

Tradução do russo e edição por CN, 17.03.2011

(original em http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/KAGANOVICH_Lazar'_Moiseevich/_Kaganovich_L._M..html)

Das memórias de Kaganóvitch (IV)

O canal Moskvá-Volga¹

O canal Moscovo-Volga é o irmão querido do metropolitano. A questão do fornecimento de água a Moscovo era então um problema agudo. O rio Moskvá, que tinha dado o seu nome à grande cidade mundial – Moscovo, não era capaz de saciar a sede de uma urbe gigante em crescimento; mesmo que se consumisse toda a sua água até à última gota, não era suficiente para satisfazer as necessidades crescentes. Os projectos existentes de construção de uma série de represas no rio Moskvá e nos rios Istrá, Ruza e outros, embora válidos, eram remendos que não permitiam resolver cabalmente o problema do fornecimento de água, já sem falar da questão dos transportes. A proposta mais séria era a de construir um dique no rio Istrá. Começámos a fazê-lo ainda antes do canal Moskvá-Volga.

Ao analisarmos esta questão na Comissão do CC em Junho (1931), fomos informados de que existia a ideia, e até algo parecido com um projecto, de ligar o rio Moskvá ao Volga. Esta ideia e o projecto pertenciam ao engenheiro Abdéiev, o qual, apesar da atitude irónica que uma série de especialistas tinha para com ele, estava convicto da sua ideia e batalhava por ela. Chamámo-lo à Comissão do *Politburo* [*PB*], e ele, na presença de Stáline, Mólotov, Vorochílov, Ordjonikídze e outros membros do *PB*, apresentou um relatório que foi submetido a um debate exaustivo. A essência do projecto consistia em que, construindo um dique de grande altura em Stáritsi, acima de Tver (Kálinine²), e recebendo a água do Volga, poderíamos conduzir uma parte pelo futuro canal e outra parte pelos rios Sistrá e Istrá até ao rio Moskvá. O canal, com uma extensão de 200 quilómetros deveria ter um curso natural e passar não só pela vala escavada, mas por todos os rios e ribeiras naturais situadas no seu percurso. Como na altura não tínhamos outras variantes ao nosso dispor, não adoptámos nem manifestamos uma posição definitiva sobre o projecto concreto de Abdéiev, mas considerámos que era necessário adoptar a ideia em si e a proposta de ligar o rio Moskvá ao Volga, irrigando o primeiro com as águas a montante do segundo. O Plenário do CC aprovou uma resolução sobre esta questão e encarregou as entidades públicas de Moscovo, em conjunto com o *Gosplan* e com o Commissariado dos Transportes Fluviais (*Narkomvod*), de iniciar imediatamente a elaboração do projecto para serem lançados os trabalhos de construção do canal em 1932.

Apesar da resolução do CC, havia muito opositores ao canal, mais ainda do que em relação ao metro, sobretudo no *Narkomvod* mas também em parte no *Gosplan*. Não se tratava

1 Lazar Kaganóvitch, *Pámiatnie Zapiski* (notas memoriais), ed. Vagrius, Moscovo, 2003, pp. 427-432. (*N. Ed.*)

2 A cidade de Tver adoptou o nome chefe de Estado da URSS, M.I. Kálinine, entre 1931 e 1990. (*N. Ed.*)

apenas de serem contra o projecto de Abdéiev, que tinha grandes insuficiências de fundo, mas em geral contra a ideia em si da construção do canal, vista como irrealista e irrealizável. No Comité de Moscovo (CM) e no Comité da Cidade de Moscovo (CCM), e eu pessoalmente, tivemos de estudar este assunto em pormenor. Convocámos os maiores especialistas, organizámos conferências e examinámos o projecto de Abdéiev, que se batia furiosamente por ele, infelizmente muitas vezes sem bases de engenharia e ainda mais sem uma demonstração suficientemente científica.

