

## Com a consciência de que estão lá!



**NESTOR SOARES TUPINAMBÁ**  
é engenheiro, mestre em urbanismo e  
consultor de transporte  
E-mail: nstupinamba@uol.com.br

**P**oucos metroviários sabem da atuação nacional e internacional do nosso Metrô. Nossos técnicos e engenheiros eram muito requisitados em outros metrô no Brasil e mundo afora.

Na década de 1980 foram assinados vários convênios com Salvador, Rio de Janeiro e Porto Alegre, onde prestávamos serviços. Alguns destes metroviários eram convidados a trabalhar nessas empresas. Certa vez o CRE (Conselho de Representantes dos Empregados) foi reclamar para o doutor Plínio Assmann de que deveríamos impedir essas perdas.

A resposta surpreendente “É mesmo? Fico feliz, é uma de nossas missões! Formar pessoas para o desenvolvimento nacional. Todos ganharão...”.

Os contratos internacionais eram bem remunerados. Como o do Metrô de Caracas onde participamos até na operação, com as primeiras viagens feitas com nossos operadores treinando os operadores venezuelanos.

Na concorrência do Metrô de Calcutá, Índia, ficamos em segundo lugar perdendo para a França.

No Metrô de Bagdá, capital do Iraque, Saddam Hussein tinha confiança no país e as trocas comerciais eram intensas. Vinha petróleo e iam VW Passat, armas, batatas, frangos etc.

Assim pediram uma participação efetiva do Brasil, e da Companhia do Metropolitano de São Paulo, pois sabiam do bom funcionamento de nosso metrô. Pegamos o principal trecho da linha, o trecho central de 11 quilômetros passando pela área histórica de Bagdá onde havia o SOUK, o mercado de mais de 800 anos. E a menina dos olhos dos iraquianos, a Allakbar Mosque (nome aproximado), uma enorme mesquita de 1 100 anos! Derrubá-la daria uma cadeia também milenar! Os dois trechos restantes foram para os alemães e americanos. Apesar de que, nos anos 1980, Saddam já se estranhava com o Tio Sam. Tínhamos reuniões no Amanat Al Assima, a Emurb local, com arquitetas que pareciam princesas das Mil e Uma Noites. No Iraque religião era algo de foro íntimo e mulheres andavam com roupas ocidentais, dirigiam e trabalhavam.

No nosso projeto tínhamos duelos constantes com os consultores ingleses do BRTA (Bagdad Rapid Transit Authority), embrião do Metrô de Bagdá, como o consórcio HMD (Hoctieff - Montreal - Deconsult), de influência alemã. Suspeitávamos que os ingleses desejavam nos eliminar do projeto já que este geraria muitas encomendas dos materiais e insumos necessários à obra. Éramos o Consórcio PEM (Promon - Engevix - Metrô-SP).

As discussões com os ingleses eram constantes. A Promon que, internacionalmente, usava as normas DIN, alemãs,

teve que comprar as casuísticas normas BS (British Standards). Mas o engenheiro inglês que cuidava dos projetos iniciais, como o remanejamento de redes públicas e o preparo para escavações, com bigodes e cavanhaque ruivos e fartos, que escondiam sua boca, dificultava o entendimento. Com seu “british aplomb”, olhando para baixo, olhos fechados, sussurrava. Não disfarçavam uma pretensa superioridade em relação a nós. Nem citei William e Emily Hart, meus bisavós ingleses! Cansava-me repetir o “I beg your pardon”, pedindo-lhe para repetir o que dissera. Na segunda reunião quando ele mostrou o cadastro das redes de utilidades (já a conhecia), criticou-a, dizendo não servir para nada. E reclamavam dos iraquianos que não melhoravam as informações. Gracejavam dizendo esperar os pergaminhos de Assurbanipal!

“Não serve para nada”, bradou o inglês. “O que acham?”. Respondemos não considerar como sendo o ideal ou fácil, mas que era exequível! Aí vi pela primeira vez a face do inglês ficar tão rubra quanto sua barba. E Mr. Bradford abriu os olhos e a boca para falar. E pausadamente, sem emendar palavras. “How? How?”.

Disse: “Vocês querem escavar como se tudo fosse maapeado. Eis o problema! A escavação pode ser feita sem locações exatas, mas com a consciência da existência das utilidades! Eis a chave: consciência dessa existência. Ela faz toda a diferença, na execução”. Temia pela minha posição defendendo nossa técnica tropical, mas, aí, Bagdá tinha muito mais a ver com São Paulo do que Londres! Não esperei indagações. Passei a descrever várias medidas auxiliares, como prospectar com ferros de obra, seguir alinhamentos tradicionais, conversar com aposentados de concessionárias, não ignorar folhas sujas de obras, grampeadas nos desenhos, amarrações feitas em árvores, em estábulos de camelos etc. Eles as recebiam de modo pensativo, silencioso. E perguntaram: “Isso é usado em São Paulo?”. “Sim! E dá certo”. Daí, nas reuniões seguintes, provocávamos Mr. Bradford para que abrisse boca e olhos e fosse inteligível.

Pena que sucessivas guerras e a posterior invasão americana, não permitiram a construção do metrô até hoje. O Iraque transformou-se de um país em franco desenvolvimento para uma condição de país em guerras religiosas e tribais, infelizmente!

Devemos ao Mr. Bradford a comprovação de que “com consciência da existência, tudo se resolve”. À brasileira. O projeto foi entregue completo e, modéstia a parte, o melhor que poderia ser feito. 📌