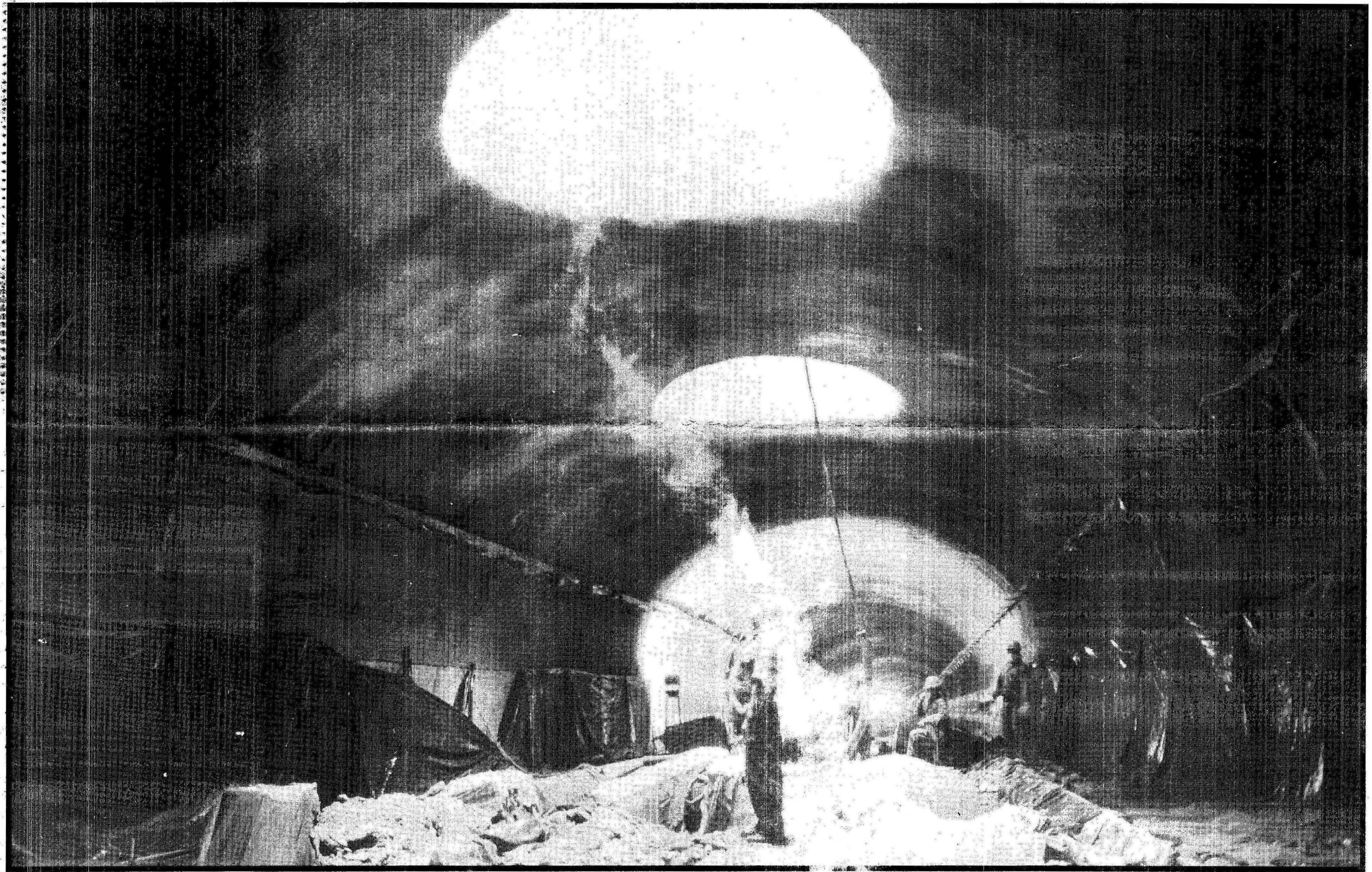


# O INÍCIO

A CONSTRUÇÃO DO METRÔ DIVIDIU OPINIÕES E ATÉ O URBANISTA LÚCIO COSTA ERA CONTRA A OBRA



O TUNEL do metrô já chegou à estação central, na rodoviária do Plano Piloto, mas só deve entrar em operação no mês de dezembro. A obra despertou muita polêmica desde o início e ainda há quem critique a construção do metrô de Brasília

**E**ra véspera da sexta-feira santa do ano passado quando o consultor em transportes e ex-secretário de três governos em Brasília, José Carlos Mello, recebeu um telefonema de Maria Elisa, filha do urbanista de Brasília, Lúcio Costa, falecido no início deste ano. "Meu pai está pedindo que você venha ao Rio porque ele quer falar com você", disse a arquiteta ao engenheiro civil.

