

ESTRUTURA SUBUTILIZADA

LUCIANA NAVARRO

DA EQUIPE DO CORREIO

GUILHERME QUEIROZ

DO JORNAL DO COMÉRCIO

Em posição privilegiada no centro do país, Brasília é ponto de ligação entre todas as regiões do Brasil. Mas apesar da localização estratégica, do ponto de vista logístico a capital federal não exerce sua vocação de polo de distribuição de mercadorias. Pelo contrário, a cidade se caracteriza mais como um entreposto comercial. Produtos de diversas partes do país chegam ao Distrito Federal em caminhões, trens e aviões, mas poucas mercadorias saem da cidade, relação que torna a estrutura produtiva local cada vez mais dependente das outras.

A condição de entreposto é o principal sintoma da subutilização da infra-estrutura existente. Poucos centros comerciais e industriais do país se encontram na convergência de uma malha de transportes como o DF. O Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek já é o terceiro mais movimentado do país em número de passageiros, atrás do Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP) e o de Congonhas, na capital paulista.

O transporte aéreo de carga, porém, resume bem a dependência do DF de outras unidades da Federação. Entre janeiro e outubro deste ano, 36,5 mil toneladas passaram pelo aeroporto de Brasília, segundo a Infraero. O volume representa apenas 3,6% das 1 milhão de toneladas que circulam por outros terminais do país. "O aeroporto de Brasília precisa ser tratado como um terminal regional. Para isso é preciso ampliar a pauta de exportações e de produtos fabricados no DF. Precisamos criar carga além do agronegócio", ressalta o superintendente de Varejo do Banco do Brasil no DF, Luiz Carlos Silva de Azevedo.

Para o diretor da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transportes de Carga (Fenatac), José Hélio Fernandes, a relação excessiva-

mente desigual entre entrada e saída de produtos do DF exerce uma forte influência na economia local. Como grande parte do que o DF consome vem de outras unidades da Federação, a falta de infra-estrutura de transporte de cargas gera prejuízos. "Quanto maior o tempo na estrada, maior o risco de acidentes e o custo da viagem. Mas isso não é tão perceptível quanto o caos nos aeroportos", acrescenta.

Fernandes defende o investimento na malha rodoviária geral do país. Para o diretor da CNT, a recuperação de trechos rodoviários é uma forma de favorecer o crescimento da economia brasiliense. "Em um raio de 1,5 mil km da cidade está localizada grande parte do consumo no país, mas para crescer é preciso que exista infra-estrutura. E só assim veremos concretizado nosso desejo de ver Brasília se transformar em um polo logístico", afirma.

Trilhos

O diretor-executivo da Associação Nacional de Transportadores Ferroviários (ANTF), Rodrigo Vilaça, aposta na criação de centros de recebimento e distribuição de cargas como solução para a ociosidade das ferrovias brasileiras. Grande parte do que é transportado no DF e em Goiás relaciona-se ao cultivo de soja na região. Para tirar o transporte de *commodities* do foco, Vilaça defende o desenvolvimento de uma cultura de transporte de mercadorias em contêineres, o que barateia o processo. "Precisamos agregar valor ao transporte ferroviário para atrair mais clientes", diz o diretor da ANTF.

O professor do Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB), Carlos Alberto Ramos, ressalta que o DF precisa elaborar um plano de desenvolvimento que inclua a atração da produção de grãos do Centro-Oeste, para ser processada em solo brasiliense ou no Entorno. Isso, segundo ele, aproveitaria melhor a estrutura existente e agregaria valor aos produtos. "Um grande mercado consumidor não precisa produzir tudo, mas a produção pode ser induzida. Brasília precisa descobrir sua potencialidade", destaca.

Apesar da malha de transporte privilegiada, o Distrito Federal não consegue superar a condição de entreposto comercial

