

Brasília prejudicada

A condição de pioneiro, ensina a história dos povos, não se compadece com vacilações em horas difíceis ou com o desanimar ante obstáculos que se erguem no trajeto de longas e tortuosas caminhadas. A saga da construção de Brasília ainda é memória recente e demonstra, de modo cabal, que a vontade e a determinação dos homens arrostam todos os sacrifícios impostos pela efetivação das grandes empreitadas de alcance social.

Com tal espírito altaneiro e ânimo indomável, deve o Governo do Distrito Federal não se deixar abater com o corte sofrido em 25 por cento dos recursos do Orçamento Geral da União especificamente destinados ao metrô. A poda orçamentária situa-se no âmbito de um esforço abrangente que atingiu a muitos outros empreendimentos básicos. A reconhecer-se o acerto do denominado Plano Verdade, o melhor caminho parece ser o de contra-argumentar com as autoridades federais e relemburar alguns sólidos pontos de sustentação que distinguem o metrô de Brasília com base em significativas razões legitimadoras da necessidade da conclusão da obra, sem alteração dos prazos e do traçado inicial.

Com o funcionamento do metrô, a partir do dia 21 de abril de 1994, o Distrito Federal atingirá a um ponto ótimo em seu sistema de transportes, hoje um item considerado deficiente e objeto de justa crítica por parte da população de baixa renda, obrigada, diuturnamente, a grandes sofrimentos para chegar aos locais de trabalho e outras atividades como o ensino, a assistência médica e o lazer necessário a qualquer cidadão.

A interrupção de uma obra grandiosa, quando esta já chegou a 60 por cento do total, com todos os prazos e pagamentos em dia, assemelha-se a um anátema condenatório do próprio destino histórico de Brasília e das tarefas que cabem à capital da República, como centro nacional de decisões e anfitriã de mais uma centena de representações diplomáticas e escritórios de organismos internacionais. Que tal seria, para a prezadíssima imagem do Brasil no exterior, a exibição de imensos

esqueletos de construções inconclusas? Como ficaria, também no mundo lá fora, a reputação das autoridades brasileiras, por haverem decidido a paralisação de um moderno e revolucionário sistema de racionalização de transportes na cidade que ostenta o galardão de ser Patrimônio Cultural da Humanidade?

São estas as indagações a que devem responder o ministro da Fazenda, Fernando Henrique Cardoso, e o presidente Itamar Franco depois de procederem à nova verificação das cifras assinaladas no Orçamento da União, com ponderação e sem preconceitos. Pois é fato notório que as verbas da União para o metrô representam apenas um terço de um milésimo do Orçamento. O empreendimento atingido pela durindana do corte orçamentário destina-se a atender 450 mil passageiros por dia, sendo que seu raio de ação corresponde à prestação do serviço de transporte racional a um contingente de um milhão e 200 mil pessoas.

Se tiverem paciência e boa vontade, as autoridades federais poderão ouvir do Governo do Distrito Federal uma enorme fieira de argumentos irrespondíveis, que desaconselham a paralisação dos trabalhos do metrô. Um deles — absolutamente esmagador — é o de que fica mais barato para os cofres públicos terminar a construção do que interrompê-la, tamanhos são os compromissos a serem cumpridos com todos os tipos de empreiteiros. E há também o flagelo social do desemprego de milhares de operários e técnicos, além da lamentável capacidade ociosa a ser provocada na área dos empregos indiretos.

Com o metrô prejudicado, espera-se, por parte do governo do DF, que recorra à opinião pública por todos os meios a seu alcance e que pesquise, nas retortas da imaginativa oficial, fórmulas modernas, ousadas e com sustentação jurídica e política. Não basta ser pioneiro à moda antiga. É preciso ousar e fazer do desafio imposto pelo Plano Verdade uma excelente ocasião para demonstrar fibra, espírito de luta e capacitação profissional acima de revezes eventuais.