

A localização da capital da República

J. C. SAMPAIO DE LACERDA

Professor da Faculdade Nacional de Direito

Visando a abreviação das polémicas parlamentares a respeito da localização de nossa capital, o presente artigo, firmado por um jovem mestre de direito nacional, é um valioso subsídio à Constituinte. Situando-se dentro da mais avançada corrente norte-americana, o autor pugna pela manutenção do Rio de Janeiro para capital da República, como a solução mais fiel aos requisitos equacionais de nossa evolução social. (N.R.).

ASSUNTO por demais palpitante é o do estudo acerca da localização da capital de um país. Já o grande geógrafo FREDERICO RATZEL, em sua *Antropogeografia* (II, págs. 329) acentuava que teoricamente o melhor local para a capital seria o centro do país, não o centro da figura e sim o centro da gravidade, da estrutura política. E isto porque facilitaria as relações do governo com todos os pontos do território impedindo o predomínio de umas partes do país sobre outras. Outro argumento que apresentavam os defensores das capitais centrais era o aspecto da defesa interna do país, facilitando possíveis ataques a que estariam, naturalmente, sujeitas as capitais colocadas à beira-mar. Hoje, contudo, tal asserção não se sentiria assegurada, desde que estamos na era do desenvolvimento soberbo, impetuoso e destruidor da aviação. Os exemplos da nefasta guerra que há pouco terminou provam a vulnerabilidade também das capitais centrais, salvo se se instituir uma defesa anti-aérea inexpugnável. E não fosse essa a conseqüência da guerra atual, teríamos ainda o modo de ver de CAMILLE VALLAUX, em sentido inteiramente oposto ao sustentado acima. Assim, diz, em seu trabalho "*Le sol et l'Etat*", é justamente próxima às fronteiras rurais facilmente atacáveis que devem estar situadas as capitais, a fim de atenderem prontamente a mobilização dos exércitos. Por outro lado o próprio VALLAUX, posteriormente, ao escrever com JEAN BRUNHES o formidável volume "*La Géographie de*

l'Historre (pág. 378), explicou a localização central das capitais dos Estados coloniais, considerando, todavia, não o centro geométrico, mas o centro das grandes massas do povoamento, julgando ridículo situar-se a sede de um país nas regiões desérticas, onde apenas se esboçam as fronteiras.

Com isto, entretanto, não queremos concluir haja na obra do grande geógrafo francês conceitos em contraposição com a sua própria teoria, como pretendeu o professor EVERARDO BACKHEUSER, em seu bem elaborado livro "*Problemas do Brasil*". E ainda VALLAUX e BRUNHES afirmam a sua teoria esclarecendo em termos o que convem se reproduza textualmente a fim de não parecer considerarem eles a capital simplesmente como o órgão central do Estado.

"Un centre bien placé, a la fois pour le rayonnement dela volonté politique sur l'ensemble du pays et pour la prèssion d'attaque et de défense sur les frontières, et en particulier sur les frontières de tension, sera apte à devenir l'organe central de l'Etat" (pág. 370).

Aliás, nem se poderá exemplificar com o predomínio das capitais centrais, pois se examinando o mapa do mundo verificamos que o número deles se equilibra. Assim, na América, em maior número são as marítimas: Belize, Managua, Panamá, Havana, Porto Príncipe, São Domingos, São João, Kingstown, Georgetown, Paramaribo, Caïena, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires (14). Centrais são Otava, México, Guatemala, Tegucigalpa, Bogotá, Quito, La Paz, Assunção e Santiago (9). Acrescente-se ainda às primeiras as chamadas capitais *pene-marítimas* (quase marítimas) segundo proposta de VALLAUX e BRUNHES (ob. cit. págs. 379), isto é, aquelas que não sendo portos, estão situadas próximas do mar, tendo em seu alcance um ou mais portos a ela ligados. E' o caso de Lima, servida por Callau; de Caracas, por La-Guaira; de S. José, por Punta-Are-

nas; de S. Salvador por *La Libertad*, de Washington, por *Baltimore* e *Filadélfia*.