Mello foi. Encontrou o homem que projetou a cidade quase cego e combatido pela velhice. Conversaram o dia inteiro sobre uma viagem de trabalho que Mello havia feito dias antes a Pequim, sobre amenidades e coisas do mundo. Menos sobre Brasília. Nenhuma palavra sobre as discussões que anos a fio consumiram a amizade entre o engenheiro e o arquiteto. Divergências de opinião entre o que criou Brasília e o que viu a cidade-maquete virar uma cidade de verdade, com todas as contradições que não cabem no papel.

No final da conversa, Mello sentiu que o último bate-papo significou o fim de qualquer rusga entre os dois. Mesmo sem falar em absolutamente nada sobre um dos principais motivos das desavenças: o metrô de Brasília. Já se haviam passado quase cinco anos desde que aquela geringonça apelidada de *tatuzão* fez o primeiro buraco nas vizinhanças do eixo e pelo menos dez anos do tempo em que Lúcio Costa criticou ferozmente a ideia do metrô. Ele não concebia a imagem de um metrô cortando os ei-

xos sem curvas do Plano Piloto. Para Mello, era difícil incutir na cabeça dele que o metrô não era mais uma máquina barulhenta, com cheiro de ferrugem e design do século passado.

Mas opiniões contrárias não vieram só do criador de Brasília. Fizeram eco por toda cidade os argumentos de que o novo sistema de transporte distorceria a concepção do Plano Piloto e traria a criminalidade para uma região nobre. Hoje, essas considerações ainda não foram completamente desprezadas. Na opinião do engenheiro Mello, é teimosia que só tem uma explicação: "burrice não se acaba em uma geração."

Foi em 1984, no final do governo de José Ornellas que o então secretário de Obras, José Carlos Mello, 56 anos, lançou a ideia de se construir o metrô. "Achavam que era coisa de maluco", lembra. Em 1985, no governo José Aparecido, de quem Mello foi secretário de governo e de serviços públicos, criou-se um grupo de trabalho. E, em 1986, foi contratado o Instituto Mauá de Engenharia de São Paulo para fazer o estudo de viabilidade do metrô.

Em 1987, o governo já tinha em suas mãos dois estudos da empresa Hidroservice, feitos entre 1978 e 1983, que propunham a imediata implantação de um sistema de massa rápida. E o Instituto Mauá já tinha um diagnóstico claro de que o sistema de ônibus se esgotaria rapidamente. O que foi ratificado pela comissão especial criada pelo governo, que, por sua vez,

propôs como alternativa o veículo leve sobre trilhos (VLT), um sistema que já tinha 25 mil quilômetros instalados em mais de 300 cidades do mundo, e que difere do metrô por não exigir uma linha exclusiva.

Em 1989, o último prefeito de Brasília e então secretário de Serviços Públicos, Wadjô Gomide, mostrava números para defender a necessidade de um sistema de massa. Os ônibus lotados já transportavam 10 pessoas por metro quadrado, a mesma proporção de presos da cela de uma delegacia de São Paulo, onde 18 pessoas morreram em três horas, no mês de fevereiro de 1989. O sistema carregava 23 mil pessoas por hora, quando comportava apenas 15 mil.

Depois que Mello saiu do governo, coube a José Roberto Arruda, como chefe do Gabinete Civil do governador Joaquim Roriz e coordenador do grupo executivo do metrô, dar continuidade ao trabalho. E assim foi. O projeto do metrô ganhou mais uma perna e se transformou em "Y" para incluir a cidade de Samambaia. O trajeto original, que passaria pela W2 Sul, já tinha sido desviado para o canteiro entre o eixo e o eixo W, fazendo com que o trecho do Plano Piloto fosse subterrâneo para atender às exigências dos guardiões do tombamento de Brasília.

