analyze the urban space today: fundamental condition for to analyze the urban crisis, the urban social movements and to think a new space for a new society.**

ALGUNS QUESTIONAMENTOS ACERCA DA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO NA NOVA UNIDADE DA FEDERAÇÃO: O ESTADO DO TOCANTINS*

Adma Hamam de Figueiredo**

Constituindo uma das áreas pioneiras no povoamento recente da fronteira nacional, o território correspondente ao atual Estado do Tocantins apresentou profundas transformações na organização do seu espaço geográfico a partir da década de 60.

Tais transformações associam-se à determinante histórica representada por um momento específico da expansão capitalista no país, viabilizado pelo regime político-institucional vigente, conduzindo a uma redefinição do papel da economia nacional numa nova ordem econômica internacional.

No âmbito do projeto de adequação da organização espacial aos interesses da nova ordem econômica, foram traçadas, pelo Governo Central, estratégias espaciais no bojo dos Planos Nacionais de Desenvolvimento. No caso específico do território correspondente ao Estado do Tocantins, as novas metas de política de Estado vieram associar-se e potenciar os efeitos das expressões concretas das medidas do período desenvolvimentista da década de 50, entre as quais a transferência da Capital nacional e a abertura da Rodovia Belém—Brasília.

Nesse sentido, uma nova fronteira econômica representada por grandes áreas do Centro-Oeste e Norte, adquiriu o significado de fronteira dinâmica do capital nacional e transnacional, apresentando, contudo, diferenciações, dadas as especificidades de operações do processo de reestruturação, segundo as características dos segmentos espaciais envolvidos.

No que concerne à organização do espaço goiano, expressão material de manifestações ambientais, histórico-culturais e econômicas, as mudanças verificadas na distribuição do aparelho produtivo e nas formas de uso da terra, relacionadas a processos de capitalização mais ou menos intensivos, conduziram, contemporaneamente, à formação de profundas diferenciações internas. Essas últimas, concretizadas no âmbito da divisão inter-regional do trabalho, acabaram por se expressar política e ideologicamente na formação do Estado do Tocantins.

Essa nova unidade federada, localizada estrategicamente entre o Centro-sul modernizado, o Nordeste estagnado, e o vazio amazônico, sintetizou, espacialmente, as contradições desse contato no cur-

* Recebido para publicação em 16 de março de 1989
Nota prévia sobre o Estudo "Estrutura Espacial do Estado do Tocantins" em desenvolvimento no DEGEO/DITER

** Analista Especializada em Geografia, da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE.

so de sua inserção na totalidade territorial brasileira.

A expansão das atividades agrárias na área correspondente ao atual Estado do Tocantins, ocorrida a partir dos anos 60, está ligada à dinâmica capitalista de produzir e distribuir no espaço brasileiro, potenciada, contemporaneamente, pela política desenvolvimentista e modernizadora implementada pelo Estado.

Nesse período, a mudança técnica e a incorporação de áreas ao processo produtivo sintetizaram o movimento que criou, diversificou e expandiu as forças sociais modernas no campo, em detrimento daquelas tradicionalmente assentadas. Os diversos segmentos territoriais do país foram sendo incorporados direta e indiretamente ao processo geral de modernização da agricultura que, a despeito de ter atuação restrita espacialmente, impôs sua dinâmica em âmbito nacional.

É dentro desse entendimento da transformação do espaço agrário brasileiro que se pretende entender a realidade rural do Estado do Tocantins, tendo em vista que as especificidades regionais emergem, atualmente, do processo de transformação mais amplo que ocorre nas relações da agricultura com a indústria, realizadas sob o comando do Estado e do grande capital nacional e transnacional.

O dinamismo desse processo não se restringe somente àqueles espaços de estrutura produtiva já consolidada (SP, RS, PR), ou em fase de consolidação (GO, MS), onde o capital vem sendo crescentemente incorporado num movimento cumulativo. Ele se impõe, também, sobre as áreas não plenamente estruturadas de fronteira agrícola (TO, MT), inúmeras vezes recriadoras de um sistema tradicional de produzir e distribuir.

