

A AVENTURA

DESDE QUE A IDÉIA FOI LANÇADA O METRÔ DE BRASÍLIA PASSOU POR QUATRO GOVERNOS DIFERENTES

O metrô é um empreendimento de R\$ 1,3 bilhão que começou a ser pensado ainda na segunda metade dos anos 70, quando se falava da necessidade de um transporte de massa em Brasília. Em 1985, a palavra metrô foi pronunciada pela primeira vez como solução viável para o trânsito de uma capital onde já se previa um futuro de engarrafamentos.

Mesmo sendo visto como uma heresia no templo da arquitetura intocada, o metrô virou objeto de estudos. Desde então, varou quatro governos, parou por dois anos, ganhou a descrença de parte da população, conquistou a simpatia de outra parcela, infernizou a vida de alguns e passou despercebido por outros.

Em período de eleição, é comum ver o metrô associado a três *pais* diferentes: Joaquim Roriz, o governador que tirou o projeto do papel; José Roberto Arruda, senador, ex-secretário de Obras de Roriz, que fez parte das discussões e da execução das primeiras obras, e o governador Cristovam Buarque, que retomou a empreitada.

Nos bastidores dessa disputa, está um engenheiro civil, especialista em transportes urbanos e secretário de três governos no DF chamado José Carlos Mello, que propôs de fato a construção do metrô. "O metrô deve-se primeiro a mim e não abro mão disso", diz Mello, esperando mais reconhecimento do que publicidade.

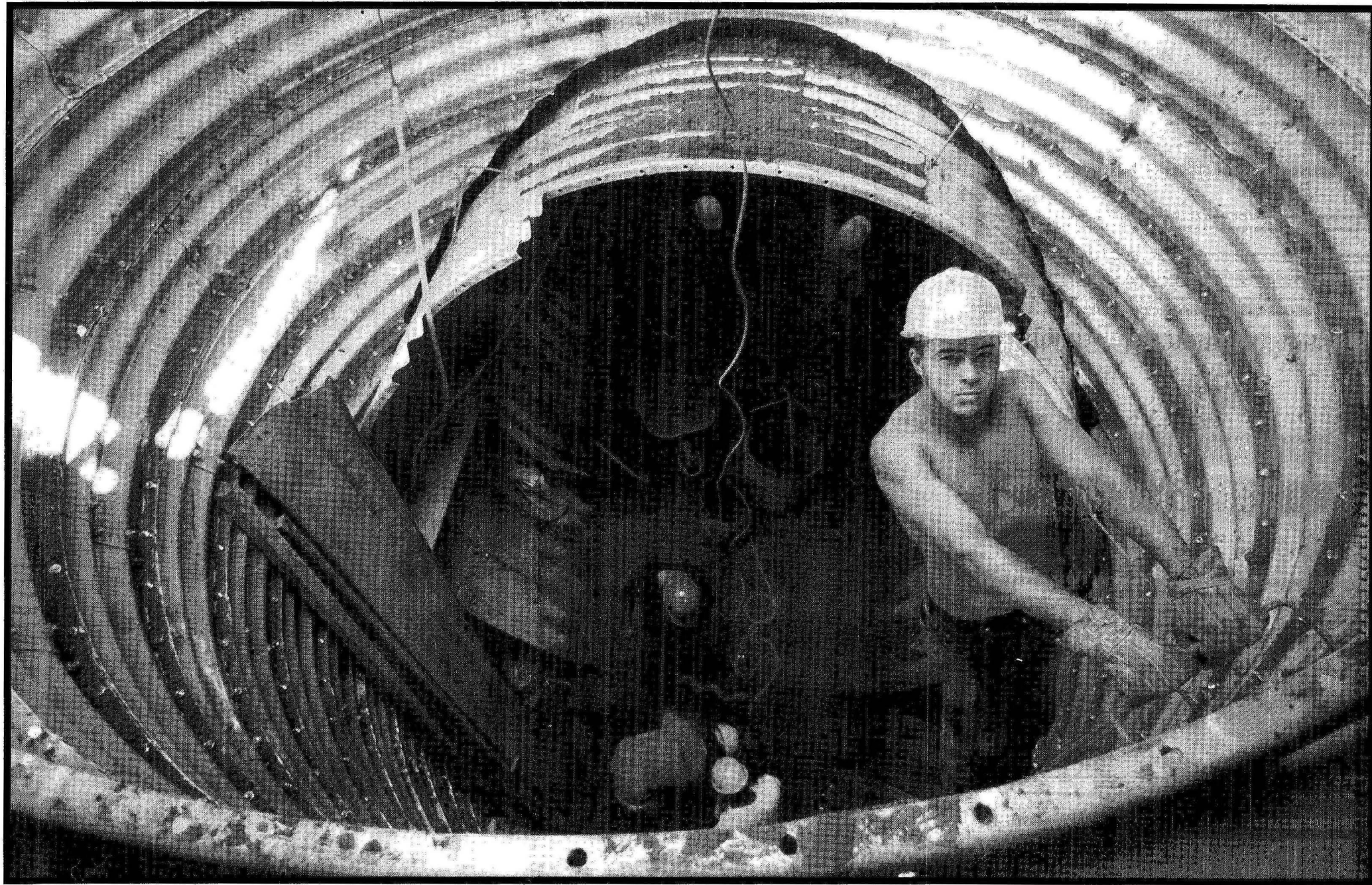
Explorada à exaustão, essa discussão merece lugar secundário na história do metrô. Até porque os pais podem ser muitos, muitos mais. Podem ser os mais de seis mil operários que já passaram pela folha de pagamento do Brasmetrô — consórcio de oito empresas responsável pela construção — ou das 60 empresas que já prestaram serviços para o metrô. Podem ser os 204 Franciscos, 184 Antônioos, 94 Joãoes, 291 Joséos, 91 Raimundos, as sete duplas de Cosme e Damião, ou uns sujeitos com nomes de artistas como James Dean Coutinho, Miguel Angelo Carvalho do Vale e Ronne Von Freitas. Nomes que constaram no rol de funcionários do consórcio.

