

Brasília e os Novos Bandeirantes

Roberto Lobo*

5 de janeiro de 2026

Em 2026 completam-se cinquenta anos da morte do 21º presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek (JK), ocorrida em um acidente de carro na Via Dutra, até hoje cercado de controvérsias e nunca plenamente esclarecido.

JK era um político tipicamente mineiro, filiado ao PSD (Partido Social Democrata), partido que, à época, ocupava posição semelhante à do atual Centrão, equidistante das duas correntes ideológicas dominantes no período - a UDN, à direita, simbolizada pelo jornalista e político Carlos Lacerda, e o PTB, à esquerda, representado pelos herdeiros de Getúlio Vargas.

Avesso a embates ideológicos, JK atuou como um pacificador, anistiando aqueles que lutaram contra a sua posse, e fracassaram, e se divertia com as paródias que criticavam e ironizavam seu governo. Era radicalmente contra a censura de qualquer espécie.

Seu lema eleitoral foi: “Cinquenta anos em cinco”, que sintetizava a ambição de promover um surto acelerado de desenvolvimento ao longo dos cinco anos de mandato. Seu feito mais marcante foi a transferência da capital da República do Rio de Janeiro para Brasília, cidade ainda a ser construída, situada no interior de Goiás a mais de mil quilômetros da antiga capital.

A transferência da capital do Rio para Brasília não foi um gesto simbólico, ou mero voluntarismo político. Foi, na verdade, uma estratégia de integração territorial e econômica.

Ao deslocar o centro do poder para o interior, JK rompeu com a lógica secular de concentração litorânea que prevaleceu na colonização do Brasil e lançou as bases para a ocupação produtiva do Centro-Oeste brasileiro.

O desenvolvimento acelerado da região que se seguiu não pode ser compreendido a partir de uma única rota, ou de um único polo de origem. Ele resulta da formação de um importante eixo produtivo, que conecta São Paulo e o Sul do país ao coração do território nacional.

Rodovias, planejamento e visão de futuro passaram a orientar uma nova geografia econômica do país.

É nesse corredor econômico que surgem os novos bandeirantes — não mais exploradores armados com espingardas, mas agentes de capital, conhecimento, tecnologia e organização produtiva.

Nas décadas seguintes, esse impulso foi aprofundado pela convergência de três forças complementares:

- São Paulo consolidou-se como centro financeiro, industrial e logístico, articulando crédito, máquinas, tecnologia e acesso aos mercados.
- O Sul do Brasil forneceu capital humano, cultura agrícola empresarial, cooperativismo e modelos eficientes de organização da produção.
- O Centro-Oeste, por sua vez, ofereceu escala, terras e a possibilidade de ganhos extraordinários de produtividade.

A combinação desses vetores explica a transformação do cerrado em uma das mais dinâmicas fronteiras agrícolas do mundo.

Essa mudança estrutural aparece de forma inequívoca nos indicadores econômicos.

Nas últimas três décadas, o PIB per capita de estados como Mato Grosso cresceu a um ritmo muito superior ao da média nacional. Partindo de patamares semelhantes de produtividade, o Centro-Oeste passou a divergir positivamente da trajetória seguida pelo Brasil, impulsionado por tecnologia, inserção internacional e ganhos contínuos de eficiência.

É possível verificar numericamente e de forma eloquente a diferença entre o crescimento do PIB de Mato Grosso e o do Brasil: enquanto o PIB conjunto, MS e MT, cresceu perto de 22 vezes, de 1960 a 2020, o PIB brasileiro cresceu somente 5 vezes, nesse mesmo período!

Ainda assim, o PIB dos dois estados, somados, não passa de pouco mais de 4% do PIB nacional, enquanto o agronegócio, como um todo, representa cerca de 25%, o que mostra a importância do valor agregado por outras regiões a este setor.

O contraste revela uma lição fundamental: regiões que se conectam à produtividade global avançam, enquanto as economias presas à baixa eficiência tendem à estagnação.

Como sempre, essa expansão não ocorre sem desafios.

A opção do governo JK pelo transporte rodoviário, que parecia, na época, dar uma resposta mais rápida ao problema dos transportes, cobrou um preço alto.

Criamos uma infraestrutura de transporte que ainda se mantém ineficiente, os custos logísticos permanecendo elevados – principalmente porque o transporte rodoviário ainda prevalece em detrimento do ferroviário e fluvial.

No entanto, a topografia brasileira, marcada por extensos planaltos, longas áreas de relevo suave e grandes bacias hidrográficas, oferece condições particularmente favoráveis a uma combinação inteligente de modais de transporte.

Enquanto as ferrovias são ideais para vencer longas distâncias com baixo custo energético no escoamento de cargas pesadas e de grande volume, as hidrovias aproveitam rios naturalmente navegáveis, como os das bacias Amazônica, do Paraguai–Paraná e do Tocantins-Araguaia, reduzindo custos logísticos e impactos ambientais.