Nessas últimas, a própria escala e ritmo de expansão demográfica e espacial foram redefinidos a partir da década de 60, quando o Estado passa a comandar diretamente o crescimento econômico do país.

Com efeito, uma das manifestações mais expressivas da ação estatal na organização do espaço brasileiro, em geral, e do norte goiano, em particular, nesse período, foi a abertura da Belém—Brasília. A construção desta rodovia repercutiu, de imediato, na intensificação do fluxo de migrantes nordestinos que já vinham se deslocando, desde a década anterior, num movimento expansionista das frentes extrativista, pastoril e agrícola, e ocupando, de modo rarefeito, a área do Tocantins-Araguaia. Mais do que o incremento populacional, [1] essa rodovia alterou, em grande parte, o sentido "espontâneo" das frentes de expansão. A migração, agora também de goianos, mineiros e paulistas, não mais ocorria como um extravasamento natural de atividades extensivas. Ao contrário, ela agora projetava a privatização da terra e a mercantilização generalizada da economia regional, ocorridas com o avanço da fronteira agrícola.

Ao alterar as condições de acessibilidade, a Rodovia Belém—Brasília, juntamente com os incentivos fiscais e creditícios implementados ainda na década de 60, conduziu a uma expansão significativa da área dos estabelecimentos rurais, que chegaram ao final dessa década a alcançar 11 540 372 ha, que representavam 39,9% da área total do atual Estado do Tocantins. Na década seguinte, o ritmo de incorporação de terras continuava ainda bastante vigoroso, chegando, em 1980, a cobrir 65,0% do norte goiano, atingindo as unidades produtivas uma área de 18 667 625 ha.

Embora com vastas extensões de terras deixadas ociosas num contexto especulativo, resultante da apropriação recente de áreas em rápida valorização, [2] adquiridas com incentivos oficiais, a utilização produtiva do solo apresentou um crescimento acentuado, acompanhando o deslocamento da fronteira agrícola. Com efeito, entre 1970 e 1980 a superfície produtiva teve sua área dobrada, passando de 6 375 786 ha para 12 388 719 ha. Tal crescimento ocorreu em conseqüência da significativa expansão de pastagem e lavouras temporárias, associadas, estas últimas, à formação de pastos.

---

1 O norte de Goiás conheceu entre 1960-1970 um incremento populacional de 63,1%, passando de 319 514 para 521 139 habitantes. Este ritmo decresceu na década seguinte para 41,7%, chegando a 1980 com uma população total de 738 884 habitantes.

2 Para se ter um parâmetro da valorização do solo agrícola do território abrangido pelo Tocantins na última década, é pertinente ressaltar que, enquanto em MT o preço da terra teve um aumento de 618,7% no período 1970-1980, em Tocantins a valorização atingiu 1 774,2%.

Uma das características marcantes da incorporação das áreas do norte goiano ao processo produtivo foi, seguramente, a prática de lavouras temporárias, por dois ou três anos, antes da implantação da pecuária. Tal sistema afirmou-se como a forma dominante de utilização do espaço rural, articulando muitas vezes a pecuária moderna à agricultura tradicional.

As empresas agropecuárias, utilizando a rizicultura já praticada na região, resgataram, de certa maneira, seu padrão histórico de ocupação, não fosse o caráter atual de atividade passageira, antecedendo a formação de pastos. Nesse contexto, as áreas ocupadas com pastagens cobriam 91,4% da superfície produtiva em 1980, tendo sua difusão espacial acompanhado a do cultivo de arroz,[3] produto este que concretizou, como nenhum outro, a passagem de uma agricultura basicamente de subsistência, para a mercantil na área correspondente, hoje em dia, ao Estado do Tocantins.

A redefinição de formas tradicionais de produzir, realizada segundo pressupostos da dinâmica capitalista aqui conduzida pela pecuarização maciça do espaço rural, tem favorecido a concentração da malha fundiária estadual, concentração essa que reproduz o padrão geral do processo de modernização do campo em todo o país.

