

Um plano estratégico para Brasília

Júlio Miragaya *

A economia brasileira tem passado por profundas transformações no seu perfil nos últimos anos, sobretudo quanto à distribuição espacial da produção industrial, e Brasília, infelizmente, tem ficado ao largo deste processo. No artigo *A Dinâmica Regional Recente da Economia Brasileira e suas Perspectivas*, publicado na revista *Indicadores Conjunturais do DF* de setembro de 97, editada pela Codeplan, o professor Clélio Campolina Diniz aborda a questão da distribuição regional das atividades econômicas e suas perspectivas futuras em face das mudanças tecnológicas em curso. Segundo Campolina, o ano de 1970 marcou o ápice do processo de concentração industrial no país, iniciando-se, a partir de então, um movimento generalizado de desconcentração.

Em 1970, as regiões Sudeste e Sul representavam 92,8% do PIB industrial do país, passando a 86,7% em 1990. Contudo, a perda de participação concentrou-se nas duas maiores regiões metropolitanas do país, São Paulo e Rio de Janeiro, cuja participação no produto industrial nacional caiu de 57% em 1970 (44% e 13% respectivamente) para 33,4% em 1990 (26,3% e 7,1%). No restante das duas regiões (Minas Gerais, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e interior dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro), essa participação cresceu de 35,8% para 53,3%. Só no interior de São Paulo, ela cresceu de 14,1% em 1970 para 23% em 1990; em Minas Gerais, cresceu de 6,3% para 8,8%; e nos três estados da região Sul, de 12% para 17,4%.

Este processo de espraçamento da atividade industrial concentrada nas RMs de São Paulo e Rio de Janeiro para o interior dos estados e para os estados vizinhos vem consolidar uma tendência de relativa reconcentração em um polígono que segundo Campolina envolve Belo Horizonte - Uberlândia - Londrina - Porto Alegre - Curitiba - São José dos Campos - Belo Horizonte. Os fatores que concorrem para esse novo processo são as mudanças tecnológicas e a reestruturação

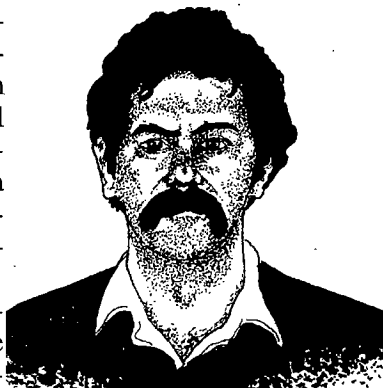
produtiva; as mudanças ideológicas e políticas em relação ao papel do Estado; a abertura externa da economia e a formação do Mercosul.

Um papel fundamental neste processo foi desempenhado pela infra-estrutura energética, de transportes e de comunicações. Aqui reside o nó da questão.

Atualmente vultosos investimentos têm sido feitos nestas áreas. No setor energético, o principal é o gasoduto Bolívia-Brasil, trazendo gás natural boliviano para São Paulo, via Mato Grosso do Sul, com prolongamento para Curitiba e Porto Alegre, e que deverá alterar de forma expressiva a nossa matriz energética. Na área de transportes, destaques para a hidrovía Paraná-Tietê, que com a conclusão da eclusa de Jupia, atinge 2.400 quilômetros de extensão, com previsão de movimentar 40 milhões de toneladas de carga em 2010; para a rodovia do Mercosul, ligando Buenos Aires a Belo Horizonte, com investimentos hoje na duplicação dos trechos São Paulo-Belo Horizonte, São Paulo-Curitiba e Curitiba-Florianópolis; e para a Ferromonte, ligação ferroviária entre Santa Fé do Sul (SP) e Chapadão do Sul (MS) próximo a Jataí (GO), em sua primeira etapa.

Qual a associação que se pode fazer entre a tese do professor Campolina e estes mega-investimentos em curso? A de que Brasília fica às margens de ambos. Observamos que o limite norte do polígono descrito por Campolina envolve o Triângulo Mineiro e o extremo sul goiano, regiões também contempladas em parte pelos investimentos relacionados (hidrovía Paraná-Tietê e Ferromonte).