O problema da escolha da capital apresenta, contudo, outros aspectos. O grande publicista americano JAMES BRYCE em sua notável obra sobre a República Americana escreveu um capítulo destinado a provar a ausência de uma capital para os Estados Unidos (1V, págs. 588 segs.). E isto porque entende ele por *capital* uma cidade que não seja tão somente a sede do governo político, mas que seja ainda, por sua extensão, por sua riqueza, e pelo caráter de sua população, a cabeça e o centro do país, a sede de um grande comércio e de uma grande indústria, um reservatório de recursos financeiros, a residência favorita dos grandes e dos poderosos, o lugar em que se encontram os grandes nomes da ciência, onde são publicados os jornais mais influentes e mais lidos e para onde se dirigem os principais nomes das artes e da literatura.

Que complexa seria tal escolha para todos os países, se tivéssemos de seguir estritamente o pensamento desse autor! De fato, nenhuma cidade poderia ser mais apropriada para sede da administração de um governo senão a que possuísse todos êsses característicos.

E examinando as possíveis cidades dos Estados Unidos pretendentes ao posto, vai BRYCE eliminando-as uma por uma. *Washington* tem população relativamente pouco numerosa e assim mesmo parte dela temporária, porque constituída dos membros do Congresso, de funcionários e de diplomatas. *Nova York*, centro do comércio e rainha das finanças, não tem influência política, nem aí se desenvolveu o centro intelectual. O mesmo sucede a *Filadélfia*, a cidade fumegante, a *Chicago*, a rainha do Michigan e a muitas outras.

O problema tal como colocado pelo grande publicista americano nos faz aplaudir o seu conceito de capital de um país, sem menosprezar, todavia, a opinião abalizada de JOÃO BARBALHO, o comentar máximo de nossa primeira Constituição Republicana. As grandes cidades, diz BARBALHO, de muita população e movimento, não convem para residência do governo e do lugar de reunião do Congresso, que nelas ficam muito expostos à influência de poderosos interesses coligados e à pressão das grandes massas populares, capitaneadas por agitadores perigosos. Noutro meio mais sereno e isento precisam de achar-se os que têm a supre-

ma direção dos negócios públicos. Por isso para capitais políticas, conclue ele, a preferência cabe à cidade de menos proporção e de menos importância (pág. 15).

Outros não são os argumentos, suscitados por CARLOS MAXIMILIANO em seus *Comentários à Constituição Brasileira* (pág. 129) quando afirma que também no Brasil a grande cidade que serve de capital do país faz pressão sobre o Congresso por meio da imprensa, dos *meetings*, dos aplausos das galerias, indo às vezes a população até à vaia, à ameaça e ao tumulto e declarando adiante que o Congresso se impressiona com a opinião da Capital e treme diante da imprêna.

A esses perigos responde, com exatidão, JAMES BRYCE asseverando que uma nação possuidora de uma capital como a por ele descrita se habitua a aguardar dela a luz e a direção, reconhecendo-lhe um direito de iniciativa nos movimentos políticos (ob. cit. pág. 589).

A capital, afirmam ainda BRUNHES e VALLAUX, não é apenas a sede dirigente do pensamento e da ação política. E' ainda reservatório de forças de ordem espiritual e material. Ali se concentram os meios financeiros. Ali vivem as maiores notabilidades do Estado, onde passam grande parte de seu tempo. Em torno de agrupamentos políticos agregam-se grupos econômicos e intelectuais do Estado e daí tira este parte de seu vigor e de seus recursos (ob. cit. pág. 366).

Estas considerações são oportunas agora nessa fase de elaboração de nova carta constitucional para o Brasil. Possivelmente voltar-se-á a debates acerca da localização de nossa capital, com a tradicional explicação da necessidade de sua transferência.

Historicamente tal idéia data de 1808, quando FURTADO DE MENDONÇA escrevera no *Correio Brasiliense*: "Não nos demorem com as objeções que há contra a Cidade do Rio de Janeiro, aliás muito própria para o comércio e outros fins, mas sumamente inadequada para a capital do Brasil: — bastaria lembrar que está a um canto do território do Brasil, que a sua comunicação com o Pará e outros portos daquele Estado é de imensa dificuldade, e que sendo um porto de mar, está o governo ali sempre sujeito a uma invasão inimiga de qualquer potência marítima.