O processo de expansão econômica tem sido conduzido pela pecuária em moldes empresariais, dentro de uma mecânica institucional subjacente à transformação da agricultura brasileira nas últimas décadas. Tal mecânica diz respeito não somente à geração da infra-estrutura, como de incentivos fiscais e financeiros, notadamente os mecanismos creditícios, que impulsionaram as forças modernas deslocando, por vezes desordenadamente, as formas de produção anteriores.

A mudança no espaço agrícola no Tocantins induzida pelo setor público materializou-se com a presença de diferentes agentes econômicos dentre os quais se destacam médios e grandes pecuaristas, empresas individuais e grupos econômicos ligados ao capital financeiro-industrial, oriundos do Centro-sul, numa estratégia de reprodução, ampliação e/ou diversificação de suas bases de acumulação capitalista, que inclui, ocasionalmente, práticas destinadas à especulação fundiária.

Entre esses agentes incluem-se, também, as cooperativas, que se encontram numa etapa inicial de desenvolvimento na região, ampliando sua capacidade de armazenagem e, em conseqüência, seu poder na esfera da comercialização da produção agrícola. Elas cumprem, também, o papel de difusoras de insumos industriais, através da instalação e ampliação de pontos de venda desses itens, a preços mais baixos, a seus associados. O investimento na pesquisa agrícola, levada a cabo juntamente com a EMBRAPA e voltada ao aumento da produtividade do arroz e da soja principalmente, coloca a cooperativa numa situação pioneira na condução do processo de mudança tecnológica da atividade agrícola do Tocantins.[4]

Embora ainda pouco capitalizadas, as cooperativas que atuam no território correspondente ao atual Estado do Tocantins vêem na industrialização da produção rural, atualmente restrita à utilização de pequenas máquinas de beneficiamento de arroz e mandioca, uma etapa a ser cumprida no projeto de diversificação de suas funções. À semelhança do que ocorreu com as cooperativas do Centro-sul do país, concorrendo com o grande capital nacional e transnacional na transformação industrial dos produtos agrícolas, o cooperativismo em estruturação no Tocantins, de maneira menos complexa, deverá concentrar crescentemente parcelas da produção do arroz comercializado na região, concorrendo com a poderosa indústria do arroz, à frente da qual estão os grandes cerealistas que monopolizam o beneficiamento desse produto em Goiás.

A tese oficial de fazer do cooperativismo goiano o principal instrumento da agroindustrialização daquele estado foi reforçada, recentemente, com o ingresso

---

[3] A participação de 71,6% no valor da produção agrícola — segundo dados da Produção Agrícola Municipal, 1976 — revela a expressão mercantil adquirida por esta lavoura no atual Estado do Tocantins.

[4] O Projeto Rio Formoso, localizado no Município de Formoso do Araguaia — realizado por três cooperativas agrícolas regionais assistidas pela EMBRAPA — é a manifestação mais expressiva da pesquisa agrícola do Tocantins e visa a aumentar a produtividade do arroz e da soja na região.

de cooperativas no PROÁLCOOL. Estas, embora sediadas em Goiás, atuam no novo estado tanto na produção da cana, como na destilação do álcool.

Esses empreendimentos mostram a progressiva inserção desse espaço nos movimentos globais da economia que, contemporaneamente, difundem produtos que requerem a adoção de uma tecnologia própria, como é o caso da cana, para fins industriais, e da soja. [5]

O projeto de transformação industrial da produção primária passa, no Tocantins, pela estruturação da indústria de carnes que, articulada em escala nacional, tem tido na difusão espacial dos frigoríficos a ponta de lança da concentração de capital ocorrida no núcleo dessa indústria.

A capacidade de transformar a bovinocultura tradicional em um segmento moderno absorvedor de tecnologia e em crescente produtividade coloca-se ainda como um questionamento, dado o caráter extensivo dessa atividade, onde o aumento do rebanho está ligado à expansão da área com pastagens. Nesse sentido, a crescente submissão da pecuária regional aos interesses de frigoríficos e às políticas estatais, ampliando as áreas de invernadas e, conseqüentemente, imprimindo uma nova finalidade ao processo de criação, agora também voltado para a engorda, encaminha preliminarmente a questão da modernização da pecuária no Tocantins.

