



## Um “pai da matéria” quando o assunto é metrô

**P**aís de origem, Egito; berço cultural, França; raízes do coração, Brasil; sua paixão, o Metrô de São Paulo. O perfil é de um cidadão do mundo. E é assim que gosta de se definir o engenheiro eletricitista e consultor de transportes Peter Ludwig Alouche. Trazido ao Brasil pelos pais aos 12 anos de idade, ainda que dominando fluentemente o idioma árabe, ele mantém o forte sotaque adquirido sob uma profunda influência vinculada à cultura francesa. É formado também em literatura francesa.

Incansável defensor do transporte sobre trilhos, há mais de 40 anos Alouche vem acompanhando o Metrô como ativo colaborador de primeira hora, desde antes mesmo de serem fincadas as primeiras estacas, na década de 1970. Nessa época ele lecionava a disciplina de linhas de transmissão no Mackenzie e na FAAP, quando foi chamado para assumir a responsabilidade do sistema elétrico do metropolitana, logo no início daquela obra gigantesca. Depois assumiu os testes dos equipamentos da Linha Norte-Sul.

A partir daí ele pôde se familiarizar rapidamente com todos os demais segmentos da engenharia metroviária, sendo então incluído na equipe de “concepção dos sistemas”, que na época ficou conhecida como “a equipe dos sete sábios”. Uma carreira de êxitos, que foi evoluindo até chegar a representante técnico da companhia em diversas entidades internacionais, como a União Internacional de Transportes Públicos (UITP). “Desde o começo, me apaixonei pelo Metrô e o Metrô por mim”, afirma emocionado, tanto que, em 2003, compôs um texto de cordel – “Encontro no Metrô” –, um conto de Natal premiado num concurso nacional de literatura de cordel e que acaba de ser lançado em música, interpretado pelos repentistas Sebastião Marinho e Andorinha. E sua própria trajetória é descrita nos versos de um cordel, “A História de Peter Alouche ou A Miragem do Destino”, de autoria do cearense Antônio Klévisson Viana.

Coube a Alouche também a iniciativa pioneira de escrever artigos na grande imprensa sugerindo a adoção de obras de arte dentro das estações.

Ele não se mostra preocupado com as notícias dando conta, de alguns anos para cá, da superlotação do metrô. A seu ver, é prova de que o investimento era necessário e teve pleno retorno. “O entrave é apenas temporário, até que toda a rede esteja implantada. Na verdade o nosso metrô está pagando um preço alto pelo seu absoluto sucesso.”

Alouche conta que tudo começou há 50 anos. “Foi um trabalho pioneiro que se iniciou antes mesmo de começarmos as fundações da primeira linha, um trabalho executado por uma equipe coesa, de gente brilhante, que viajou pelo mundo para aprender, selecionar e conhecer o novo, as tecnologias de última geração. Isso nos possibilitou perfilar o nosso metrô entre os melhores do mundo.”

Assim, prossegue Alouche, “a solução para a superlotação está em continuar investindo não só no metrô, mas em sintonia com o sistema de ônibus e trens – obedecendo, porém, aos critérios que nortearam a implantação da primeira linha, que sempre ‘olhava’ para a cidade. Ela foi concebida dentro de uma visão democrática, focando-se nos anseios da população, mediante debates com os cidadãos, audiências públicas de bairro em bairro e com o acompanhamento, durante a construção, das respectivas comunidades. As informações eram fornecidas pari passu à população. Quantas vezes

eu não fui visitar entidades técnicas e escolas, para explicar, debater e receber sugestões. Durante esses encontros tudo era discutido e, se necessário alguma modificação, esta era levada aos técnicos para análise. Tudo na maior humildade.”

Mas olhando para o futuro, Alouche não deixa de demonstrar certa preocupação quando se depara com o noticiário dos jornais, indicando uma grande frequência de falhas no sistema. “Essas falhas são normais em tecnologias ou equipamentos novos, quando em testes de aceitação, mas não com o passageiro a bordo, nem em horário de pico”. Ele lembra que no início da implantação do Metrô, os testes – que na época ele mesmo coordenou – eram exaustivos; o equipamento não entrava em serviço sem ser submetido a provas que às vezes levavam meses. Hoje Alouche constata que mal se acaba de construir ou instalar um equipamento, já se tem que inaugurar, “porque tudo é para ontem”. Por outro lado, lamenta que algumas empresas de engenharia ligadas ao setor não tenham dado continuidade a um processo de aprimoramento tecnológico e qualitativo. “Hoje, em grande parte, apenas se copia o que já foi feito no passado, sem atualização.”

Outro motivo de preocupação é o que vem acontecendo, de alguns anos para cá, nas escolhas tecnológicas e no direcionamento dos projetos, tanto em nível macro – de linhas –, quanto em nível micro – de sistemas e equipamentos. “Toda tecnologia tem sua aplicação certa e adequada. O grande problema é utilizar-se uma tecnologia, mesmo boa, no lugar errado, sem se estudar com profundidade se é a mais adequada naquele ambiente. No meio urbano, por exemplo, é vital analisar a demanda a ser servida, atual e futura, para não implantar uma tecnologia de saturação rápida. É preciso se preocupar não só com o custo de implantação, mas também com o da manutenção e renovação. Finalmente, é necessário ficar atento ao que a população realmente quer, senão haverá rejeição, como houve com o minhocão e com o fura-fila”.

Ele também atribui algumas dificuldades atuais do Metrô ao fato de que durante muitos anos, nas décadas de 1980 e 1990, houve uma redução nos investimentos. “O setor metroferroviário como um todo passou no Brasil por um período de estagnação. As empresas de engenharia começaram a se desinteressar, os técnicos deixaram de se atualizar e o Metrô perdeu muitos de seus valores. Com a retomada vertiginosa dos investimentos não houve tempo para preparar adequadamente as equipes em número suficiente, tanto dentro quanto fora da empresa.”

Mas Alouche continua otimista. “Graças ao patrimônio técnico e humano acumulado no Metrô e fora dele, tenho certeza que será possível enfrentar o crescimento desordenado e caótico de São Paulo e de sua demanda gigantesca em transporte. Com a expansão e integração de todos os modais de transporte da metrópole, conciliando metrô, corredores de ônibus, trem renovado, sistemas de VLTs e monotrilhos em operação, com cada tecnologia implantada adequadamente na sua faixa certa de capacidade, São Paulo poderá resolver seu drama de mobilidade.”

E como amante absoluto do Metrô – afinal ele foi um dia apelidado no jornal da empresa de “o patrimônio da companhia” –, conclui Alouche que “o transporte metroviário se apresenta certamente como a alternativa mais adequada para os corredores estruturados da malha de transporte”. 🚇

ENGº PETER LUDWIG ALOUCHE