

**Zeitschrift:** Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

**Herausgeber:** Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

**Band:** 25 (1970)

**Heft:** 4

**Artikel:** Brasilia : die Fernverkehrsverbindungen der zehnjährigen Hauptstadt Brasiliens

**Autor:** Müller, Jürg

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-50088>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Brasilia

## *Die Fernverkehrsverbindungen der zehnjährigen Hauptstadt Brasiliens*

Jürg Müller

Am 21. April 1970 wurde in Brasilia das zehnjährige Bestehen der jungen Landeshauptstadt gefeiert. Nach der offiziellen Statistik leben heute etwa 450 000 Einwohner in und um Brasilia. In dieser Zahl ist die Bevölkerung, die ihr Dasein am Rande der modernen Stadt in Armenvierteln fristet, eingeschlossen. Die verschiedensten Zeitungen und Zeitschriften in aller Welt berichten laufend über die Baufortschritte und die Entwicklung der noch während längerer Zeit nicht vollendeten Stadt. Wichtig für die Zukunft von Brasilia ist unter anderem der Ausbau des Verkehrsnetzes, welches die knapp 1000 km von der Küste entfernte Hauptstadt mit den anderen Zentren des großen Landes verbindet. Deshalb sei der Versuch unternommen, die gegenwärtige Verkehrssituation Brasiliens darzustellen und zu erläutern.

Da es sich als außerordentlich schwierig herausstellte, zuverlässige Zahlenangaben über den Umfang des Güterverkehrs von und nach Brasilia zu erhalten, ist versucht worden, die gegenwärtige Verkehrslage aufgrund des Platzangebotes im öffentlichen Personenreiseverkehr zu analysieren. Dieses dürfte, da es sich bei den verschiedenen Verkehrsträgern größtenteils um private, nicht subventionierte Unternehmungen handelt, einigermaßen repräsentativ für das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich sein. Da in Brasilien ein Kursbuch mit Angaben von Verkehrsverbindungen, Fahrzeiten, Fahrpreisen usw. von Eisenbahnen, Bussen und Flugzeugen nicht existiert, war es nötig, alle erforderlichen Auskünfte direkt bei der betreffenden Transportunternehmung (oft für jede Strecke eine andere) einzuholen. In der Annahme, daß das Platzangebot entsprechend der Natur dieser Verkehrsmittel in beiden Richtungen etwa gleich groß sein muß, werden nachfolgend nur die aus Brasilia wegführenden Verkehrsströme betrachtet.

### *Straßenverkehr*

Zwei mit Belag versehene gute Straßen verlassen Brasilia. Die eine führt über Belo Horizonte nach Rio de Janeiro (1263 km Straßendistanz), die andere über Goiânia und Uberlândia nach São Paulo (1182 km). Daneben verbinden wichtige Fernverkehrsstraßen ohne Belag die Landeshauptstadt über Goiânia und Rondonópolis mit Cuiabá, der Hauptstadt des Staates Mato Grosso (1262 km), und wei-

ter mit Porto Velho in Rondônia (2805 km) sowie über Araguaína mit Belém, nahe der Amazonasmündung (2187 km). Verschiedene andere Straßen sind im Bau oder geplant. Bis heute fehlt jedoch eine direkte Straßenverbindung zwischen Brasilia und den Staaten des Nordostens. Solange aber die geplante Straße nach Fortaleza mit einer Abzweigung nach Salvador nicht gebaut ist, wird der Straßenverkehr von Brasilia nach dem Nordosten auch weiterhin den Zentralteil des Staates Minas Gerais nicht umgehen können.

Entsprechend dem Straßennetz verlaufen auch die wichtigsten von Brasilia ausgehenden Autobuslinien. Ein großes Platzangebot besteht nach Städten in der nächsten Umgebung von Brasilia (Formosa, Anápolis, Goiânia, Luziânia, Paracatu), die alle in weniger als 250 km Entfernung von der Hauptstadt liegen. Jede dieser Städte ist zwischen vier- und siebzehnmal täglich durch einen Autobuskurs mit Brasilia verbunden. Das parallel zum Bau der Stadt im Entstehen begriffene Verkehrsnetz ist hier deutlich zu erkennen. Weiter herrscht ein großer Verkehr