A expectativa atualmente renovada da melhoria na infra-estrutura de transporte potencia o papel dos agentes indutores da modernização da agricultura no Tocantins. Com efeito, a valorização da terra e a melhoria de escoamento da produção agropecuária, advindas da construção da Ferrovia Norte-Sul, certamente impulsionarão a intensificação da ocupação produtiva do solo, pela incorporação de áreas e pela via da modernização, visando à produção ampliada de alimentos e matérias-primas para um mercado estruturado em escala mundial.

Diferentemente da Belém—Brasília, a abertura desse eixo ferroviário não mais se coloca numa estratégia de crescimento do centro hegemônico do país em direção às áreas de fronteira. Atualmente, ela atende, também, ao movimento de expansão destas últimas em busca de mercados que absorvam sua produção crescente.

A transformação do espaço rural tocantinense coloca em evidência o caráter predatório da ocupação da fronteira agrícola. A incorporação de áreas ao processo produtivo pela pecuarização de terras de cerrado e, principalmente, de matas, existentes, estas últimas, ao norte do estado, tem levado à ruptura do equlíbrio ambiental, comprometendo, por vezes, irremediavelmente, a fauna e a flora preexistente. A deterioração do meio ambiente ocorre, também, e de forma aguda, nas áreas de mineração, assim como naquelas onde a desarticulação da economia de subsistência aliou-se ao desmantelamento da atividade extrativa com a destruição de babaçuais. Nesse caso, a questão ambiental confunde-se com a própria questão social, uma vez que a substituição das formas de produção tradicionais, como o extrativismo, pelas modernas, marginaliza grande parte da mão-de-obra, redefinindo sua posição na estrutura da sociedade.

A questão social emerge, desse modo, no bojo da expansão da dinâmica capitalista. Esta, ao subverter as relações de produção existentes no campo, estabelece as mais diversas formas de exploração da força de trabalho, alinhadas agora ao objetivo maior de valorização do capital. Na medida em que aumenta a inserção na economia de mercado por meio da comercialização de produtos e da intermediação do mercado financeiro, o assalariamento acaba por se impor crescentemente, intermediando as relações entre o agricultor desprovido de meios de produção e o proprietário destes. [6]

No Tocantins, o processo de expropriação do homem do campo assume uma enorme dimensão social quando se observa que, ainda em 1980, um terço de seus produtores não possuía a titulação de suas terras, o que facilitou toda a sorte de especulação e de atos ilegais em torno da posse desse meio de produção.

---

[5] Esta cultura tem no espaço rural do Tocantins um prolongamento avançado da sua expansão sobre as áreas de cerrado de Goiás e, mesmo, do oeste da Bahia.

[6] Embora a meação seja utilizada em contratos de cultivos temporários para formação de pastos, o temor às leis trabalhistas tende a desestimular sua prática.

No extremo norte do estado — Bico do Papagaio — a privatização da terra por fazendeiros, latifundiários e empresas agropecuárias, ao esbarrar na resistência de pequenos e grandes posseiros e de pequenos proprietários anteriormente estabelecidos, expõe claramente as contradições da sociedade local, mobilizando os diversos segmentos sociais que disputam a posse da terra.

O processo de expropriação do posseiro e do pequeno produtor juntamente com a expansão da pecuária, atividade pouco absorvedora de mão-de-obra, concorrem no sentido de acelerar o ritmo de mobilidade da população rural, criando um mercado de trabalho extremamente instável, que deprime ainda mais o seu baixo nível de vida.

A concentração dessa força de trabalho móvel em pequenos aglomerados urbanos faz deles uma das manifestações mais visíveis da pobreza oriunda do campo, patenteando as profundas relações desses núcleos com o espaço rural.

O reconhecimento do fenômeno urbano a partir das transformações ocorridas no campo, é o elemento fundamental de compreensão do aumento do número de pequenos aglomerados (menos de 5 000 habitantes) verificado atualmente, sucedendo a fase de surgimento dos centros pioneiros à margem da Belém—Brasília, que cresceram devido a essa posição estratégica.