Posteriormente, JOSÉ BONIFÁCIO, em 1823, lembrava à Constituinte a necessidade da transferência para o interior do Brasil, permanecendo esquecida sua memória pelos constituintes de 1824.

Ainda no império o VISCONDE DE PORTO SEGURO renovava a hipótese, que mereceu dos constituintes de 1891 a implantação do dispositivo no texto constitucional (art. 3) (1) mandando reservar-se uma zona de 14.400 mts. para, oportunamente, estabelecer-se a futura capital. Entretanto, nunca se efetivou o preceito constitucional.

Com o advento da revolução de 1930, de novo surgiram os defensores da transferência, dentre os quais se destaca o Dr. Teixeira de Freitas, que propunha "fosse escolhida uma cidade já existente, pois, se a tivéssemos de construir, se destruiria a exequibilidade do plano". (2) E enumerava uma série de condições :

a) que seja uma cidade de feição moderna, passível dos maiores desenvolvimentos, como obras de remodelação, adaptação ou embelezamento;

b) que seja uma cidade já higienizada, de vez que seriam inoportunas grandes obras de saneamento;

c) que seja uma cidade já possuidora de palácios suficientes para que sem qualquer despeza, se pudesse instalar a alta administração da República que devesse indispensavelmente acompanhar o Governo Federal;

d) que seja, finalmente, uma cidade já ligada aos centros mais importantes do país e de comunicações suficientemente rápidas e fáceis com o Rio de Janeiro, a fim de se não operar uma dissociação brusca e profunda entre a capital política e a capital biodinâmica da República, até agora coincidentes; e também que disponha, como exigirá seu novo papel, de um sistema irradiante de meios de comunicação, cujo fácil prolongamento aponha em futuro próximo em contato, pelo interior, com tôdas as unidades políticas da Federação.

(1) Sôbre as discussões parlamentares a respeito do assunto: Agenor de Roure: *A Constituinte Republicana*; e Everardo Backeuser: *Problemas do Brasil; localização da capital*.

(2) Excerto de uma conferência, apud Backeuser: *op. cit.*, pág. 181.

E, concluindo, indica a cidade de Belo Horizonte, centro de gravidade da configuração demográfica, econômica e política do Brasil, como a destinada à capital do país.

Talvez atendendo a influência dessa opinião, é que os constituintes de 1934, adotando o mesmo sistema seguido pelos de 1891, preferiram silenciar a respeito do tamanho da área, incumbindo tal mister a uma comissão que seria nomeada pelo presidente da República (art. 4 das disposições transitórias).

Do que ficou exposto acima, resta concluir, portanto, salientando que o problema, há tanto debatido, não seja hoje mais preocupação para aqueles que deverão dar ao Brasil a sua Carta Magna. Não cabe atualmente, em plena era da aviação, do rádio, da bomba atômica, procurar-se transferir a capital da República, alegando as opiniões antigos de BARBALHO ou MAXIMILIANO. Ela deverá permanecer na atual metrópole que muito satisfaz aos conceitos de BRYCE, de BRUNHES e VALLAUX e até mesmo do próprio FREDERICO RATZEL.

Capital marítima, com um belíssimo porto organizado, poderá comunicar-se com quase todos os Estados do país, através dessa formidável via oceânica, que, no conceito de PIERRE DENIS em seu livro "*O Brasil no século XX*", foi, é e será sempre a verdadeira, a grande estrada brasileira. O que cumpre realizar e a ligação ferroviária e rodoviária do nosso país, mediante um plano bem elaborado, a par de maior intensificação da navegação fluvial. Ademais, a aviação em muito atenderá as necessidades de comunicação, porquanto o Brasil apresenta condições particulares para a aviação, conforme salienta o grande geógrafo francês PIERRE DES FONTAINES, em estudo que fez sôbre "*A evolução dos transportes no Brasil para a aviação*" (Boletim do Ministério do Trabalho n.º 25, 1936).

Tôdas as despesas a serem consumidas com a mudança da capital para outro local seriam aproveitadas no aperfeiçoamento dos meios de comunicação, transformando o nosso país em um território cortado e recortado de estradas de ferro e de rodagem, ligando-se umas com as outras e ainda no estabelecimento do maior número de linhas de navegação aérea para o interior, em vez de manter-se se faça ela apenas pela costa, como predomina ainda na atualidade.