O mercado de Brasília e sua região de influência é hoje bastante expressivo. O Distrito Federal possui quase dois milhões de habitantes e um PIB de cerca



de R\$ 20 bilhões. Sua Região Metropolitana supera os 2,5 milhões de habitantes e o eixo Brasília-Anápolis-Goiânia tem população da ordem de 4,3 milhões com um PIB per capita superior à média nacional. A previsão para 2010 é de 6,5 milhões de pessoas habitando o eixo Brasília-Goiânia, um imenso mercado consumidor, mas com uma produção industrial insignificante.

O tripé transporte-energia-comunicação é ainda fator decisivo como instrumento de atração de investimentos industriais. A questão que se coloca é fazer Brasília e sua região de influência imediata transpor a linha divisória que a exclui deste polígono que reconcentra a atividade econômica do país. Para tanto, precisamos de uma estratégia para alcançar o objetivo proposto, à luz do que foi feito, por exemplo, pelo Rio de Janeiro, que, munido de um plano estratégico,

**A previsão para 2010
é de 6,5 milhões de
pessoas habitando o eixo
Brasília-Goiânia, um imenso
mercado consumidor**

conseguiu sustar um longo processo de esvaziamento econômico.

Um plano desta natureza deve ser forjado com ampla participação da sociedade civil organizada, pois será a população em geral que sofrerá as consequências do previsível agravamento dos problemas sócio-econômicos que afligem a capital federal e sua área de influência imediata. Tal plano deve ter uma visão de longo prazo, buscando estabelecer as bases para um processo de fortalecimento da estrutura econômica regional, onde investimentos em infra-estrutura têm um papel determinante. Neste sentido, algumas ações são emergenciais, como se associar aos já referidos megaprojetos em curso no país, na área de infra-estrutura, visando integrar a região de Brasília ao território de maior dinamismo econômico do país, ainda em formação, e que são abaixo relacionados.

1 - Setor Energético

Gasoduto Bolívia-Brasil: construção de um ramal saindo de Araraquara (SP), passando por Ribeirão Preto (SP), Uberaba e Uberlândia (MG), Catalão (GO), Goiânia e chegando a Brasília, disponibilizando o gás natural para o setor industrial.

2 - Transporte Ferroviário

Ferrovia Luziânia-Unai: construção de um ramal ferroviário entre as duas cidades, numa extensão de 130 km, colocando Brasília em conexão direta com o Porto de Tubarão (ES), a partir da construção do ramal Pirapora-Unai, a ser realizado pela CVRD.

3 - Transporte Rodoviário

Duplicação da BR 050: essa rodovia liga São Paulo à Brasília e encontra-se duplicada entre a capital paulista e Igarapava (fronteira SP-MG), e entre Brasília e Luziânia. O trecho de Igarapava à Luziânia possui 565 km via Cristalina ou 610 km via Pires do Rio.

Duplicação da rodovia Brasília-Goiânia: os trechos Goiânia-Anápolis e Brasília-Vargem da Bênção já estão duplicadas. O trecho a duplicar possui apenas 120 km.

4 - Transporte Hidroviário

Extensão da hidrovía do Paraná-Tietê até Anhangüera: a hidrovía tem seu ponto inicial em São Simão (GO). A construção de eclusas nas barragens de São Simão e Itumbiara permitirá estender a hidrovía por mais 300 km, ao município de Anhangüera, interligando-se com a rede rodoviária e ferroviária que alcançam Brasília, permitindo, através do transporte intermodal (rodovia-hidrovía ou ferrovia-hidrovía), o transporte de cargas da região de Brasília até Buenos Aires.

Inserir Brasília no novo eixo dinâmico do desenvolvimento econômico nacional deve constituir-se num objetivo, que contudo só terá chances de se consumir se fizer parte de um planejamento que envolva toda a sociedade civil, na perspectiva de se evitar o total colapso econômico-social da capital federal e de sua região num futuro próximo.

* Presidente do Sindicato dos Economistas do DF e Coordenador de Análise Econômica da Codeplan