O desenvolvimento funcional das cidades do Tocantins no sentido da consolidação de seu controle e liderança sobre o processo de mudança no campo tende a colocar a rede urbana regional em um nível de maior complexidade. Nela destacariam aqueles centros que, possuindo condições de concentrar, comercializar e beneficiar a produção agrícola, também sediariam as instituições, oficiais e privadas, viabilizadoras, em escala local, de tal processo. Na vanguarda dessas instituições colocam-se os bancos, enquanto indutores da modernização tecnológica, e as cooperativas que, com suas múltiplas funções, catalizam e organizam a produção em grande escala, atuando tanto na esfera da produção, quando repassa insumos e equipamentos, quanto na da comercialização.

A articulação futura do espaço regional por uma rede urbana consolidada pelo desenvolvimento sustentado da atividade agropecuária moderna poderá significar a superação da etapa inicial de crescimento linear do Tocantins induzido pelo traçado da Belém—Brasília. [7]

A presença de áreas modernizadas por grandes empreendimentos capitalistas que se relacionam diretamente com suas sedes, prescindindo dos precários serviços oferecidos pelos centros próximos, revela, contudo, a complexidade de tal articulação em um espaço em estruturação como o do Tocantins. Nele, as decisões econômicas e sociais emanam de fora do estado, provenientes, ao sul, das Cidades de Goiânia e Anápolis, que potenciam seu comando econômico sobre o Tocantins pelo poder político-administrativo exercido pela primeira delas até há bem pouco tempo. Por outro lado, ao norte, a presença centralizadora de Imperatriz rebate-se sobre todo o extremo setentrional do estado, numa posição consolidada a partir do seu povoamento por migrantes maranhenses, concorrendo com a Cidade de Araguaína, centro regional tocantinense, no comando da organização espacial dessa complexa área.

Nesse contexto, ressalta-se a necessidade de implantação de uma capital administrativa que, ao mesmo tempo que construa uma identidade político-territorial, agilize a consolidação espacial do novo estado dentro de um projeto global que preveja as ações para a solução de questões nacionais regionalmente expressas, entre as quais sobressaem, de forma particular, a modernização tecnológica, o atraso social e a degradação ambiental.

Esse conjunto de questionamentos em torno da estruturação de uma área de fronteira que agora adquire uma consistência política concreta ressalta a necessidade de analisar em profundidade os mecanismos de sua organização espacial, tendo em vista que o Tocantins materializa, como nenhum outro estado, fases distintas do processo de intervenção oficial no espaço brasileiro.

---

[7] Embora a construção da Ferrovia Norte-Sul reafirme fisicamente o sentido longitudinal de crescimento do Tocantins, sua finalidade básica de corredor de exportação, diferentemente do caráter de frente de expansão populacional e econômica da Belém—Brasília na década de 60, a identifica, preliminarmente, com a intensificação das atividades agropecuárias nesse estado.

INSTRUÇÕES BÁSICAS PARA PREPARO DOS ORIGINAIS

Os originais entregues para publicação devem obedecer as seguintes normas:

1 — Texto datilografado em papel branco tamanho ofício, em um só lado, em espaço duplo, com margem de 3 cm, sem rasuras ou emendas que dificultem sua leitura e compreensão.

As laudas deverão ser numeradas, seguidamente, comportando até 72 batidas por linha e com 30 linhas por páginas.

Obs.: texto oriundo de autores do IBGE será datilografado em lauda-padrão fornecida pelas Diretorias.

Devem ser remetidas 02 (duas) vias do trabalho;

2 — A primeira página do original (folha de rosto) deve conter título, nome completo do(s) autor(es), qualificação profissional, com indicação das atividades exercidas, dos órgãos a que estão vinculados, do endereço para correspondência, bem como colaboradores, agradecimentos e auxílios recebidos;

3 — O título deve ser conciso, específico e descritivo, registrando as palavras-chave que representem o conteúdo do artigo;

4 — Os artigos devem ser acompanhados de um resumo informativo, de modo a expressar seus pontos relevantes, datilografados em espaço duplo e folha separada, em português e inglês, contendo, aproximadamente, 200 palavras;

5 — As notas explicativas devem ser numeradas numa seqüência única e datilografadas em folhas separadas, com indicação dos números respectivos;