Tabelle 1. *Direkte Busverbindungen ab Brasilia*

Bestimmungsort	(Staat)	Anzahl Kurse je Woche	Platzangebot je Woche
Goiânia	Goiás	98	3720
Luziânia	Goiás	63	2390
Anápolis	Goiás	119	4520
Formosa	Goiás	70	2660
Dianópolis	Goiás	3	110
Belo Horizonte	Minas Gerais	56	1860
Rio de Janeiro	Guanabara	77	2660
São Paulo	São Paulo	42	1460
Belém	Pará	11	370
Recife	Pernambuco	2-3	100
Teresina	Piauí	2	80
Parnaíba	Piauí	2	80
Ipu	Ceará	2	80
Campina Grande	Paraíba	4	150
Paracatu	Minas Gerais	28	1060
Uberaba	Minas Gerais	7	270
Patos de Minas	Minas Gerais	7	270

auf den Strecken nach Belo Horizonte, Rio de Janeiro und São Paulo. Neben den genannten gibt es nur noch wenige Städte, welche von Brasilia aus in direkten, oft tagelangen Busreisen erreicht werden können. Darunter sind viele im Nordosten, gar keine jedoch im Süden des Landes. Sie werden alle via São Paulo bedient.

Der Linienautobus ist in Brasilien das eigentliche Volksverkehrsmittel mit einem viel ausgedehnteren Streckennetz als die Eisenbahnen. Zudem sind die Busse im Durchschnitt auch bedeutend komfortabler und rascher und meist nur unwesentlich teurer als die Eisenbahn, sofern für die entsprechende Strecke überhaupt eine Bahnlinie existiert. Fast jede Autobuslinie wird von einer einzelnen, selbständigen Privatunternehmung betrieben, die hierzu eine Konzession benötigt. Nur wenige dieser Firmen (alle tragen übrigens phantasievolle Namen wie Cometa, Brasilia Imperial, Santa Isabel, Princesa do Agreste, Leão do Norte u. a.) sind Großbetriebe. Die meisten dürften zwischen zehn und dreißig Autobusse besitzen.

### Eisenbahnverkehr

Ungfähr parallel zum Wachstum der Stadt verlief der Bau der Eisenbahnanschlüsse von Brasilia an die bereits bestehenden Netze der Staaten Goiás, Minas Gerais und São Paulo. Alle diese Eisenbahnlinien dienen vordringlich dem Güterverkehr. Die Bahnen beginnen erst jetzt, sich vermehrt dem Personenverkehr zu widmen. Gegenwärtig besteht zweimal in der Woche eine Verbindung für Passagiere von Brasilia nach São Paulo. Der «Bandearante» – so lautet der Name des Zuges – durchfährt die 1239 km lange Strecke in 29 Stunden mit 23 Halten. Nach Belo Horizonte verkehrt dreimal in der Woche der «Central do Brasil»; er braucht für die 1174 km lange Strecke bei 32 Halten 31 Stunden. Beide Züge führen Wagen erster und zweiter Klasse, Schlafwagen und Speisewagen, der «Bandearante» zudem noch eine Art Liegewagen. Die lange Fahrzeit nach Belo Horizonte (verglichen mit 11 Stunden im Bus) erklärt sich durch die Linienführung, das teilweise schlechte Geleise, welches keine hohen Geschwindigkeiten erlaubt, sowie durch die große Anzahl oft längerer Halte.

Tabelle 2. Direkte Bahnverbindungen ab Brasilia

Bestimmungsort	Anzahl Züge in der Woche	Platzangebot in der Woche
São Paulo	2	500
Belo Horizonte	3	450

In Brasilia besteht bis jetzt nur ein provisorischer Bahnhof am Südrand der Stadt. Bis in zwei oder drei Jahren soll aber am westlichen Ende der West-Ost verlaufenden Symmetrieachse Brasiliens eine neue, großzügige Bahnhofsanlage erstellt werden.

### Luftverkehr

Bedingt durch die großen Distanzen einerseits und die fehlenden Oberflächenverkehrsmittel anderseits, fällt dem Flugverkehr eine bedeutende Aufgabe zu. Neben der staatlichen Luftverkehrsgesellschaft Varig beteiligen sich vier private Fluggesellschaften verschiedener Größe am Verkehr von und nach Brasilia. Sie haben ihre Flugpläne einigermaßen koordiniert, so daß vor allem mit Rio de Janeiro und São Paulo gute Verbindungen bestehen. Erwartungsgemäß führt denn auch der größte Verkehrsstrom aus Brasilia nach diesen beiden Wirtschaftszentren. Weiter werden Verbindungen nach allen wichtigen Städten im Norden und Nordosten des Landes angeboten, oft allerdings noch nicht täglich. Auch viele kleine Städte im brasilianischen Innern werden durch sogenannte Hüpferrlinien mit zweimotorigen Maschinen (vielfach noch die DC-3) von Brasilia aus direkt, das heißt ohne Umsteigen für den Passagier, erreicht. Hier füllt das Flugzeug eindeutig die durch die mangelhaften oder überhaupt fehlenden Straßen- und Bahnverbindungen entstandene Lücke aus. Keine direkten Flüge führen nach den Städten im Süden von Brasilien. Auch da läuft der Verkehr über São Paulo.

