

O controvertido custo de Brasília

25 ABR 1980

E. D'ALMEIDA VITOR

Até que ponto as obras da construção de Brasília terão interferido direta ou indiretamente, na economia brasileira? Qual a sua responsabilidade no processo inflacionário nacional? Terá esse empreendimento, afetado negativamente, o desenvolvimento de outras áreas geoeconômicas do Brasil?

Tais indagações são sugeridas pelas aleivas afirmações, feitas (ainda hoje) por uns tantos, deformando a verdade, confundindo a alguns com a dúvida; quando não, criando a falsa «certeza», de que a construção da Nova Capital nos ermos do Centro-Oeste, foi «desastrosa» para a economia nacional.

Considere-se, de princípio, que esse desequilíbrio, alegado como imposto pela construção de Brasília, é anterior ao seu advento. Em verdade, a desorganização da economia brasileira, profundiza suas raízes no tempo, resultando de uma lenta deterioração dos valores financeiros com o aviltamento do preço de nossas matérias-primas, em relação aos interesses dos grupos industriais estrangeiros, como uma constante em nossa história econômica. Outro fator, tem sido a transferência para o exterior, incontrolada, de lucros e royalties sobre produtos por nós manufaturados, assim como a criminosa conversão de moedas por especuladores de toda classe; como ademais o desnível desfavorável ao Brasil do intercâmbio de capitais em nosso comércio de importações e exportações; também a encampação de empresas estrangeiras por valores fictícios; e, até, a absurda contradição de um país como o nosso, classificado como «subdesenvolvido», desfazer-se de parte de suas reservas de ouro (1965) no Fundo Monetário Internacional (FMI), para adquirir obrigações do Tesouro dos Estados Unidos, ou seja, financiar o desenvolvimento de nosso maior credor.

Isso, sem que se leve à conta, a tradição de nossa história administrativa, de inadequado planejamento unilateral para o todo geográfico nacional vário, tendo como suporte a improvisação circunstancial; e o gravame do aumento continuado de um funcionalismo de baixo rendimento; além dos privilégios fiscais de natureza política. E como se tanto não bastasse, são as ainda próximas, causas da última Guerra, na qual fomos envolvidos (1942-1945), por força de acordos internacionais, irrecusáveis, que comprometeu, ainda mais, o Orçamento da União, impondo o recurso do aumento, em espiral, do meio circulante, para atender à brusca mudança das estruturas sociais, provocada por novas técnicas de produção, a formar um novo estrato para a sociedade brasileira em transição econômico-social.

Obviamente, não foi Brasília — cuja construção teve início na segunda metade da década de 50 — que provocou nossas emissões de papel moeda, aumentando a inflação no meio circulante brasileiro. É certo que através desse empreendimento, foram feitas várias emissões, destinadas, inegavelmente, a obras de infra-estrutura, como Caminhos, Energia e Transportes, sobretudo; por si mesmas, capazes de revalorizar-se em lastro compensador; e não especificamente destinadas à construção de Brasília; enquanto se justificavam tais emissões, pelas possibilidades de ressarcimento previstas; sendo indubitável, porém, que nela, terão sido empregadas partes insubstanciais dessas mesmas emissões, como investimento de recursos reversíveis.

Dai, no entanto, à leviana acusação a Brasília, da responsabilidade pelo descontrole do meio circulante e da aceleração da espiral inflacionária, vai uma grande diferença; denunciando esse indiciamento, irrecusável desonestidade de propósitos, tanto mais, a insistência de sua divulgação, objetivando confundir e indispor os menos avisados.

Tal é o caso do ex-embaixador norte-americano junto ao Governo brasileiro — sr. Lincoln Gordon,

que, em 1965, durante relato feito na subcomissão de Dotações da Câmara de Representantes de seu país, afirmou que «a Embaixada dos Estados Unidos no Brasil tinha calculado um investimento de 600 milhões de dólares antes de abril de 1960, e que desde a realização deste cálculo, tinha sido gasto mais de um bilhão de dólares na Nova Capital»; levandade, aliás, que, à época, foi contestada pela pequena imprensa brasileira (não subsidiada pelos trusts norte-americanos) enquanto na Câmara dos Deputados, o representante do Rio Grande do Sul, deputado Matheus Schmidt, fazia um protesto formal, demonstrando de maneira irretorquível, que esse «cálculo» do diplomata ianque, exedia a «todas as emissões feitas no país até 31 de dezembro de 1965».

A verdade em si está contida neste reporte de Geraldo Irineo Joffily: «Pelos cálculos discutidos no Senado Federal, em março de 1963, os gastos da União com a construção de Brasília, até a mudança da Capital, não iriam além de 60 milhões de cruzeiros (o grifo é nosso), incluindo os seguintes empréstimos: 10 milhões de dólares do EXIBANK para a aquisição das estruturas metálicas e equipamentos empregados na construção dos blocos dos Ministérios, e com outros bancos estrangeiros, mais quatro milhões de dólares utilizados na aquisição da Usina Hidro-Elétrica do Paranoá e demais instalações, além de outras máquinas destinadas aos serviços de água, esgoto e telefone».