Já o transporte rodoviário poderia cumprir papel complementar e indispensável, garantindo capilaridade, flexibilidade e a conexão de origem e destino final.

A integração equilibrada entre ferrovias, rodovias e hidrovias, adequada às características do relevo e da hidrografia nacionais, é um elemento-chave para aumentar a eficiência logística, a competitividade econômica e a sustentabilidade do desenvolvimento brasileiro.

Nos Estados Unidos, a grande expansão ferroviária ocorreu após a consolidação territorial rumo ao Pacífico, acelerando a integração Leste-Oeste – processo sem paralelo no Brasil.

O desenvolvimento acelerado impulsionado por JK trouxe consigo, porém, problemas como uma inflação crescente, que só foi minorada décadas depois, e um aumento significativo da dívida externa brasileira, provavelmente mais associados à má gestão do que à concepção do projeto em si.

Uma diferença essencial da nova ocupação em relação às bandeiras históricas, que merece destaque: o desenvolvimento contemporâneo não pode ser predatório – não se matam mais índios, mas se busca preservar a sua cultura, a fauna e a flora originais.

Neste sentido o general Rondon foi uma exceção humanista em seu tempo ao ordenar a seus soldados, nas incursões desbravadoras pelo interior selvagem do Brasil no início do século XX por ocasião dos primeiros contatos com tribos indígenas isoladas e de possíveis confrontos com elas: “Morrer, se preciso for; matar nunca!”

O desenvolvimento econômico, numa visão moderna, precisa ser sustentável, tecnicamente competente e orientado por estratégias de longo prazo.

O eixo São Paulo–Sul–Centro-Oeste, portanto, não é apenas uma rota física. É a expressão concreta de um Brasil que deu certo quando soube planejar, integrar e ousar.

Há quem argumente que a transferência do governo federal para a nova Brasília afastou os políticos do povo e que esse isolamento pode ser uma das causas do afastamento moral e ético dos mesmos em relação às promessas de campanha e

aos anseios apresentados por manifestações de rua que “não são ouvidas no Planalto”.

No entanto, há vários países com capitais também planejadas (Washington, Canberra, Ottawa) que funcionam democraticamente e isso ocorre quando há imprensa forte, partidos reais, eleições competitivas e transparência institucional.

O afastamento moral e ético dos políticos brasileiros das suas promessas e compromissos não surgiu na década de 60, nem decorre da mudança da capital.

A frase atribuída a Rui Barbosa ao se dirigir ao imperador Pedro II: “Me perdoe, majestade, eu não sabia que república era isso.” Mesmo que fosse apócrifa, essa frase refletiria bem a sua visão da nova república que se instalou no Brasil e diz tudo sobre uma apreciação da política brasileira desde seus primórdios.

Com JK, a interiorização do Brasil se transformou de uma política de governo em uma política de Estado.

Essa distinção entre políticas de Estado e políticas de governo é central para compreender a razão de alguns países conseguirem sustentar trajetórias de desenvolvimento de longo prazo enquanto outros permanecem presos a ciclos de avanços e retrocessos.

Políticas de governo são, por definição, vinculadas a mandatos eletivos. Expressam prioridades políticas, ideológicas ou programáticas de uma coalizão vencedora em determinado momento histórico. São legítimas, necessárias e fazem parte do funcionamento normal da democracia.

O problema surge quando políticas que exigem horizonte longo — como educação, ciência, tecnologia, infraestrutura ou defesa etc. — passam a ser tratadas como iniciativas circunstanciais, sujeitas a revisões profundas a cada mudança de governo. Nesse caso, a alternância democrática, em vez de virtude, pode se transformar em fator de instabilidade.

Políticas de Estado, por outro lado, são aquelas que transcendem governos, partidos e ciclos eleitorais. Não pertencem a uma gestão específica, mas ao próprio Estado nacional.

São ancoradas em consensos mínimos duradouros, em marcos legais e em instituições técnicas relativamente blindadas da disputa política cotidiana.

Sua característica central não é a imutabilidade, mas a continuidade: elas podem ser ajustadas, aperfeiçoadas e corrigidas, mas dificilmente são desmontadas a cada alternância de poder.

A lição que emerge dessa trajetória desenvolvimentista é clara: o país precisa novamente de governantes visionários e corajosos, líderes à altura de Juscelino Kubitschek, capazes de formular estratégias fortes de longo prazo, implantar políticas adequadas de Estado, enfrentar resistências de curto prazo e recolocar o desenvolvimento nacional como um projeto coletivo.

Líderes cuja visão de futuro ofusque, no longo prazo, seus eventuais erros menores cometidos no dia a dia.

Sem visão, não há rota e, sem coragem, não há futuro.

**Roberto Lobo é PhD em Física e Doutor Honoris Causa pela Purdue University. Foi reitor da USP e é presidente do Instituto Lobo.*