

CRUZEIRO

CR\$ 15,00

13 DE JUNHO DE 1959



DAVID NASSER: MANTER A ORDEM, SALVAR O BARCO



R47

BRASÍLIA

BENJAMIN SOARES CABELLO



COMO era de se prever, à medida que avançam as obras de Brasília e se aproxima a data de sua transformação em Capital da República, recrudescem a campanha contra ela. Não preciso entrar nas causas dessa campanha. Uns participam dela por puro ponto de vista. Outros por interesses contrariados, sobretudo políticos. Mas todos estão juntos e todos conjugam seus esforços para que Brasília não se transforme naquilo para que está sendo construída.

Muitos são os argumentos empregados, mas ultimamente a maioria se concentrou em um só: a sua inoportunidade. É de se ver como o "slogan" está sendo repetido em todo o País: "Eu não sou contra Brasília, apenas discordo da maneira rápida por que está sendo construída".

Ninguém é contra Brasília, a não ser uns poucos que têm a coragem de dizer que são mesmo contra ela, em tudo e por tudo. Até mesmo porque são contra o Governo e tudo quanto ele faz. Todos os demais repetem a mesma cantilena protelatória.

No princípio, alegava-se que Brasília era inflacionária. Que os órgãos da Previdência Social haviam paralisado seus serviços em todo o País, para gastar toda a sua arrecadação em Brasília. Que o cimento, o ferro, a madeira, tudo enfim que entra na construção civil e mais os combustíveis, de barato, subiam de preço porque estava sendo tudo desviado para Brasília, com sacrifício do resto do País.

E vários outros argumentos, alguns tão pueris que nem vale a pena citá-los. Ou melhor, vale a pena citar aquele do transporte de tijolos por avião. Um avião leva 300 tijolos, no máximo. Cada tijolo custaria, a ser verdadeira a história, para mais de 100 cruzeiros. Só de frete...

Com o tempo, tais argumentos foram morrendo por si mesmos. Brasília dispõe, além da venda de terrenos e dos créditos a longo prazo obtidos no exterior para os materiais não fabricados no País, de recursos no Orçamento Federal. E as obras rodoviárias e ferroviárias construídas ou em construção também têm suas dotações próprias, nos orçamentos dos órgãos a que pertencem. Mas dotações orçamentárias para estradas de ferro ou de rodagem em todo o território nacional pululam no orçamento do Ministério da Viação.

Acontece, ainda, que as estradas para Brasília estão todas elas incluídas nos planos nacionais rodoviário e ferroviário desde muitos anos, pois fazem parte daquilo que é considerado indispensável para o Brasil, sobretudo pela ligação que representam entre o Sul e o Leste com o Oeste, o Nordeste e o Norte.

Nada demais, portanto, está sendo feito ali. Apenas está sendo realizado agora aquilo que mais cedo ou mais tarde teria de ser realizado. Se isso é inflacionário, então precisaremos rever todos os conceitos, clássicos ou modernos, a respeito de inflação.

Quanto aos órgãos da Previdência Social, o que na realidade existe é o seguinte: o Governo Federal deve aos mesmos, pelo não pagamento de suas contribuições, para mais de 40 bilhões de cruzeiros. É pois o Governo Federal que vai pagando aos Institutos, por conta de sua dívida para com estes, para que estes construam em Brasília os apartamentos que devem abrigar todos os componentes, titulares e funcionários, dos três poderes: Executivo, Legislativo e Judiciário.

O que eles estão construindo soma o total de 5.600 apartamentos. A Caixa Econômica também está operando em Brasília, financiando lojas para o comércio e casas e apartamentos para particulares. A Fundação da Casa Popular, por sua vez, já construiu cerca de mil residências, para trabalhadores e empregados em geral. E empresas privadas também controem casas e edifícios, para venda direta aos interessados. Aliás, se se fizesse um confronto entre o que já gastou a iniciativa privada, em Brasília, com as inversões do Governo, a diferença não seria muito acentuada. Talvez o Governo ainda não tenha gasto tanto, em Brasília, quanto os 6 bilhões de cruzeiros que gastou com a seca do Nordeste.

Que mal há nisso? O mal que poderia haver só existiria mesmo se isso não fosse feito, uma vez que o Congresso Nacional, pelo voto unânime de seus deputados e senadores, fixou a mudança da Capital para Brasília em 21 de abril de 1960. Como poderia a Capital mudar sem que se lhe desse a infra-estrutura de uma cidade?

Pois são essas construções e mais a de todos os serviços urbanos, como abastecimento, água, esgotos, arruamento, luz, telefone, acessos, comunicações etc., que constituem a infra-estrutura de uma cidade. Que cidade seria Brasília se não contasse mais do que com os prédios oficiais? Onde morariam e como viveriam os que para lá terão de ir? O que ocorre com esse aspecto de Brasília é o mesmo que ocorre com o resto do País: a ojeriza de certos financistas contra a construção civil ela mesma. O mínimo que dizem é que é inflacionária. Para eles, toda construção é inflacionária. Ora, Brasília é, hoje, construção. Só construção. Portanto, tem de ser inflacionária. Para eles evidentemente.

Sobre o desvio de materiais, como cimento, ferro, madeira, do resto do País para Brasília, isto já foi mais do que esclarecido. O cimento escasseou porque a sua produção não chega para as necessidades do País. E algumas fábricas tiveram seus fornos paralisados para reparos. Vários ao mesmo tempo.

