

SIA - um setor já plenamente ocupado

Onegócio é criar novas áreas

EDSON BEU

Trezentas empresas estão instaladas, hoje, no Setor de Indústria e de Abastecimento, absorvendo cerca de cinco mil trabalhadores, entre executivos e operários. Há ainda no local, quatro agências bancárias, três hotéis, os serviços de infra-estrutura urbana estão quase concluídos, mas falta ônibus e alguns equipamentos comunitários como posto de saúde, posto policial, telefones públicos e correio.

Flávio Reinehr, da Associação das Empresas do Setor de Indústria e de Abastecimento e Gráficos - ADESIAG prevê que o SIA será o grande "shopping center" do brasiliense, pela sua posição estratégica entre o Plano Piloto e todas as cidades-satélites e pela capacidade de comportar amplas instalações. Por sua vez, mesmo observando que o GDF não tenciona fazer do Distrito Federal um parque industrial capaz de absorver a mão-de-obra excedente da Capital, Renan D'Avila Duarte, secretário do GDF, nega que isso signifique um desestímulo às atividades industriais coerentes com a função prioritária de Brasília - de funcionar como centro político da Nação - e que os atuais problemas ainda verificados nos vários SIAs serão solucionados.

Com relação específica ao SIA do Plano Piloto, o secretário respondeu que a sua área já está praticamente ocupada e que os vazios adjacentes não podem ser considerados espaços ociosos, mas áreas de interrupção com a finalidade de evitar que Brasília se transforme num grande conglomerado urbano, e necessárias à preservação do meio ambiente. São áreas de preservação ambiental, como define Renan D'Avila, presentes em todo o DF.

EMPRESAS

As atividades que funcionam no SIA do Plano Piloto, para Flávio Reinehr, estão mais identificadas com abastecimento e comércio que com a atividade industrial. "De indústria mesmo temos apenas um moinho de trigo, algumas de premodelados de concreto, uma usina de asfalto e marcenarias". Ele destacou a indústria de móveis Mainline Móveis instalada em Brasília desde 1960, hoje com parte de sua produção exportada para diversos estados. "O que existe mais mesmo é empresas de serviço e de comércio", reafirma.

PROBLEMAS

O primeiro problema apontado, tanto pelos empresários como pelos empregados lotados no SIA do Plano Piloto, recai na falta de transporte coletivo. Flávio Reinehr lembra que o problema é sentido principalmente pelos operários, que, em geral, moram no Guará ou em Taguatinga.

A datilógrafa Jô Nascimento, moradora do Guará I, conta que espera quase uma hora por um ônibus, que já vem cheio do Plano Piloto, pois, como observa, nenhuma linha direta serve o SIA, mas, para quem trabalha no trecho 4, a situação é ainda pior pela distância à pista que dá acesso à Taguatinga e ao Guará. "O jeito é andar mais de dois quilômetros até o ponto de ônibus mais próximo", como reclamam os operários. unanimemente, em face das dificuldades criadas por um serviço de transporte muito irregular, os empresários do SIA, através de Flávio Reinehr, da ADESIAG, como os milhares de operários fazem um apelo às autoridades no sentido de que sejam criadas linhas de ônibus mais frequentes para atender à demanda diária, particularmente nos períodos de início e final de expediente e no intervalo do almoço.

Para Flávio Reinehr, da ADESIAG, o setor, que responde com uma grande arrecadação de impostos não está tendo uma contrapartida por parte do Governo do Distrito Federal. O setor carece de comércio de apoio, "e falta principalmente segurança", frisa, ao lembrar que, recentemente, a Construtora Embramar foi assaltada, assim como a Mareisa S.A., quando um de seus veículos vinha do BRB. A solicitação do diretor da ADESIAG que seja instalado um posto policial especificamente para o SIA.

A falta de segurança, porém, é reclamada também por funcionários que trabalham no SIA. O problema maior é enfrentado pelas mulheres que se sentem ameaçadas no percurso feito até os pontos de ônibus, após o término do segundo expediente. Uma ameaça muito favorecida, como cita uma das funcionárias da Mareisa S.A., pela precária iluminação pública existente no local.

A ausência de restaurantes populares é outro item relacionado na lista de problemas enfrentados por quem trabalha no SIA. Mas, Reinehr chama também atenção para a questão habitacional. O Guará, explica, denominado Setor Residencial do Setor de Indústria e de Abastecimento - SRIA, foi criado com função particular de atender às necessidades do pessoal do SIA. "Isso, porém, não aconteceu". Na interpretação do Reinehr, o plano original foi distorcido, já que a maioria do seu pessoal continua sem casa própria. "O Guará está majoritariamente ocupado por funcionários públicos e os critérios de



seleção da SHIS marginalizaram aqueles que trabalham no SIA". Um dos frutos dessa distorção seja, talvez, a invasão da CEB, como é conhecida, situada próxima à CEB e à Telebrasília, reunindo cerca de mil moradores em centenas de barracos.

TERMINAL

Em área contígua ao SIA do Plano Piloto, se localiza o Terminal Rodoviário de carga - o primeiro projeto no país - mas com seu funcionamento prejudicado por falta de infra-estrutura urbana, como apontou Flávio Reinehr, cujo serviço é de grande importância para as atividades do SIA.