O detalhamento desse projeto ficou a cargo da TCBR, empresa responsável pela parte de projetos do consórcio Brasmetrô, que, em 1991, ganhou a licitação para construir o metrô. Já se sa-

bia o percurso e faltava o posicionamento preciso da obra. Foram 18 meses de estudos lógicos, geotérmicos e topográficos feitos por uma equipe de 80 engenheiros e arquitetos de 16 empresas contratadas pela TCBR para ajudar no projeto.

Além da TCBR, tocaram a obra quatro empresas de construção civil (Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Norberto Odebrecht e Cyrela-Civisan), uma de energização (Enepar), uma de sinalização e computadores (CMW) e a de fornecimento dos trens (Mafersa, recentemente substituída pela Alstom).

## OS PIONEIROS OPERÁRIOS

Contratados por esse consórcio, desembarcaram de quatro ônibus os primeiros cem operários que limpariam o canteiro de obras de 640 metros quadrados localizado nos fundos da subestação de Furnas, em Samambaia. Aconteceu no dia 7 de janeiro de 1992, dia da assinatura da ordem de serviço pelo então governador Joaquim Roriz. Era o início da história de uma obra que se arrasta há seis anos, obedecendo ao ritmo cíclico das campanhas políticas, acelerando e freando de acordo com a vontade política e com a disponibilidade de recursos.

Desde aquela época, o carpinteiro José Mendes da Silva, 54 anos, já

figura na lista dos pioneiros do metrô. Ele é dono da matrícula nº 28. É também dono de um corpo franzino e de uma voz mansa capaz de falar horas sobre sua admiração pelo metrô. Já passou por todos os trechos comandando equipes de carpinteiros. Experiência que carrega há vinte anos, desde o seu primeiro emprego na construção civil em Minas Gerais, seu estado de origem.

Em 1991, ouviu falar da obra do metrô. "Era uma boataria danada, mas ninguém sabia se a obra seria levada adiante. Fiquei na expectativa."

Grande conhecedor do ofício, seu Zé Mendes foi logo contratado. "Vivemos o tempo todo com a emoção do medo porque ninguém sabia se a obra parava de vez ou continuava. Até que continuou..."

Continuou depois de parar por dois anos, período de auditorias e de falta de recursos para dar continuidade às obras. Um hiato que custou R\$ 240 mil por mês para o consórcio de empresas e muito sofrimento para José Mendes, que trabalhou na manutenção. "Era uma imundície danada, uma obra abandonada, uma imagem muito ruim para a cidade."

Na cabeça dele, era o retrato de uma obra que começava a morrer. O que havia de resquício de vida eram os ninhos de coruja e os iadigentes que usavam os túneis abandonados como teto para se abrigar das noites frias de Brasília. Cenas opostas ao do período em que a obra "crescia como leite em fogo",

em que os operários eram a vida de lá ou pelo menos ajudavam a transportar a vida para outros locais.

Como naquele 10 de junho de 1993, data do primeiro transplante de árvores do metrô. Uma árvore chamada ligustro, de 15 anos de idade, plantada onde hoje está a estação da 102 Sul, foi a primeira levada ao viveiro II da Novacap. Hoje, pelo menos 600 árvores formam naquele local o chamado Bosque do Metrô, que abriga 98% das árvores do trajeto da obra — aquelas que sobreviveram à transferência, contrariando previsões pessimistas.

Assim como não se acreditava no sucesso do replantio das árvores, o metrô era também uma obra desacreditada quando foi retomada em 1996. A população via estações prontas, mas abandonadas; trilhos estendidos, onde não circulavam os 16 trens já comprados, um centro de controle onde existia apenas a estrutura de concreto.

Uma obra que já havia consumido R\$ 713 milhões, R\$ 23 milhões a mais do que o total previsto inicialmente para ter a obra acabada, deixando 67% das obras civis concluídas e 80% de equipamentos comprados, mas que não mostrava ainda resultados práticos para a população.

Na renegociação do contrato com o consórcio, foram pagos R\$ 29 milhões às empreiteiras e reduzidos os custos em 25% nas obras civis, 17% nos projetos e 10% nos sistemas, segundo Setembrino Menezes, coordenador do Metrô, além de refeitas as garantias de financiamento.