

Metrô: quiabo na manteiga

DF CORAÇÃO BRAZILIENSE

18 JAN 1991

Eulo Bettini

Samambaia já não é simplesmente uma planta. É também uma cidade-satélite de Brasília, a primeira, aliás, a ser beneficiada pelo Metrô.

Para quem ainda se lembra da cidade de São Paulo na década de 40, é bem compreensível o trajeto do metropolitano do Distrito Federal no trecho Samambaia-Aguas Claras. Trata-se de uma linha idêntica à do bonde da Light que atravessava no mato do Biológico (Ibirapuera) até Santo Amaro. Naquela época, São Paulo nem cogitava de um subway. Porém, aqui em Brasília, o Metrô vem na hora certa, ligando o Plano Piloto a Taguatinga e Ceilândia.

A construção do nosso metropolitano faz lembrar a expressão de Mauro Garcia nos idos de 1956: é quiabo na manteiga. Tem preço de quiabo, pois, entre outros aspectos significativos para seu baixo custo em comparação aos do Rio e de São Paulo, não depende de desapropriações, salvo de quatro ou cinco prédios de dois andares, em Taguatinga. E bota manteiga no que diz respeito às condições ideais de trabalho. Como fala o Chico Anysio, é "vapt-vupt", notadamente o trecho Samambaia — Aguas Claras, construído em tempo recorde. Nem mesmo as estações apresentam dificuldades: são de superfície, com estrutura metálica.

Cortar o Eixo Rodoviário, na Asa Sul do Plano Piloto, é tarefa das mais fáceis, ao longo de um túnel sem prédio por cima e cujo solo parece terra de cemitério. Duro foi escavar túneis na Serra do Mar, em 1946. O Mané Araújo, do DER-SP, lutou como doido para cavar recursos e depois para cavar a rocha em meio a terra podre, água caindo lá de cima e brotando de inúmeras fontes. E, para engrossar o caldo, havia túneis cruzados.

No DF, com os recursos atuais, para os sucessores de Mané Araújo o negócio é puro quiabo na manteiga. O único entrave seria o dinheiro — dólar, libra, iene ou, mesmo, o mísero cruzeiro pouco real. Mas, se o "tutu" apareceu e 70 por cento da obra já estão feitos, não será neste momento, bem na descida da ladeira, que irá faltar aporte para uma realização de interesse social e humano, aliados ao político.

O Metrô de Brasília foi programado como um vôo de **Concord** Paris-Rio. Decola na hora certa, segue uma rota em conformidade com a previsão meteorológica e pousa no Galeão rápidos e pontualmente. Se surgirem contratempos, a tripulação está preparada para contorná-los. Neste empreendimento brasileiro as ligeiras turbulências verificadas não pararam a obra. Perguntem-me, então, se a inauguração será mesmo

no próximo dia 21 de abril. A resposta é sim, com referência a Samambaia — Aguas Claras; talvez, relativamente a Aguas Claras — ParkShopping, se a vontade política não amolecer. E só não ficará todo pronto porque o fluxo de dinheiro teve seu ritmo reduzido em consequência da crise econômica do País, cada dia pior. Além de tudo, em qualquer parte do mundo, não se conclui metrô de uma vez. Primeiro um trecho e os demais sucedem-se de seis em seis meses, crescendo o ingresso de recursos financeiros com o funcionamento de cada linha, a par de uma receita crescente garantir aval a empréstimos vultosos, se necessários à conclusão da obra.

Tal qual um pintor ao imaginar uma paisagem e passá-la para a tela, procedi no caso do Metrô. Não acometido do **delirium tremens** daqueles que pintam quadros típicos de Goiás — um rio, uma árvore, uma onça. Usei a imaginação em 85 por cento, porquanto não fiz uma "inspeção". Apenas cruzei com as obras e trafeguei em vias paralelas, os olhos experientes a apreender o bastante. No mais, as informações veiculadas pela imprensa. Daí a certeza de que dia 21 de abril viajarei no Metrô do Distrito Federal.

■ **Eulo Fruet Bettini é engenheiro e participou da construção de Brasília**