

# Dinheiro não aceita desaforo

Manoel Azevedo Leão

**M**UITAS vezes ouvi do Marechal Pires Ferreira esta advertência a um dos três netos, meus saudosos amigos, quando queriam fazer alguma compra maior, que não cabia na mesada.

Na vida, tenho observado quanto há de certo nessa expressão do velho Marechal: trate-se de pessoas, de empresas ou nações.

Num relance, constata-se logo que no Brasil, em tempo algum, esbanjou-se tanto dinheiro como nestes últimos oito anos.

Começando pelas mordomias. A elas fazem jus, em Brasília, como mostrou o O Estado de S. Paulo, os funcionários acima de determinadas categorias, sirvam diretamente a União ou qualquer das numerosas autarquias. Vão do fornecimento de gêneros alimentícios, turnos de empregados domésticos, um ou mais guarda-costas, a automóveis dos tipos mais caros, numerosas mansões providas do que há de mais requintado etc.

Além de todas as mordomias, há ainda o liberal pagamento de passagens aéreas. Os aviões voam cheios para Brasília e de Brasília, mas não há neles mais de 20% de passageiros que viajam por conta própria.

Tratamento igual, ou que dele se aproxime, não existe nos países mais ricos do nosso mundo. E agora a mania de grandeza espalhou-se pelo exterior. Embaixadas com perto de cem funcionários, dois carros de luxo para o embaixador e um para a embaixatriz.

Os palácios de Brasília erguem-se, uns atrás dos outros, competindo em tamanho e luxo. Sobressaem-se os do Alvorada, do Itamarati, do Banco Central e do Banco do Brasil. O do Banco Central tem 4 andares enterrados e 8 acima do solo, mas, desses 8, só 4 podem ser utilizados, pois a estrutura não suporta a carga adicional com a ocupação dos últimos andares.

O prédio anexo ao Congresso Nacional foi largamente aumentado, permitindo uma sala para cada Senador e outra para cada Deputado e nos longos corredores de acesso foram instalados tapetes rolantes (!), para poupar as caminhadas de nossos congressistas.

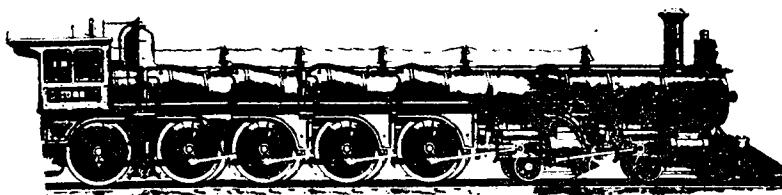
Todas as repartições que se transferem para Brasília vão logo construindo prédios próprios, sempre sem pensar no que custam à Nação.

Na Praça Mauá, esquina da Avenida Rodrigues Alves, há um modesto prédio de três andares e acabamento simples. Em metade dele estava instalada a Inspetoria Federal de Estradas e na outra a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, que depois se transformou em Departamento de Portos e Rios Navegáveis. Na modesta instalação da Praça Mauá, trabalharam os nossos mais eminentes engenheiros portuários Francisco e Lucas Bicalho, Lec Coq de Oliveira, Manuel Bandeira, Oscar Weinschenk, Miranda Carvalho. Lá foram pro-

jetados ou estudados os projetos e fiscalizadas as construções dos Portos do Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Rio Grande, Salvador, Recife, Belém, Manaus. Agora foi o Departamento transferido para Brasília e, para abrigá-lo, construído importante edifício.

Temos atacado os mais audaciosos projetos sem cuidadosas reflexões, sem ao menos dispor de financiamento apropriado, como se o dinheiro público viesse de uma mina inesgotável.

Itaipu foi preferida, mais pela vaidade de possuirmos a maior hidroelétrica do mundo. Não foram ouvidas as judiciais ponderações do eminentíssimo engenheiro Octavio Marcondes de Ferraz, a quem se deve a construção da hidroelétrica de Paulo Afonso, sem o desvio do Rio São Francisco, o que seria extremamente dispendioso, exigindo a abertura de um grande canal em rocha basáltica. Com o emprego de enseca-



deiras foi possível vencer o desafio, o que a muitos, e a mim próprio, parecia irrealizável. Mas com a invenção de um naviozinho que afundava a montante das enseadeiras, para obter uma pequena contenção da torrencial velocidade da água no braço principal do rio, ele conseguiu dominá-lo.

Para Itaipu, Octavio Marcondes de Ferraz propunha um projeto menor e mais barato. Inteiramente situado em território brasileiro, o que tem muita importância, pois não fazemos idéia dos aborrecimentos que ainda podem advir da solução adotada, de uma empresa binacional.

E as compras antes da hora, trazendo desnecessariamente o dispêndio dos juros, que hoje não são desprezíveis. Caso típico, a extemporânea aquisição de equipamentos para a Aço-Minas, que está agora sendo montada, com grande turma, encarregada de limpar a ferrugem que atacou o material exposto ao sol e à chuva.