Em agosto deste ano, 2.501 nomes integravam a extensa lista desde a retomada da obra em 1996. Em setembro, continuavam na cidade um total de duas mil pessoas, que matavam a sede com 24 mil litros de água mineral e gastavam 6.760 rolos de papel higiênico por mês.

Aproximadamente, 450 trabalhadores vieram de fora para garantir o sustento de suas famílias. Alguns estão ou estiveram pela primeira vez na cidade e, embora muitos tenham trabalhado em canteiros a dois quilômetros do Congresso Nacional, interessam-se muito pouco pelo que se passa lá.

Quando perguntam ao alagoano José Tavares, 20 anos de construção civil, porque ele nunca quis conhecer por dentro o lugar onde os políticos decidem o destino do país, ele costuma dizer: "Fico olhando aqueles pratos pra cima e pra baixo e não vejo graça. Só sei que o pratos deles está pra cima e o nosso está emborcado".

José Tavares é um peão de trecho e foi embora antes de ver sua obra acabada. Faz parte de um tipo de gente que se acostuma a começar de



SEIS MIL pessoas trabalharam na obra do metrô que já dura seis anos, foi paralisada, mas agora já começa a mostrar resultados transportando passageiros regularmente e sem cobrar passagem

novo; casa, constitui família e a deixa pra trás; trabalha, ganha dinheiro e também o deixa pra trás. Que constrói uma hidrelétrica para um povo que não é o seu e foge da guerra deles num avião de carga só com a roupa do corpo; que vê companheiro de batente matar o outro, reza para Santa Bárbara, reclama a vida inteira da profissão, mas infiltra o filho ainda moço no vício da construção.

Faz parte da vida de *trecheiro* gastar até R\$ 600 de cerveja por mês para afogar as saudades da família, engordar no Sul e emagrecer no Norte, não ter endereço fixo, viver de riscos

e até gostar deles, aspirar poeira.

Da mesma forma, faz parte da vida de um metroviário recolher melancias e guarda-chuvas nas estações; pegar na mão de uma senhora trêmula de medo que não conteve a curiosidade de experimentar o moderno metrô assim como não conteve as lágrimas e o grito de socorro para que o trem parasasse. Também é do metroviário a missão de explicar à criança curiosa porque o metrô não voa e à retirante do Nordeste, cheia de saudades da terra natal, que não, o metrô não vai até a Bahia.

Há os que não pretendem ir tão longe. Querem apenas encurtar o

tempo de viagem de 1h20 para 31 minutos de Samambaia ao Plano Piloto ou de 1h10 para 27 minutos de Taguatinga para o mesmo destino.

Desde 17 de agosto, 150 mil pessoas já experimentaram o novo transporte em dois trajetos, passando e parando nas estações já finalizadas entre a Galeria dos Estados e Samambaia. Uma multidão que passa ao largo das lendas que povoaram aqueles túneis e trilhos na época da construção.

Desconhecem, por exemplo, que mulher e padre não entram nos túneis porque dão azar. Diz a versão mais moderna e mais plausível que elas só não entram no túnel se estiverem usando saias porque desviam a atenção dos tuneleiros. Quanto ao padre, o mistério continua.