Reportando sobre o assunto, Levi Coelho Guimarães, diretor de Relações Públicas da Associação das Empresas de Transporte de Carga e Mudança do DF - ASTRAN, responde que o terminal, idealizado pelo presidente da ASTRAN do DF, seu irmão, Osório Guimarães, deverá ter suas obras de infra-estrutura reativadas, graças a recente convênio firmado entre o

DNER e o GDF, representando valor de 140 milhões de cruzeiros. Com isso, serão concluídos os trabalhos de acesso ao terminal, de complementação da rede de águas pluviais e de pavimentação. Levi Coelho reconhece que o estado do terminal ainda é precário, mas lembra que 40 por cento das empresas de transporte do DF já estão ali instaladas. Ele entende que o fato de o terminal apresentar-se incompleto, deve-se mais ao pouco tempo da iniciativa e menos à culpa das autoridades. O projeto do terminal, detalha o diretor da ASTRAN-DF, abrange uma área de 1 milhão e duzentos mil metros quadrados, quando concluído possuirá hoteis, restaurantes, postos de serviço, balança, enfim, todo equipamento necessário para uma perfeita operacionalidade.

Levi Guimarães reclamou da falta de ônibus no local, observando que os aproximados dois mil servidores que ali trabalham são, em geral, de baixo poder aquisitivo e dependem totalmente de ônibus. Ele sugere a cons-

trução de pontos de parada na Estrutural, que margeia a área compreendida pelo terminal, defendendo a opinião de que todo beneficiamento no local é de grande interesse para o próprio Governo interessado em economizar combustível através da racionalização do transporte. O terminal, afirma Guimarães, vai criar uma central de fretes, para controlar as cargas exportáveis e estabelecer uma política de preço. Com a orientação da central, o caminhoneiro terá um local certo para encontrar sua carga, evitando o retorno vazio e anti-econômico, tanto para ele, como para o país.

GDF

Os problemas ora apresentados no SIA do Plano Piloto serão solucionados de acordo com o cronograma normal do Palácio do Buriti, conforme respondeu o secretário do GDF, Renan D'Avila Duarte, político aliás, como acrescentou o secretário, extensiva aos demais SIAs do Distrito Federal.

Sobre a carença de ônibus reclamada no SIA do Plano Piloto, D'Avila Duarte afirmou que o problema será corrigido através da implantação do Transcol, um plano de transporte coletivo do GDF, que envolve as secretarias de Viação e Obras e a de Serviços Públicos. As demais deficiências também serão solucionadas, em ordem de prioridade, acen-tuou o secretário, negando qualquer intenção do Governo desativar os trabalhos previstos para os SIAs.

Ao contrário, D'Avila observou que todos os SIAs do DF estão ocupados, ou em via de ocupação normal. Foi citado o exemplo do SIA de Taguatinga, hoje já com seu espaço saturado e ameaçando prejudicar as áreas residenciais. Com o objetivo de evitar isso e ainda de atender às necessidades locais, o GDF, explicou o secretário, já está preparando uma

outra área, próxima também à Ceilândia e ao cruzamento da BR 070 e DF 3. "A política do GDF não é a de não permitir o funcionamento das indústrias já instaladas e sua expansão, mas controlar essa expansão". Para Renan Duarte, atividade industrial de Brasília nunca será dirigida com a finalidade de resolver problemas de emprego, já que, em sua opinião, a sua capacidade de absorção de mão-de-obra seria insignificativa em relação ao excedente apresentado atualmente.

A política do GDF é a de fomentar a criação de pólos de desenvolvimento integrado na região geo-econômica de Brasília, através de recursos do BNDE. O Distrito Federal poderá colaborar com a política federal de criar novos empregos, mas com a adoção, em suas áreas próprias, de indústria altamente tecnificadas e não poluentes, retirando-se contudo, qualquer possibilidade de fazer da Capital um grande parque industrial, contrário às funções para as quais foi criada. "Não podemos deixar que a população cresça explosivamente, já que a nossa capacidade de expansão de fonte de produção é necessariamente limitada", evidenciou.

O secretário deixou claro que os setores de indústria e de abastecimento do DF serão ocupados - ou até expandidos, como no caso de Taguatinga - e, com o tempo, beneficiados com todos equipamentos necessários, sem nunca esquecer, como reitera, que Brasília foi concebida para funcionar apenas como cidade administrativa. Para Renan D'Avila, cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo são exemplos suficientes para provar que o mais acertado é promover a desconcentração de recursos e, consequentemente, de contingente populacional, concluindo que através da interiorização de investimento serão evitados problemas que, mais tarde, poderiam afigurar a Capital da República.

Nota

Explicativa

A partir desta edição o Plantão Imobiliário adquire uma nova feição gráfica e editorial. O objetivo é realmente fazer com que esse caderno torne-se um veículo efetivo de colaboração e informação para os setores imobiliário e da construção civil de Brasília.

Longe dos apelos badalados, a meta do novo PI é levantar problemas que realmente tenham interesse junto à comunidade e os setores interessados nos problemas ligados à terra do Distrito Federal.

A nova linha editorial passa à responsabilidade do Setor de Projetos Especiais, obedecendo uma diretriz mais adequada ao melhor nível jornalístico, por entendermos ser os setores imobiliário e da construção civil, da maior importância e que, na verdade, permanecem à margem de uma cobertura mais séria e objetiva.

Por essa razão deixamos essas páginas abertas aos representantes desses setores para que, daqui, lancem seus apelos, sugestões e mesmo protestos contra fatos que porventura possam vir em prejuízo da cidade.