

Brasília poderá ter um terminal de graneleiros

BRASÍLIA (O GLOBO) — A Estação Ferroviária de Brasília poderá ser equipada com um terminal graneleiro, caso a produção agrícola da Região Geoeconômica do Distrito Federal responda positivamente aos esforços que o Governo vem realizando para dotá-la de uma infraestrutura adequada.

A informação foi prestada ao GLOBO pelo Secretário de Viação e Obras do Distrito Federal e professor da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação e Engenharia — COPPE da Universidade Federal do Rio de Janeiro, José Carlos Mello.

De acordo com o secretário, a condição para viabilizar esse terminal foi criada a partir dos convênios recentemente assinados entre o GDF e o ministério dos Transportes, envolvendo a pavimentação das rodovias Brasília/Unai e trecho da Brasília/Padre Bernardo, bem como o estudo de uma rede de estradas vicinais na região geoeconômica do Distrito Federal que permita, a qualquer tempo, o escoamento da produção.

Esse conjunto de obras deverá promover um considerável acréscimo na produção agropecuária da região, pois são plenamente conhecidos as potencialidades do cerrado para produção primária. José Carlos Mello, baseia sua afirmação no fato de que em todas as regiões do país, precariamente servidas de rodovias, verificou-se um notável surto de desenvolvimento após a implantação de malhas viárias, como ocorreu na Belém/Brasília e BR-101. Ambos os exemplos permitem uma perfeita consciência do papel representado pelo sistema de transporte como indutor do desenvolvimento regional.

Paralelamente, isso permitirá que a produção da região geoeconômica de Brasília alcance, por via férrea, os mercados de São Paulo e Rio de Janeiro.

Até março próximo, estará concluído o trecho entre Araguari e Pires do Rio, que tornará essa modalidade de transporte, entre Brasília e aqueles mercados, competitiva em termos de tempo de viagem em relação ao transporte rodoviário, uma vez que os demais componentes — como volume de carga, custo e economia de combustível — são comprovadamente favoráveis à ferrovia.

Em consequência haverá uma utilização mais adequada do sistema de transportes com reflexos diretos no custo, já que a modalidade escolhida será determinada em função dos volumes de tráfego a movimentar.

— Atualmente, afirmou José Carlos Mello, o maior empecilho ao desenvolvimento agrícola da região são as más condições de tráfego que dão acesso as zonas de produção. Essa precariedade do sistema de transporte, além de dificultar o pleno aproveitamento do sistema e dificultar o pleno aproveitamento da região dos cerrados para agropecuária, faz com que Brasília dependa do Centro-Sul para o seu abastecimento.

ESTRADAS VICINAIS

A malha de estradas vicinais será integrada ao sistema de rodovias troncadas que até 1985 estarão inteiramente pavimentadas, possibilitando o desenvolvimento da região e o abastecimento de Brasília a partir de sua própria periferia, o que resultará na melhoria da qualidade e na redução do custo dos alimentos.

— A interiorização da capital teve por objetivo interiorizar o desenvolvimento e trouxe grandes benefícios para o planalto, principalmente a preocupação com a agricultura dos cerrados. Mas, apesar de tudo o que ocorreu no campo econômico-social, a região periférica de Brasília foi, paradoxalmente, a menos beneficiada pela sua implantação. Isto porque a proximidade de Brasília exerceu um forte efeito polarizador que fez com que esses municípios de Goiás e Minas Gerais ficassem ainda mais afastados de suas capitais e como que "órfãos", no que diz

respeito a investimentos que estimulam o seu desenvolvimento.

Esse fato criou uma situação de desequilíbrio na região, verificando-se um nítido contraste entre a prosperidade do Distrito Federal e o desamparo de alguns municípios vizinhos. Na primeira preocupação a nível de Governo Federal para eliminar essa disparidade, registrou-se um nítido contraste entre a prosperidade do Distrito Federal e o desamparo de alguns municípios vizinhos. A primeira preocupação para eliminar essa disparidade, registrou-se no governo Castelo Branco, com a criação, em 1966, do Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal-Fundepe, formado principalmente pela receita tributária do Distrito Federal e dividendos provenientes de empresas que tivessem participação acionária do GDF, tendo como aplicação prioritária os 152 municípios mineiros e goianos da região geoeconômica. Posteriormente foi criado o II Plano Nacional de Desenvolvimento-IPND, o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília-Polobrasília. Ainda assim, as iniciativas, no sentido de promover o desenvolvimento integrado da região, se mostraram tímidas e, afora a instalação de agências do Banco Regional de Brasília e extensão dos serviços telefônicos pela Telebrasília, não se verificaram maiores progressos nesse campo.

O atual governo estabeleceu como uma de suas metas prioritárias, o desenvolvimento da região geoeconômica. Assim, em colaboração com o Ministério dos Transportes, deu início a uma série de ações. A primeira a pavimentação da rodovia Brasília/Unai, município mineiro distante 130 quilômetros da capital federal e o maior produtor de milho e feijão daquele Estado. Os trabalhos deverão estar concluídos em dezoito meses e estão sendo executados pelo DER/DF por delegação do DNER. A segunda medida foi a assinatura de um convênio com a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — Geipot, com a participação dos governos de Minas e Goiás, para o desenvolvimento de estudos de um plano diretor de rodovias vicinais na região geoeconômica.

Essas rodovias serão estradas de baixo custo, mas que permitirão o escoamento da produção independentemente das condições climáticas.

Finalmente, em colaboração com a secretaria de Transportes de Goiás, será realizada a pavimentação da rodovia Brasília/Padre Bernardo, principal fornecedor de carne e leite para Brasília e que, no período chuvoso, freqüentemente os produtores se vêm obrigados a jogar leite fora por falta de condições de tráfego das estradas que ligam as duas cidades.

Os recursos para a execução dessas obras não são provenientes de convênios entre o GDF e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico — BNDE, Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste-Sudeco, DNER e do próprio GDF. Esse conjunto de obras representa um investimento de Cr\$ 405 milhões que deverá ter o seu retorno com um aumento expressivo da produção agropecuária.

Outro benefício que se espera com essa infra-estrutura de transportes a absorção pela região, de uma parcela do fluxo migratório que atualmente demanda a Brasília, provocando uma grande pressão sobre os equipamentos sociais da cidade e que, se não for contido, trará fatalmente grandes problemas no futuro.

Esta é uma perspectiva absolutamente indesejável, pois sendo Brasília uma cidade político-administrativo, dificilmente terá condições de gerar empregos em número suficiente para absorver todo esse contingente de mão-de-obra migrante. Principalmente se levarmos em conta que, na medida em que a capital for se consolidando, será reduzido o ritmo e volume das obras de construção civil, segmento da economia que atualmente é a principal atividade empresarial do Distrito Federal, observou o secretário de Viação e Obras.