Na memória desses passageiros, não está o tal do Neno, um operário do Rio Grande do Norte, chamado José Segundo, que dividia o lanche da meia-noite com as ratazanas que pernoitavam na estação da 114 Sul. Foi embora para trabalhar em outra obra em São Paulo, levando o pai e os dois irmãos, todos operários, e deixando uma história a ser contada pelos outros peões.

Do outro lado da cidade, o vigia da estação da Guararoba, na Ceilândia, fica a distância contando nos dedos as vezes em que os ratos aparecem para espantar o tédio. Ele passa os dias numa estação quase fantasma, há muito pouco tempo povoada por

mosquitos da dengue, expulsos pela Fundação Nacional de Saúde.

Numa estação já pronta, em Águas Claras, o clima é oposto. Chegar até lá, percorrendo caminhos ainda barrentos de bicicleta ou patins, é a principal diversão de um grupo de meninos que moram no bairro concebido junto com o projeto do metrô e que hoje é dividido ao meio pela linha do trem.

Pela concepção de Águas Claras, qualquer prédio estaria, no máximo, a 500 metros de uma estação. Hoje, há apenas oito dos 135 previstos edifícios habitados. Com o funcionamento do metrô, a expectativa de moradores é que o bairro se transforme numa cidade urbanizada e com imóveis valorizados.

Enquanto crianças se divertiam em brincadeiras nos trilhos e trens, os quatro filhos de Fabíola Miranda, moradora da 102 Sul, perderam noites de sono interrompidas pelo ruído de 110 a 115 decibéis da serra elétrica e do compressor. Depois de noites insones e muitas reclamações, os equipamentos foram deslocados para o fundo do túnel.

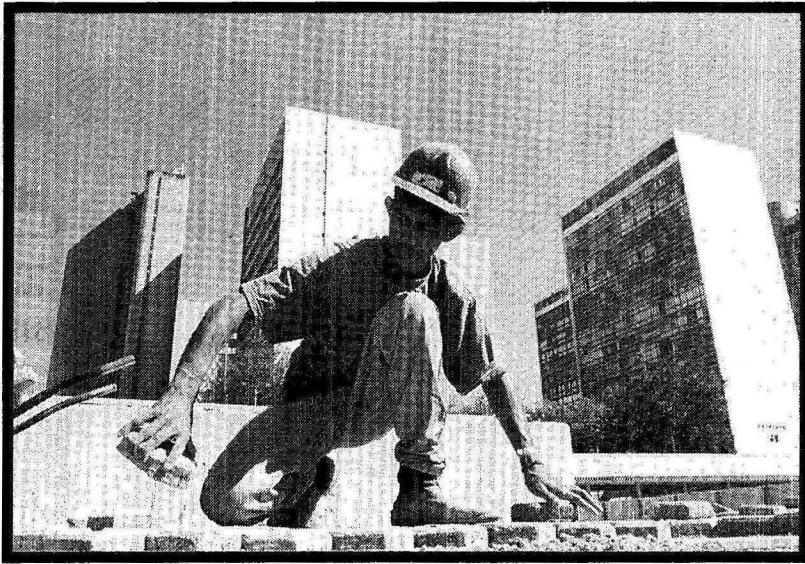
Vizinho da obra, o português Antônio Bernardo dos Santos, 71 anos, que diz ter feito parceria com o sofrimento, sobreviveu com bom humor na sua loja de souvenirs na Galeria dos Estados durante a construção daquela estação. Para compensar o barulho e a poeira, mantinha ligado um ventilador que fa-

zia tilintar dezenas de sinos dos ventos, usava as mesmas máscaras dos operários e falava sorrindo sobre transtornos que atormentaram, durante quase um ano, os lojistas da Galeria.

Numa loja em frente a dele, a cearense Maria Inês Fontenele agüentou muito tempo calada porque sabia dos benefícios que teria depois da obra pronta. Mas um dia ela explodiu: "Eles estão abusando. Não compensa ficar com a loja aberta. O chão treme, o fax não funciona, não se ouve nada ao telefone." Chegou a pedir que o consórcio pagasse R\$ 1 mil por mês para cada lojista.

O pedido foi negado. Mais sorte teve o dono de uma boate de *strip tease* do Conic, Alberto Martinez, que fez o Brasmetrô varrer a poeira de seu sofá. Segundo ele, a Beth's Le Club perdeu R\$ 4,5 mil de um grupo de executivos, desertores de uma noite, por causa do fuzú causado pela obra.

