

O Metrô e o medo do desconhecido

José Carlos Mello

Em que pesem os grandes números que povoam o nosso País, o tamanho do território, a população, o PIB, a multidão de miseráveis — somos enormes tanto na riqueza quanto na pobreza — os brasileiros ainda ficam perplexos ante obras que deveriam fazer apenas parte de nosso cotidiano.

A obra pública nos causa espanto, como se não fôssemos capazes de vencer obstáculos; como se tivéssemos uma pré-destinação para as coisas menores, pequenas e até mesquinhas; o grande é confundido com o faraônico, com o inútil, com o supérfluo.

Queremos gerar energia para mover um país com 150 milhões de habitantes. No entanto, qualquer hidrelétrica de porte médio é tachada de faraônica. Temos uma das menores densidades de malha rodoviária do mundo, a expansão da mesma provoca imediatamente críticas, as imensas perdas agrícolas por falta de transporte não são sequer comentadas.

Parecemos uma Nação precisando de um imenso divã, ou, quem sabe, um berço esplêndido, para que possamos perder esse complexo de inferioridade que nos amesquinha e nos torna pequenos.

E as poucas obras em andamento ainda são criticadas, e as críticas se assemelham às conversas de sarau. Não precisam ter fundamento para existirem, pois são apenas conversas para passar o tempo. Acontece que os formadores de opinião passam a emitir opinião sobre aquilo que

pouco conhecem, ou apenas ouviram falar.

Dentre as poucas, pouquíssimas obras em andamento, está o metrô de Brasília.

Há mais de dez anos discutida, estudada, planejada, nada nela é improvisado, nada foi decidido sem prévio estudo. No entanto, de tempos em tempos, voltam as críticas.

O tamanho ideal de cidade para o transporte passar a ter sua espinha dorsal baseada em um transporte sobre trilhos é quando o aglomerado urbano tem por volta de um milhão de habitantes. O metrô de Brasília começa, portanto, um pouco tarde, estamos com um milhão e 600 mil.

Os do Rio e São Paulo, nem falar. O nosso bacharalesco país perdeu inúmeras oportunidades para dar transporte adequado, sobre trilhos, a estas cidades. Desde a década de 20, os planejadores e engenheiros mostravam a necessidade de ser iniciada a construção do metrô daquelas duas cidades, por imprevidência, medo do desconhecido e despreparo de dezenas de administradores que por elas passaram ignoraram aquela necessidade, só recentemente foram construídos aqueles metrôs, defasados quase um século dos de Londres, Paris, Nova Iorque, Buenos Aires e por aí vai.

O planejamento inicial de Brasília criou uma situação injusta para a população mais pobre: a enorme distância que separa para as cidades-satélites e o Plano Piloto, principal pólo gerador de empregos. Tudo que poderia ter sido testado ou feito em termos de transporte por ônibus, já foi executado.

Quanto aos custos, além de terre-

no favorável, do ponto de vista geológico e topográfico, a inexistência de desapropriações foi fundamental para baratear a obra. Quarenta e cinco por cento do custo do metrô do Rio foi representado por este item — pouco remanejamento de redes subterrâneas, o que não ocorreu nas cidades do Rio e São Paulo, onde além da intensidade de redes (gás, água, esgoto e telefone, etc.) inexistiam cadastros confiáveis.

O metrô de Brasília está sendo construído na hora certa, com a população certa e com custos baixos. As críticas a esta obra poderiam ser eliminadas com algumas horas de conversa ou leitura sobre os transportes da capital. As críticas são desprovidas de fundamentação, mais parecem velhas conversas de sarau.

Acrescentando-se a tudo isso a lisura e transparência na construção do processo de contratação das obras, nenhuma crítica. Num período em que a população, a imprensa, o Congresso, estão particularmente atentos a este tipo de coisa, o metrô de Brasília passa incólume pelo teste da probidade administrativa.

As críticas só cessarão na hora em que perdermos nosso complexo de inferioridade ante as obras necessárias e compatíveis com a dimensão dos problemas que elas se propõem a solucionar. Até lá, lamentavelmente, teremos que viver como se estivessemos em um pequeno país, com toda infra-estrutura construída e operando exemplarmente.

□ José Carlos Mello, engenheiro, ex-secretário do GDF e ex-secretário-geral do extinto Ministério do Interior