

Solução para o Metrô

Não há dúvida de que o governador Cristovam Buarque enfrentará resistências ideológicas poderosas dentro de seu partido, o PT, para efetivar a privatização do Metrô, conforme intenção tornada pública. Parece, contudo, não haver outra alternativa. Paralisada desde o término da gestão Roriz, a obra já consumiu cerca de US\$ 700 milhões. Precisaria de recursos adicionais de igual monta para entrar em operação.

As objeções de fundo ideológico à privatização, conquanto possam apresentar-se, como se prenuncia, em termos sectários ácidos, não diminuem nem resolvem o problema. Antes, servirão apenas para aprisioná-lo dentro de um círculo estéril de debates, enquanto as linhas já construídas, as instalações e os equipamentos ficam expostos a deterioração. As categorias econômicas marxistas, como bem vistas na antiga URSS e nos países do Leste Europeu, não dispõem de meios para resolver problemas do gênero, quando o Estado exaure os seus recursos.

Tem dimensão semelhante a construção do Metrô. A braços com uma das mais graves crises financeiras de sua História, o Distrito Federal não está em condições sequer de satisfazer às demandas primárias de serviços públicos, entre os quais a oferta de assistência médico-hospitalar. Para tornar o quadro ainda mais sombrio, o governo federal, também sufocado pela crise do Estado, suspendeu transfe-

rências que, de forma tradicional, fazia ao GDF. Agora, só os dispêndios previstos na Constituição, ou seja, a cobertura de gastos da polícia, do Ministério Público e do Judiciário, permanecerão como encargos do Tesouro Nacional.

Portanto, a questão ideológica passa ao largo de qualquer solução plausível para o dilema do Metrô, sabido que o GDF está de pires na mão. A privatização poderá converter-se em solução adequada, se forem observadas as regras técnicas, moralizadoras e eficazes previstas na Lei de Licitações. Inadmissível é perpetuar uma situação incômoda e dolorosa aos interesses da população. Ninguém em domínio perfeito da saúde mental aceitará a colocação do problema nas pontas das seguintes considerações: não há transporte racional de massa porque não foi possível terminar as obras do Metrô e seria um sacrilégio ideológico concluí-las mediante concurso da iniciativa privada.

A opção em favor de uma saída privatista recomenda a adoção de cautelas, contudo. Se acaso vingar a intenção do governador Cristovam, é fundamental escolher um modelo de operação isento de qualquer suspeita, como seria a universalização da proposta para acesso irrestrito de todos os interessados.

O que a população de Brasília não aceita é a indefinição em matéria essencial às suas aspirações. Quer o Metrô. O que menos importa é quem vai terminá-lo. Desde que corretamente.

10-7 AGO 1995

CORREIO BRAZILIENSE