Tabelle 3.

### Wichtigste direkte Flugverbindungen ab Brasilia

Bestimmungsort	Staat	Anzahl Flüge in der Woche	Flugzeug mit mehr als 50 Plätzen	unter 50 Plätzen	Ungefähres Platzangebot je Woche
Rio de Janeiro	Guanabara	22	26	2200	
São Paulo	São Paulo	13	14	1000	
Belo Horizonte	Minas Gerais	—	21	600	
Manaus	Amazonas	8	—	400	
Belém	Pará	5	4	300	
São Luis	Maranhão	4	3	200	
Teresina	Piauí	7	—	250	
Fortaleza	Ceará	—	2	50	
Recife	Pernambuco	—	2	50	
Salvador	Bahia	2	2	200	
Cuiabá	Mato Grosso	—	3	70	

Die Bestimmung des Platzangebotes hat insofern etwas Schwierigkeiten bereitet, als nicht einfach die Sitzplazzazahl des eingesetzten Flugzeugtyps mit der Frequenz je Woche multipliziert werden konnte. Dies ist nur richtig bei Direktflügen, wo Brasilia den Streckenausgangspunkt und der interessierende Bestimmungsort den Streckenendpunkt darstellen. Ist jedoch der Abschnitt von Brasilia bis zum interessierenden Bestimmungsort nur Teilstück einer längeren Strecke mit vielen Zwischenlandungen, so stehen nicht mehr alle Plätze für den uns interessierenden Abschnitt zur Verfügung. So ist das Platzangebot für den von Brasilia ausgehenden interessierenden Abschnitt entsprechend der Anzahl Zwischenlandungen einer Strecke reduziert worden. Das Platzangebot im Luftverkehr aus Brasilia ist also nicht eine feste, sondern eine von Woche zu Woche schwankende Zahl, abhängig von der Auslastung der übrigen Strecken, wo Brasilia nur Zwischenlandepunkt ist. Bei frühzeitiger Reservation können demnach mit derselben Anzahl Flüge noch bedeutend mehr Plätze verfügbar gemacht werden, wobei diese dann aber eventuell für andere Strecken wegfallen. Der Hauptwert dieser Zahlenangaben über das Platzangebot liegt aber nicht zuletzt in der Vergleichsmöglichkeit der Zahlen untereinander. Neben diesen wichtigsten von Brasilia aus angeflogenen Städten werden folgende Orte durch von der Hauptstadt ausgehende Linien bedient:

Tabelle 4

Bestimmungsort	Staat	Anzahl Flüge je Woche
Uberlândia	Minas Gerais	5
Uberaba	Minas Gerais	5
Carolina	Maranhão	5
Petrolina	Pernambuco	3
Crato	Ceará	3
Pto. Nacional	Goiás	3

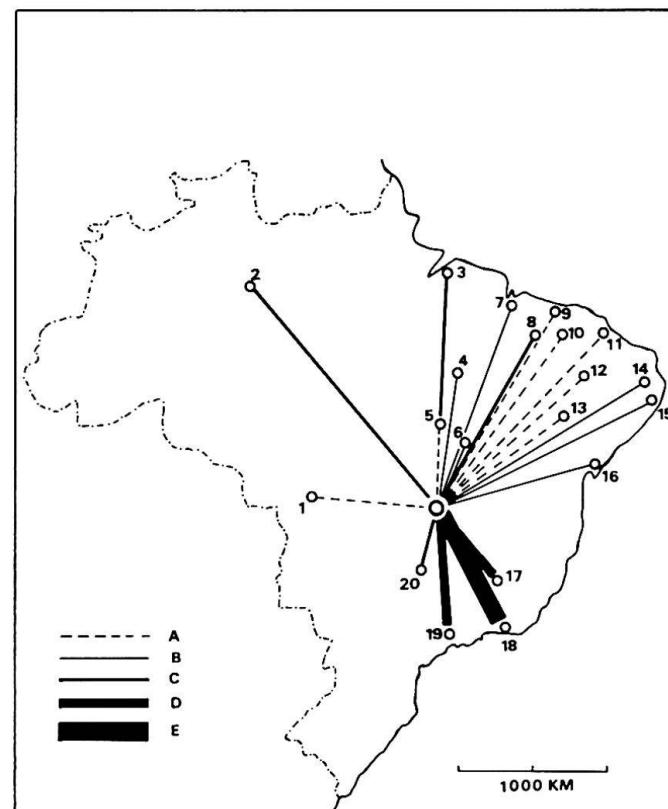
Dazu kommen vier Orte mit je 2 Flügen und fünfzehn Orte mit je einem Flug von Brasilia je Woche. Das auf den innerbrasilianischen Strecken eingesetzte Flugmaterial setzt sich, mit Ausnahme der DC-3, aus durchwegs modernen Maschinen zusammen. Für die kleineren und mittleren Strecken werden Flugzeuge mit Propellerturbinen, für die größeren meist Düsenmaschinen eingesetzt. Die Flugpreise sind tiefer als in Europa, jedoch ein Mehrfaches der Busfahrpreise für dieselbe Strecke. Die einzigen internationalen Kursflüge, die von Brasilia ausgehen, bzw. in Brasilia Zwischenhalt machen, sind eine wöchentliche Verbindung der Varig nach Caracas und Miami sowie zwei wöchentliche Flüge der Pan American Airways über Mittelamerika nach New York, bzw. San Francisco. Jedoch sucht man vergebens nach Verbindungen mit