6 — As tabelas, inseridas nos textos, devem ser apresentadas em folhas separadas e precedidas de títulos que permitam perfeita identificação dos dados, com registro dos correspondentes números de ordem, nos locais de inserção;

7 — No caso de listagens e tabelas extensas, e de outros elementos de suporte, podem ser empregados apêndices;

8 — As fórmulas matemáticas devem ser apresentadas com clareza, para evitar problemas de interpretação;

9 — Não devem ser utilizadas reproduções de ilustrações elaboradas através do sistema "plotter";

10 — As fotografias devem ser nítidas, em preto e branco, contrasta-

das, de preferência em tamanho 6 × 9 cm, nunca superior a 12 × 18 cm; os gráficos desenhados a nanquim, em papel branco ou vegetal: os dados e dizeres que acompanham os desenhos, em letra de forma; as legendas das ilustrações, datilografadas em folhas separadas e numeradas de acordo com a figura respectiva, com indicação no texto, pelo número de ordem, dos locais de inserção das figuras e, ainda, menção da fonte e permissão para reprodução, quando já houverem sido publicadas;

11 — O formato de impressão máximo de encartes estabelecido para os documentos cartográficos da RBG é de 50 × 55 cm. Sempre que haja redução ou ampliação do documento cartográfico original, deverá constar deste apenas a escala gráfica.

O desenho original deve ser feito em material estável. No caso de documentação cartográfica de precisão ou, quando a densidade de informações contidas num mapa ou cartograma dificulte a sua leitura, será excepcionalmente permitida a impressão em cores. Em caso contrário, os valores cor serão substituídos por hachuras, retículas ou símbolos gráficos compatíveis com a escala.

Os documentos cartográficos devem ser precedidos de títulos que permitam perfeita identificação e em suas legendas devem constar: classificação, nomes ou siglas das Unidades da Federação representadas, ano da publicação, escala, projeção (exceto nos cartogramas) e as convenções cartográficas menos conhecidas.

A documentação cartográfica utilizada, com o nome ou sigla da fonte e outros elementos complementares compatíveis à escala, devem ser descritos de modo sucinto. No caso de mapas e cartogramas, deve existir flexibilidade na disposição dos títulos, legendas e outras referências, utilizando-se os espaços vazios oferecidos pelo próprio desenho. Deve ser estabelecida uma graduação de importância, adotando-se diferentes tamanhos de tipos nos dizeres da legenda.

A moldura, em torno do desenho de um mapa ou cartograma, deve garantir uma margem no papel. Para as cartas pertencentes ao mapeamento sistemático, devem ser obedecidas as normas e especificações inerentes a cada carta, de acordo com a escala e classificação (contatar com o órgão responsável por esse mapeamento ou com a Comissão de Cartografia). As cartas, mapas ou cartogramas, inseridos ou anexados, devem ser referenciados no texto por um número de ordem correspondente.

As legendas e outras referências devem estar destacadas do desenho e afastadas das margens. No caso de cartas do mapeamento sistemático, ver as normas e especificações de cada tipo de escala. É aconselhável que para a elaboração de uma base precisa sejam utilizados os documentos cartográficos realizados pelo IBGE ou por outros órgãos integrantes do Sistema Cartográfico Nacional;

12 — As citações bibliográficas no texto devem ser feitas de acordo com o Projeto ABNT 14.01.01.005 — Apresentação de citações em documentos;

13 — As referências bibliográficas devem ser numeradas em seqüência única e apresentadas em folhas separadas com indicação dos números respectivos. Devem ser redigidas segundo a norma brasileira respectiva (ABNT — NBR — 6023 Referências Bibliográficas), contendo indicação por extenso dos títulos dos periódicos, quando se tratarem de referências de artigos. A exatidão e adequação das referências a trabalhos consultados e mencionados no texto são de responsabilidade do autor; e

14 — Quando houver necessidade de dividir o trabalho em capítulos, seções e partes, esses devem ser numerados, progressivamente, com o objetivo único de orientar o diagramador na aplicação de recursos gráficos que permitam substituir essa numeração, ordenação de títulos e subtítulos.