Desde 1992, é assim que trabalhadores, empreiteiros, governo e moradores convivem com a obra do metrô. Entre noites de sono perdidas e horas-extras ganhas, brotam e morrem histórias sem que ninguém se dê conta delas. Serão trechos de capítulos da biografia de uma cidade que, como diz o "pensador" do metrô, o ex-secretário Mello, há muito tempo deixou de ser apenas uma maquete sem trens, nem trilhos, sem calçadas, nem esquinas.



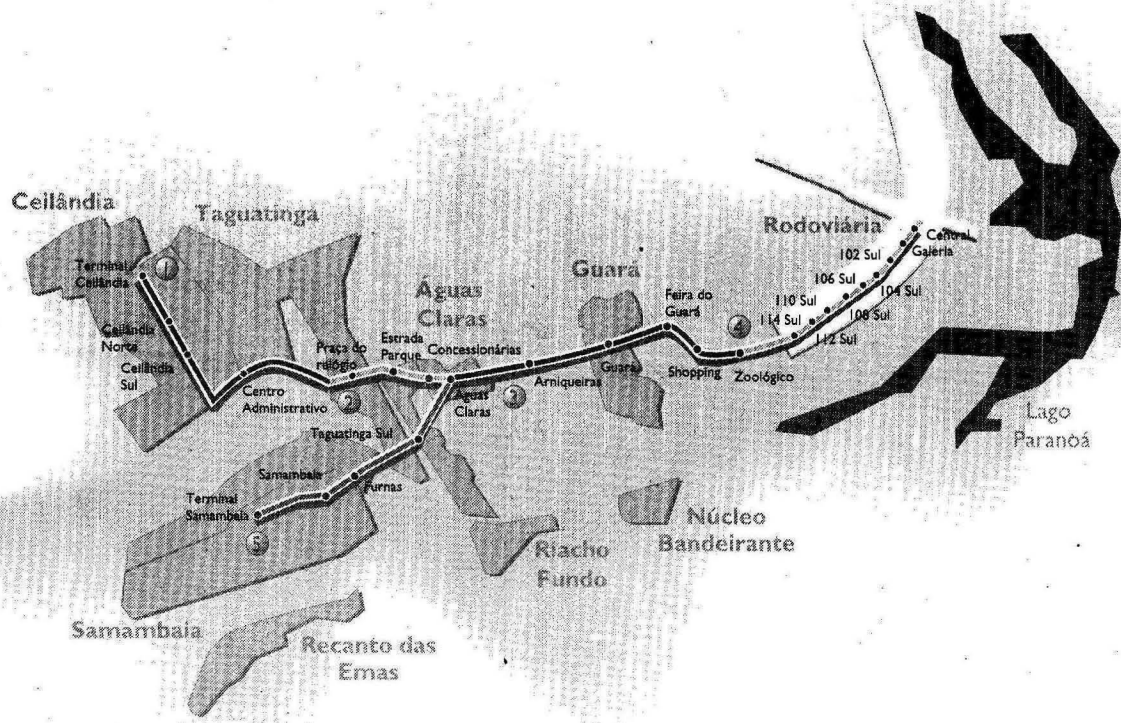
A OBRA do metrô de Brasília chegou a consumir 500 sacos de cimento por mês

TREM NOS TRILHOS

1 As seis estações de Ceilândia não estão prontas. As obras seguiram em ritmo lento naquela cidade e foram paralisadas em alguns trechos. A estação para ônibus não chegou até Taguatinga e de lá embarcar no metrô para chegar ao Plano Piloto.

2 A estação Praça do Relógio, em Taguatinga, está operando normalmente. Até as passarelas estão construídas. A estação Estrada Parque está pronta, mas não está funcionando ainda. E a estação Concessionárias, já na área de Águas Claras, começa a funcionar na próxima semana.

3 As estações de Águas Claras, Shopping e Feira do Guará operam normalmente. A Aniqueiras está pronta, mas fora de operação. E o trabalho na estação Guarã estão paralisadas desde a retomada das obras em 1994 já que ela não é considerada fundamental para o projeto.



4 A estação Integração Asa Sul está pronta, inclusive com o terminal dos ônibus, que farão a ligação até a rodoviária. A da 114 Sul e da Galeria dos Estados também estão prontas e começaram nesta semana a receber os trens em fase de teste. Nas demais estações da Asa Sul, não haverá parada por enquanto.

5 As estações de Taguatinga Sul, Furnas, Samambaia Sul e Terminal Samambaia estão operando normalmente desde o início da operação branca, no dia 17 de agosto. Esse trecho foi o primeiro a ser concluído. A previsão para entrar em funcionamento comercial é meados de novembro.