

Um projeto comunitário

O metrô de Brasília está, desde ontem, em operação experimental ao longo de 20 quilômetros de linha, sendo que 75% das obras já estão concluídas. O fato foi amplamente noticiado por este jornal e pelos veículos de comunicação em geral. A importância deste que é o maior investimento público no Distrito Federal desde a inauguração da cidade é amplamente reconhecida por parte da opinião pública, excetuando-se aqueles setores que sofrem de acentuada miopia político-ideológica.

Não há informação nova a fornecer quanto à obra e/ou às solenidades que, no último domingo, marcaram a inauguração do trecho compreendido entre Samambaia e o ParkShopping. Neste País de orçamentos manipulados e obras inacabadas, é importante destacar, contudo, alguns aspectos da construção do metrô de Brasília. Em primeiro lugar, está a questão de como a obra foi iniciada e tem sido conduzida, em especial o fator custo, substancialmente inferior aos sistemas congêneres de outras capitais, tanto em termos globais quanto na comparação entre trechos subterrâneos e de superfície.

Basta que se tome como referência os dois principais sistemas do gênero existentes no País. O metrô de Brasília, embora de custo muito mais barato que o de São Paulo, quando entrar em operação definitiva, será tão moderno e eficiente quanto este. Em relação ao do Rio de Janeiro, a comparação chega a ser constrangedoramente favorável ao do DF em termos de custo, andamento da obra, comprimento das linhas em operação e eficiência.

Do ponto de vista de administração de recursos públicos, a construção do metrô de Brasília tem sido exemplar. Ao contrário do que ocorre com tanta frequência, não é uma obra para a qual se adota um ritmo lento de liberação de verbas e de andamento dos trabalhos, o que acaba sendo sempre oneroso aos cofres públicos, quando não acaba resultando em desperdício porque o projeto passa

de uma administração a outra, que não lhe confere a mesma prioridade, transformando-se em mais um elefante branco como tantos outros. Tampouco se imprimiu um ritmo alucinante com a finalidade de concluir a construção em tempo recorde mas com a contrapartida de custos adicionais dispensáveis e prejuízo para a qualidade.

Não é de hoje que a questão dos transportes é considerada um dos problemas mais graves do Distrito Federal. É certo que a população dos principais núcleos urbanos que cercam o Plano Piloto e se deslocam para este diariamente não é submetida ao martírio dos moradores dos subúrbios do Rio e de São Paulo, que chegam a passar quatro ou cinco horas diárias deslocando-se entre suas residências e locais de trabalho — um tempo precioso injustamente subtraído ao lazer e em prejuízo da produtividade —, arriscando a vida em trens obsoletos ou ônibus superlotados. Mesmo assim, não reconhecer a necessidade da obra é um comportamento semelhante ao de certos românticos de botiquim que se manifestam contra o asfaltamento de ruas nas praias onde possuem residência de veraneio a pretexto de que a melhoria acabaria com o “ar bucólico”, mas isso porque não são obrigados a amassar barro com os pés para sair de casa. Da mesma forma, somente quem não precisa tomar ônibus para longas viagens até o trabalho e já leva menos de 20 minutos do trajeto pode se permitir considerar o metrô desnecessário.

A informação de que o Presidente da República se compromete a fazer os repasses de verbas necessários à conclusão da obra no prazo previsto foi, indiscutivelmente, um dado importante na solenidade deste fim de semana. Ao fazê-lo, o chefe do Governo associou-se àqueles que percebem que a importância de uma obra pública deve ser medida pelos benefícios que traz à população. Este é o sentido do projeto do metrô de Brasília: um projeto comunitário.