Europa, bei denen der Flugpassagier im selben Flugzeug an sein Ziel gelangt. Keine europäische Fluggesellschaft fliegt die brasilianische Kapitale an. Die Gründe dafür dürften eher bei der mangelhaften Wirtschaftlichkeit einer solchen Linie als bei fehlenden Landerechten zu suchen sein.

Tabelle 5

*Vergleich der Verkehrsmittel für die Strecke  
Brasilia–São Paulo*

Verkehrsmittel	Reisezeit (Std.)	Preis <sup>1</sup> (NCr.)	Platzangebot je Woche
Bus	17	34	1460
Eisenbahn	29	24–50	500
Flugzeug	1,3–2,6	165–225	1000



Figur 1. Das wöchentliche Platzangebot im öffentlichen Verkehr aller von Brasilia ausgehenden Verkehrsmittel. A 50–100, B 101–300, C 301–1000, D 1001–3000, E über 3000 angebotene Passagierplätze je Woche nach: 1 Cuiabá, 2 Manaus, 3 Belém, 4 Carolina, 5 Pto. Nacional, 6 Dianópolis, 7 São Luis, 8 Teresina, 9 Parnaíba, 10 Ipu, 11 Fortaleza, 12 Crato, 13 Petrolina, 14 Campina Grande, 15 Recife, 16 Salvador, 17 Belo Horizonte/Patos de Minas, 18 Rio de Janeiro, 19 São Paulo, 20 Uberlândia/Uberaba

## *Schlußbetrachtung*

Zuletzt sei noch auf das rund doppelt so große Verkehrsaufkommen der Strecke nach Rio de Janeiro, verglichen mit derjenigen nach São Paulo, hingewiesen. Obschon São Paulo ein größeres, wirtschaftliches Gewicht zukommt, fällt es im Verkehr mit Brasilia stark zurück. Das mag mit zwei Dingen zusammenhängen: Einmal ist Rio die alte Hauptstadt, deren Rolle noch lange nicht vollständig an Brasilia übergegangen ist, und auf der andern Seite führen fast alle Verbindungen von Brasilia nach Europa, Nordamerika und der übrigen Welt über Rio de Janeiro.

## *Zusammenfassung*

Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Brasilia hat auch der Ausbau des Verkehrsnetzes im Landesinnern neue Impulse erhalten. Es sind verschiedene neue Hauptverkehrsstraßen entstanden (Rio de Janeiro – Belo Horizonte – Brasilia – Belém) oder im Entstehen begriffen (Pôrto Velho – Brasilia – Salvador/Fortaleza). Durch das sich weiter verdichtende Luftverkehrsnetz kommt das ganze Lan-

desinnere (und nicht nur Brasilia) zu besseren Verbindungen mit den Küstenstädten, vor allem mit Rio de Janeiro und São Paulo. Damit ist eine der Grundvoraussetzungen für das erstrebte Ziel, nämlich die Erschließung des Landesinnern durch die Verlegung der Hauptstadt von Rio de Janeiro in den Staat Goiás, erfüllt.

## *Anmerkung*

<sup>1</sup> Mai 1970: 1 Cruzeiro novo = 0,95 Schweizer Franken.

## *Literatur*

South American Handbook 1970 (London).  
Guia quatro rodas do Brasil 1970 (São Paulo).  
Instituto Brasileiro de Geografia: Nôvo Paisagens do Brasil Fundação IBGE, Rio de Janeiro.  
Valverde e Vergolino Dias: A Rodovia Belém–Brasília Fundação IBGE, Rio de Janeiro.  
Instituto Brasileiro de Geografia: Panorama regional do Brasil 1969 Fundação IBGE, Rio de Janeiro.