

As muflas existem...



Nos anos 1980 a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP) fez parte do consórcio PEM (Promon-Engevix-Metrô-SP), para projetar o metrô de Bagdá, no Iraque (BRTA - Bagdad Rapid Transit Authority).

Após um ano de trabalho conjunto em São Paulo, nos escritórios da Promon, fui a Bagdá ajudar a equipe que lá estava. Acabei ficando dois meses uma vez que eles precisavam de reforços.

Na época, 1986/1987, Bagdá era uma bela cidade, com monumentos preservados, prédios novos, várias e belas pontes sobre o Rio Tigris e com o importante Museu do Iraque.

Este museu foi um dos mais importantes que conheci. Tinha ouvido falar, mas quando fui visitá-lo, a visita deveria ser por ordem cronológica: a primeira sala 3000 a.C., ou seja, 5000 anos atrás. Pensei que só veria ferramentas de pedras etc. Qual não foi minha surpresa ao ver espadas, ferramentas, aparelhos para plantação etc. Grande parte feita de metal. Depois as salas das joias das princesas. Cada uma mais bonita que a outra.

Em seguida vieram a sala dos astrolábios, das espadas, dos bacamartes, das inscrições cuneiformes (escritas que já usavam), vestígios de embarcações, carroças, e muito mais. Também os portais do “Leão Alados”, tão famosos que foram copiados posteriormente pelos gregos. O uso do petróleo para pavimentação já usado na Babilônia, pois havia, próximo, um lago de óleo que no verão era líquido (a 40 ou 50 graus) e no inverno maleável. Eu não sabia que era tão ignorante. Que havia vida tão inteligente assim, em tempos tão longínquos. Na invasão americana quando vi peças valiosíssimas sendo furtadas do museu e parte dele bombardeada isso me deixou muito aborrecido.

Senti, na época, não poder fotografar e também existir pouca bibliografia à venda. Havia um folheto com as joias da princesa, apenas, que comprei.

Voltemos ao projeto do BRTA...

Pegamos o trecho mais difícil, os 11 quilômetros centrais. Nos extremos, alemães e americanos, de cada lado. Mas neste trecho central havia monumentos de mais de 2000 anos em que as escavações não poderiam produzir trincas, muito menos derrubar. O mais importante era uma bela mesquita de 1100 anos. Enorme e situada bem em cima do eixo da via. A Al Khalifa. Todos do consórcio iriam presos se houvesse qualquer dano ao templo que ainda estava em uso. Com minaretes altos e uma nave enorme.

Já adianto que o BRTA não foi construído dado às sucessivas guerras e à invasão pelos Estados Unidos.

No projeto tínhamos que calcular a espessura e a largura e profundidade da “Burst Slab”, uma enorme e espessa laje que cobriria os túneis metroviários. Calculava-se o possível ângulo dos mísseis que poderiam atingir o metrô através das ruas. Os túneis seriam também abrigos antiaéreos. Qual deveria ser o custo deste metrô com tudo isso? Brincávamos que se fossem pintados oleodutos nas ruas o Irã as bombardearia já começando as escavações para a obra.

Com isso o Iraque passou de um rico país a uma nação pobre dividida por guerras tribais.

A Promon, ao montar seu escritório local, descobriu o POLSERVICE que empregava poloneses. Trazia de Varsóvia e Cracóvia engenheiros muito competentes por cerca de 2 000 dólares. Para eles uma fortuna. A secretária, a bela Malgojata, digitava uma máquina de escrever em árabe que media 1,20m X 0,50m, tanto são os caracteres da língua árabe. Eu observava, atônito, a rapidez de sua datilografia. E fazia isso também em inglês e português.

E havia um jovem engenheiro eletricista, o Alec. Figura-chave, pois trabalhara na SOE (State Organization of Electricity) e sabia a localização de todos os cabos de alta tensão. Como em todos os lugares, mal cadastrados.

Além disso, era bom pianista, como todo polonês (Chopin, Arthur Rubinstein, Wladyslaw Szpilman – em quem se inspira o filme “O pianista” de Roman Polanski). Às sextas-feiras, dia santo no Islã, ele tocava Bach, Gounod e outros em uma missa católica. Depois dava um sarau tocando de Beethoven a Jobim. Eu ia lá assistir a cerimônia e ouvir música.

Mas, apesar de todas as qualidades, o Alec só falava polonês e árabe. Nada de inglês!

Em uma reunião mostrei a ele que em um cabo tronco de 135 000 kw havia uma emenda de cabos bem no traçado do metrô (aqui a Eletropaulo chamava de “MUFLA”). Tentei explicar: emenda, joint, union, connection e nada. Não compreendia. E eu achava que mufla era um apelido daqueles bem brasileiros. Talvez um pouco pejorativo. Então não iria arriscar.

Mas depois de tentar desenhar, gesticular etc., murmurei para mim mesmo: “no Brasil chamamos mufla...”. Alec ouviu e exultou: “mufla? Yes, yes, mufla!”.

Enfim mufla era a mesma coisa em português e polonês! Que surpresa! Comemoramos muito com essa identidade da mufla. Viva a mufla, que mostra como o mundo está globalizado. Enfim, caro leitor (se leu até aqui) não se peje em ousar se o seu intento é sério. Vá em frente... com mufla ou sem mufla! 

NESTOR SOARES TUPINAMBÁ

é engenheiro, mestre em urbanismo e consultor de transporte

E-mail: nstupinamba@uol.com.br