

Metrô em linha

Após um longo período de inação, começaram ontem, finalmente, as obras do metrô de Brasília. De acordo com as informações do GDF, o sistema de transporte ferroviário da capital estava no aguardo de algumas providências indispensáveis, desde a renegociação de dívidas e novos créditos do BNDES até a dotação prevista no Orçamento da União para o corrente ano, passando pelos entendimentos com as empresas empreiteiras para a redução de parcelas do custo do empreendimento. Vencidas todas essas etapas, ao que parece, de maneira satisfatória, o Governo do Distrito Federal reenceta a conclusão dessa via ferroviária, que já tem praticamente de 75 a 80% de todos os setores concluídos, inclusive comprados os vagões de passageiros.

Poucas obras em Brasília, cidade de obras polêmicas, foram tão discutidas quanto o transporte metropolitano. São numerosos e de peso os argumentos favoráveis. São também ponderáveis as opiniões em contrário, particularmente quanto ao custo e oportunidade do investimento. Essa etapa, na verdade, já ficou para trás. Não há sentido, nesta altura de 1996, segundo ano do governo Cristovam Buarque, discutir se o metrô deve ser construído ou não - até porque ele já está praticamente concluído, inclusive importantes estações. O que se vinha debatendo era o seu

grau de prioridade financeira, numa conjuntura altamente desfavorável às contas do GDF como, de resto, de toda a administração pública, federal e estaduais.

O que realmente importa, a esta altura dos acontecimentos, é concluir o metrô da melhor maneira possível, ao custo mais baixo permitido nas circunstâncias e pô-lo a funcionar o quanto antes. Só depois que estiver devidamente inaugurado e rodando todos os dias com milhares de passageiros é que se poderão contabilizar os seus custos e o seu benefício. Antes disso, é puro exercício de teoria econômica e política. Aliás, o governador Cristovam Buarque parece ter se guiado por esse espírito pragmático.

Aos críticos empedernidos do metrô brasiliense, convém ponderar que esse sistema moderno e rápido de transporte urbano apresenta um corolário de efeitos positivos que só depois de algum tempo de uso podem ser devidamente avaliados. Um deles, é o descongestionamento de órgãos públicos, empresas estatais e até grandes conglomerados privados, que tendem a deixar o centro da cidade - no caso, o Plano Piloto -, em busca de terrenos mais baratos e tranquilos, próximos das estações de metrô. Com isso, boa parte dos trabalhadores deixa de se locomover diariamente para a cidade, o que, no caso de Brasília, tem um significado altamente salutar.