A insensatez na construção da Ferrovia do Aço calçada num anteprojeto desvairado, com a descida da Mantiqueira com raios mínimos de 900 metros e rampa de 1,1%. Fernando Carneiro cita, em um artigo, observações do "Royal Institute of Foreign Affairs", sobre as dificuldades de acesso ao interior, nesta parte da América do Sul, o que não tem paralelo em outros continentes. Os Andes de um lado, e do outro a Serra do Mar; esta, embora muito mais baixa, apresenta escarpas alcantiladas muito difíceis de vencer! A Ferrovia do Aço nas condições do anteprojeto não

pode adaptar-se ao terreno e vem pendurada passando de túnel para viaduto e de viaduto para túnel. Não há no mundo estrada mais cara para o transporte, quase exclusivo de cargas. E que cargas? Cimento e minério de ferro. O cimento, com fretes altos, não poderá concorrer com as fábricas deste lado da Mantiqueira, e o minério de ferro não suporta maiores fretes, pois há jazidas espalhadas por boa parte do nosso planeta. E não é preciso pensar muito para concluir que a atual linha Centro vai continuar. De fato, cidades como Juiz de Fora, Barbacena, Conselheiro Lafayette não podem deixar de ser servidas por estrada de ferro. Assim, terá a Rede de despendido com a conservação de duas linhas de bitola larga, praticamente para as mesmas cargas e os mesmos pontos de partida e destino.

A Eletrobrás, com estudos mais detalhados, constatou que, pelo aproveitamento das grandes e pequenas quedas será possível a construção de usinas, que somadas, elevarão a mais do dobro a potência atualmente instalada, e temos tecnologia nacional para o projeto, construção e operação dessas usinas. Mesmo com o Brasil crescendo mais que o resto do mundo, decorrerão pelo menos 50 a 60 anos antes que se torne imperiosa a utilização de usinas atômicas. Nesses 50 a 60 anos quais progressos terá feito a tecnologia do átomo? Bem antes disso, essas usinas agora em construção estarão obsoletas. É ridícula a justificativa de que nós precisamos ter, porque a Argentina tem. O conhecimen-

to do átomo não é adquirido em reatores, mas os estudos das partículas atômicas são feitos, em toda parte, em laboratórios especialmente construídos e equipados.

Nesta hora no Instituto Kurчатow, em Moscou, e na Universidade de Princeton, em Nova York, utilizando o aparelho denominado Tokamaka, cientistas russos e americanos tentam obter a fusão de dois átomos de hidrogênio e um átomo de hélio. Se isso for conseguido ter-se-á chegado a uma fonte de energia inesgotável e absolutamente limpa — a energia que recebemos do Sol. As dificuldades são imensas por causa dos milhões de graus de temperatura que será preciso alcançar, a fim de que se dê a fusão. Mas estão trabalhando com jatos de elétrons e raios laser. De qualquer modo, se isso ocorrer não haverá mais o uso de materiais radiativos.

As usinas como as nossas não são 100% seguras; basta lembrar o que ocorreu no ano passado nos Estados Unidos, na Usina de Três Milhas. E o pior é que até hoje não se descobriu como dispor do lixo resultante da decomposição do urânio 325. O lixo atômico é constituído por material altamente radiativo, com a vida média de centenas de anos.

Enquanto o dinheiro é despendido a mãos cheias nesses projetos mais do que temerosos, muito tem ainda de ser gasto na construção dos metrôs do Rio e de São Paulo. Sabemos, ambos são indispensáveis a essas duas cidades, mas não trazem benefício algum ao resto do país, que sofre as consequências de maior inflação.

E os fabulosos dispêndios com as perfurações submarinas, de resultados muito relativos? E com a Transamazônica? A quanto montarão toda essas despesas?

O desprezo com que é tratado o dinheiro público tornou-se ainda mais patente nas viagens presidenciais a Londres e Paris, capitais separadas por menos

de uma hora de vôo. Pois bem, o Presidente foi a uma, voltou, e logo depois partiu para a segunda, e sempre acompanhado por um séquito de fazer inveja aos marajás nos bons tempos.

E pior, projetos fundamentais para a economia nacional ficam encalhados pela burocacia e avidez das próprias empresas públicas.

Queremos, por justo motivo, levantar a produção agrícola para alimentar a população sempre crescente e para atender em parte as imperiosas necessidades de nossa balança comercial. Uma das faltas sensíveis ao solo do Brasil é o fosfato, de que importamos cerca de três milhões de toneladas por ano. Pois bem, o fosfato de Patos (Minas), descoberto por Djalma Guimarães, falecido em 1964, gerou a maior discussão sobre a quem caberá a exploração em grande escala. Parece que só agora chegaram a um acordo — será explorado por quatro empresas estatais, uma das quais é uma subsidiária da Petrobrás, especialmente criada para esse fim. E até hoje Patos não é servida por estrada de ferro.

O potássio, outro fertilizante essencial, foi encontrado em poço da Petrobrás, em Carmópolis (Sergipe), há vários anos, mas não sabemos quando e como será explorado. Uma concorrência a que foram admitidos concorrentes inidôneos, resultou em uma questão judiciária que ainda perdura. E o Brasil importando potássio...

Tanto dinheiro posto fora, ou esbanjado desordenadamente, somados ao preço de guerra do petróleo, fazem-nos não acreditar haja manobra capaz de deter a inflação que nos vem sufocando.

A poupança interna que o governo pede não será apreciável, frente aos impostos e taxas de serviços públicos, que têm sido elevados em proporções maiores do que a da própria inflação.