Esses dados, quicá reunidos pelas Comissões de Inquéritos — criadas pelo presidente Jânio Quadros (1961), evidentemente interessado em desmoralizar (sem êxito, por certo), a construção de Brasília — iriam servir de sustentação para esta incontestável observação de Maurício Waitsman, de que «os dispêndios financeiros do governo com a construção da Nova Capital, eram modestíssimos, comparados com o vulto da obra realizada, e, até mesmo em confronto com o déficit de algumas autarquias»; para logo especificar que, «todo o dinheiro público empregado em Brasília é menor que o déficit anual da Rede Rodoviária Federal (RRF) e da Marinha Mercante Brasileira».

Mais recentemente, constataremos que duas obras, senão supérfluas, ao menos adiáveis, custariam, cada uma delas, mais que a construção básica de Brasília: a Ponte Presidente Costa e Silva — projeto (já onerosamente alterado) de Oscar Niemeyer, ligando a Av. das Nações à Península Sul do Lago Paranoá, pretendida homenagem do prefeito engenheiro Wadjô Gomide, que inicialmente custou Cr\$ 18.079.481,64 (dezoito bilhões, setenta e nove milhões, quatrocentos e oitenta e um mil e sessenta e quatro cruzeiros antigos), tendo tido por três vezes adiada sua inauguração, pois sua conclusão obrigara a dispêndio de soma igual à já empregada; e o Espaço Cultural (atual Centro de Convenções) — projeto do arquiteto Sergio Bernardes, na Esplanada, entre a Praça do Buriti e a Torre de Televisão, iniciativa do governador Hélio Prates da Silveira, no valor de Cr\$ 60.000.000,00 (sessenta bilhões de cruzeiros antigos), à sua vez, depois, grandemente aumentado. Este, aliás, que na impossibilidade de inaugurar a ponte mandada construir por seu antecessor — para cuja continuidade das obras, ele próprio creditara Cr\$ 11.044.709,64 (onze bilhões, quarenta e quatro milhões, setecentos e nove mil e sessenta e quatro cruzeiros), para não deixar de inaugurar uma ponte qualquer, mandou construir outra, em regime de urgência, na mesma área, dependendo nesta, cerca de Cr\$ 7.500.000.000,00 (sete bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros antigos) — no quanto se incluem trabalhos suplementares, vias de acesso, asfaltamento, urbanização etc...

Qualquer dos cometimentos, mesmo este último, são de custo

superior a todo o conjunto de obras de Brasília, na fase de sua construção inicial (1956/60), cuja singularidade de concepção urbanística dignificaria tanto aquele que teve a coragem moral de afrontar a descrença de uns tantos, os interesses contrariados de outros e a oposição organizada por uns e outros, como aqueles que, anonimamente, participaram desse encontro do Brasil com o futuro.

Tais fatos aliás, ocorridos posteriormente à publicação do livro de Maurício Waitsman, citado, não puderam ser por ele registrados; como ainda não havia sido restabelecida a confiança na efetividade da mudança, do que resultou uma ascendente procura dos lotes não vendidos pela NOVACAP, e que a levou, não só à sua reavaliação, como a uma reformulação no sistema de vendas dos diversos tipos de seus loteamentos — residenciais, comerciais, industriais, superquadras, mansões e chácaras (cujos preços se haviam aviltado com o tempo e desvalorização da moeda), levando-a a estabelecer o sistema de licitação dos mesmos, com revalorizações que ultrapassaram a 1.000% de seu valor «histórico»; superando, destarte, de maneira simplesmente fantástica, o previsto das vendas; ultrapassando, em muito, o custo da construção; tornando Brasília, mais do que um empreendimento autofinanciável, grandemente rentável para o Tesouro da União.

Que se diga a bem da verdade; tal não fora computado nos cálculos da Receita e Despesa do empreendimento; contraditório, assim, e de maneira eloquente, a insidiosa acusação de que Brasília foi um onus para o Erário Nacional, cujo aqodamento da realização, terá prejudicado de um modo ou de outro, o processo de desenvolvimento das demais Unidades da Federação.

Isso não quis ver, também o ex-senador Men de Sá, da representação fluminense, entre outros, que, em 1963, insistia em apontar Brasília como causa das dificuldades nacionais, condenando as despesas acarretadas com a construção, que, a seu ver, teriam sido melhor aplicadas na construção de rodovias, ferrovias e direção do Oeste (?). Bom foi que ali se encontrava ainda, o senador Pedro Ludovico — o bravo construtor de Goiânia, para contestá-lo, advertindo-o do seu erro, de supor que esses caminhos viessem a ser construídos em nossa época, ao menos, sem a motivação da mudança da Capital Federal para a região do Planalto Central do Oeste. Engajara-se o representante do Estado do Rio de Janeiro entre aqueles que não quiseram ou não tiveram condições de se aperceberem do significado de Brasília, transformando a economia brasileira, a partir de sua infra-estrutura, com a integração nacional, na ampliação acelerada de caminhos rodo-ferroviários, propiciando um intercâmbio efetivo dos centros de produção com os mercados de consumo do litoral; principalmente, como incentivo da produção; que sem a mudança da Capital, seria indefinidamente adiada, como vinha sendo, desde 1894; mesmo após as conclusões do Relatório Cruls.

E, assim, como mudou os rumos de nossa economia, haveria de mudar, de modo irrecusável, os padrões de comportamento humano e social do homem brasileiro; não apenas na área geográfica do novo Distrito Federal, mas em todo o território nacional, pela aplicação gradativa da experiência urbano-social de Brasília.

Transcrito do livro
«História de Brasília»
a ser lançado brevemente