

MARCO ANTÔNIO CAMPANELLA

Metrô, a questão das prioridades

Num país como o Brasil, ainda marcado pela fome, a miséria e a ignorância, a construção do metrô de Brasília seria uma prioridade?

A pergunta — e a resposta, frequentemente em tom afirmativo — passou a figurar no diálogo de políticos, empresários, executivos e, até, das pessoas mais simples do povo, desde que o Governo do Distrito Federal decidiu as obras de um metrô que reduzirá a distância no tempo entre a periferia e o coração da capital da República.

Muitas justificativas e dados foram apresentados para sustentar a obra: o preço do quilômetro (o do Rio, US\$ 170 milhões; o de São Paulo, US\$ 270 milhões; o de Brasília, pelas suas características, apenas US\$ 13 milhões); o perfil do transporte de massa no DF (o menor índice de renovação de passageiros por quilômetro rodado do país); a necessidade de se antecipar a um futuro previsível numa cidade que apresenta os maiores índices de crescimento demográfico.

Nenhuma dessas respostas, entretanto, conseguiu calar a pergunta, quando ela é motivada pelo provincianismo dos que vivem como mariposas das verbas públicas, ou pela ignorância dos que só conhecem a Brasília dos palácios.

Quero me referir, aqui, mais precisamente, aos que, voluntariamente ou não, rebelam-se contra a construção do metrô de Brasília movidos por uma visão absolutamente colonialista do Brasil.

Para esses, se há fome, não se pode construir metrôs, hidrelétricas, aviões, siderúrgicas. Levando esse raciocínio as últimas consequências, deveríamos retroceder no tempo e reingressar no absolutismo do modelo agropastoril que nossa revolução industrial de 1930 começou a superar.

Ora, num país pobre e atrasado, que ainda não conseguiu sair das fronteiras do terceiro mundo, para



Deveríamos então retroceder no tempo e adotar o modelo agropastoril que a partir de 1930 o nosso País começou a superar?

quê construir metrôs, como o de Brasília, com tecnologia nacional, que não utilizará sequer um prafuso produzido pelas multi?

As mentes colonizadas só poderiam entrar em convulsão diante de tal realidade. Elas consideram que apenas as nações desenvolvidas dotadas, talvez, de povos mais inteligentes — devem ter a primazia da indústria, da técnica, enfim, do desenvolvimento. A nós, está reservado o papel de mercado cativo para o consumo dos bens, técnicas e serviços produzidos no primeiro mundo e meros exportadores de matérias-primas, manufaturados e produtos fracamente industrializados a preço vil.

O metrô de Brasília é mais um claro sinal do nosso desenvolvimento. E, mais do que isso, de nosso desenvolvimento soberano. Uma evidência de que somos capazes de revolucionar o transporte que vai servir às parcelas majoritárias e mais necessitadas de nosso povo com engenharia, mão-de-obra e tecnologia puramente nacionais. Sem xenofobia, é claro. Mais uma demonstração de que podemos andar com nossas próprias pernas, como já o fizemos, apesar de todas as resistências, em inúmeros segmentos da nossa indústria.

A interrupção do metrô de Brasília não significará a mesa farta do pobre nordestino no dia seguinte. A experiência de alguns países do Leste Europeu assinalou, recentemente, que a redução ou paralisação das obras de infra-estrutura e dos investimentos na indústria pesada teve como consequência mais miséria, mais abandono, mais delinquência.

Outra experiência nos mostra, por outro lado, que a riqueza de algumas nações tem significado, historicamente, a nossa pobreza. Nesse ponto, sim, reside uma contradição incontornável, que o Govern. Roriz, com a iniciativa de construir o metrô, da forma como está construindo, está ajudando a superar.

■ Marco Antônio Campanella é jornalista e ex-deputado federal pelo PMDB-DF