Mas para neutralizar essa campanha basta um pequeno exemplo: o da escassez de chapas para a indústria metalúrgica. A sua escassez é tão grande que a Companhia Siderúrgica Nacional vê-se na contin-

gência de fazer uma importação maciça de 40 mil toneladas, de todas as bitolas, para atender os reclamos da indústria nacional. Apesar de, em Brasília, não se consumir praticamente chapa metálica, não sei por que até agora ninguém se lembrou de atribuir a Brasília a culpa da falta de chapas, como lhe atribuem a falta de cimento e de ferro redondo.

Não é, porém, para defender Brasília que aqui estou eu. Cabe aos responsáveis pela sua construção fazê-lo. Não aqueles que, como eu, com ela tenham apenas o velho dever de consciência de apoiá-la, sem nenhum interesse de ordem pessoal, para que se torne de fato aquilo por que nos vimos batendo há anos: a nova Capital da República.

O que me leva a escrever este artigo é a obrigação moral de advertir meus leitores contra essas campanhas que lhe movem, a fim de não se deixarem envolver por nenhuma de suas modalidades: liquidacionistas ou protelatórias.

Eu que lá estive várias vezes sou o primeiro a reconhecer que a sua construção poderia ser levada a efeito por muito menos do que, na realidade, o está. Mas há um aspecto que precisa ser considerado, em seu caso. É o da velocidade das obras, para que possam estar prontas na data marcada. Poderá alguém garantir, à sua consciência, que uma obra qualquer, contruída a ritmo acelerado, deva custar o mesmo que se fosse construída em tempo normal?

Qualquer um sabe que um telegrama urgente custa, em qualquer empresa de qualquer país do mundo, pelo menos o dobro do que um despacho comum. Brasília equivale a um telegrama urgente. Tem de custar mais caro. Se aceitamos o axioma de que a pressa é inimiga da perfeição, teremos que admitir ser a pressa, igualmente, inimiga da economia. Mas em um país, cujos preços e salários sobem constantemente, a pressa em uma construção pode resultar em menor custo, de futuro.

A verdade, portanto, é que Brasília tem de ser entregue, na data marcada, em condições de permitir que nela funcione o Governo Federal. E isso tem de ser feito a qualquer preço, desde que não seja ela pasto ou sirva de pretexto à corrupção e nela não se verifiquem a segurança e a perfeição técnicas de todas as obras de que se compõe.

Quanto ao que ela vale para transformar a fisionomia econômica do Brasil, bastariam talvez, caso não houvessem outros, muitos outros argumentos, as ligações diretas, rodoviárias e ferroviárias, entre todas as regiões do País, que ela está proporcionando.

Incorrem em uma ilusão aqueles que pensam que essas estradas têm Brasília por princípio e fim. Não. Todas elas fazem parte de planos antigos e se destinam a integrar o território nacional em um só sistema. Não fora Brasília e essa integração se arrastaria, ainda, por muitos, longos anos mais. O mesmo ocorreria se se adiasse a data estipulada para a mudança. Aí está a Praça do Congresso, no Rio de Janeiro, como prova de que uma obra, quando passa a data da sua inauguração, cai em ponto morto. O que já se inverteu em Brasília não permite que Brasília caia em ponto morto.

Da mesma forma ocorre com a marcha para o Oeste, cantada em prosa e verso há decênios, mas lerda, tarda, demorada em demasia. Brasília já está, a esta altura, demonstrando, no extraordinário impulso econômico que atravessa o Oeste, o que ela vai representar do ponto de vista do deslocamento do eixo econômico, do litoral para o interior profundo. Imensas riquezas, secularmente adormecidas, já lá estão sendo estudadas para próxima exploração. Terras ubérrimas, até então ignoradas, estão conhecendo pela primeira vez o arado. Milhões de brasileiros, que viviam vida vegetativa, marginal, começam a produzir e, em consequência, a consumir.

Brasília representa, assim, o elemento de precipitação que faltava para que a marcha para o Oeste e a expansão do mercado interno tomassem o ritmo acelerado de que o Brasil estava necessitando. Ela é, sobretudo, um fator de propulsão na criação de riquezas em forma harmoniosa, em todo o País, e não apenas em certos e determinados pontos do litoral.

Se me permitissem a imagem, eu diria que ela representa, sem dúvida, o outro lado do túnel, que os engenheiros abrem para mais rapidamente perfurar a montanha. Ou o avião no momento da decolagem. É que ao arremeter os motores, na pista, o piloto só tem uma coisa a fazer: levantar voo.

E às donas-de-casa do litoral eu direi que Brasília vai assegurar um abastecimento, em cereais e carnes, como nunca tiveram. Para supri-la, bem como aos novos centros populacionais que estão surgindo em suas adjacências, em produtos industriais oriundos dos centros mais desenvolvidos do País, vai ser necessária uma fantástica soma anual de transportes. A torna-viagem de todos os veículos empregados nesse transporte assegurará, à sua vez, transporte abundante e possivelmente barato para a imensa produção de que é capaz a região em que ela se situa. Essa produção só poderá ter um destino: todos os grandes centros consumidores, que se abastecem de fontes produtoras longínquas.

Brasília é, pois, por enquanto, um investimento. E um investimento, qualquer que seja, só começa a devolver o que consumiu depois que começa a produzir.