No decurso do exame, os geólogos colocaram a questão dos solos do traçado do futuro canal, cuja natureza ameaçava absorver uma grande quantidade da água do Volga. Esta e outras insuficiências do projecto de Abdéiev impediram-nos de o aprovar. Fizemos-lhe justiça pela ideia em si da ligação ao Volga, a qual, em verdade, já existia antes dele; mas Abdéiev continuou a defender a sua ideia com coragem, tenacidade e até obsessão. Nós defendêmo-lo pessoalmente do escarnecimento dos seus opositores, sobretudo dos partidários do projecto dos «remendos», que rejubilaram com o facto de o projecto de Abdéiev não ter sido aprovado. Começámos então a analisar uma outra variante entretanto surgida. Naturalmente que não se tratava ainda de um projecto, mas de um esboço que, ao contrário do esboço de Abdéiev de um canal com curso natural, previa a utilização das planícies de inundação de alguns rios com muitas construções.

Em conclusão, no decurso do exame da Comissão e da elaboração do projecto preliminar, o canal Moskvá-Volga, enquanto canal fluvial navegável, ficou no fundamental orientado de Norte para Sul: tem início na aldeia de Ivánkovo, no Volga, a oito quilómetros do rio Dubni e prossegue até à cidade de Dmítrov atravessando uma série de colinas; a Sul de Dmítrov, o canal segue em direcção à aldeia de Íkcha, entra na planície de inundação do rio Iákhroma e depois no rio Íkcha; depois de Íkcha, o canal dirige-se para o vale do rio Kliazma, cruza o rio Utchá e segue pelo vale do rio Khímka até se ligar com o rio Moskvá, de onde prossegue pelo seu leito até Chúkino, Karámichevo, terminando em Pererva. Através de uma ramificação autónoma do canal segue um conduta de abastecimento de água que parte da bacia de decantação de Utchínski.

Este projecto teve o nosso apoio efectivo: a sua engenharia estava cientificamente fundamentada. Em vez de um curso natural, o canal Moskvá-Volga tem, digamos, um curso mecânico numa extensão de 128 quilómetros, segundo o projecto aprovado pelo CC e pelo Conselho de Comissários do Povo, tendo sido necessário construir seis diques, cinco potentes estações elevatórias, sete eclusas, dois paredões em betão e duas comportas no rio Moskvá, nas estações de Karámichevo e de Pererva, um canal de abastecimento de água com 31 quilómetros, desde o reservatório no rio Utchá até à estação elevatória «Stáline», oito centrais hidroeléctricas e o nó hidrotécnico de Ístrinski.

Todo este trabalho colossal devia estar terminado em 1937, e deveria permitir a navegação, ligando Moscovo às rotas dos grandes navios não só do Volga mas também, através do Volga e do Don, dos mares Negro e de Azov; através do Mar Cáspio, com a Ásia Central e a Transcaucásia; e com o Mar Báltico, através do sistema de canais de Mariínski e do canal do Mar Branco com os mares do Norte. O principal era garantir o fornecimento diário de 200 milhões de vedros [1 vedro = 12,299 litros, cerca de 246 milhões de metros cúbicos] de água a Moscovo, dos quais 125 milhões a partir do Volga, contra os 8,5 milhões obtidos antes da Revolução do rio Moskvá e os 27 milhões em 1931.

Pode dizer-se sem exagero que uma obra tão radical, e no tão curto prazo de cinco anos, não tinha precedentes na prática mundial de construção de cidades e de sistemas hídricos. Por aqui se pode imaginar que tamanhos esforços e tensão foram exigidos ao partido, ao governo e aos construtores para concluir estas obras num prazo tão curto. Podemos e devemos descrever como se construiu o canal e todas as correspondentes condutas de água.

No primeiro período foi criada uma organização construtora autónoma dentro do *Narkomvod*, que funcionava naturalmente sob direcção do CM e do *Mossoviete*. Devido ao atraso do projecto, os trabalhos de construção progrediam lentamente, mas também se deve dizer frontalmente que o volume de trabalhos – 150 milhões de metros cúbicos de remoção de terras, 30 milhões de metros cúbicos de obras em betão – não estava ao alcance das possibilidades da organização criada para este fim no *Narkomvod*. Além disso havia sérias dificuldades com o recrutamento de mão-de-obra. Moscovo já tinha destacado trabalhadores para o metro e era complicado fornecer braços para o canal em quantidade suficiente. Entretanto, nessa altura, em 1933, foi concluída a construção do canal do Mar Branco, onde se formara um forte colectivo de construtores, entre os quais havia também condenados a cumprir pena em campos de trabalho. Perante nós colocava-se a questão de saber se os construtores do canal do Mar Branco concordariam em encarregar-se da construção do canal Moskvá-Volga. Reconheço que nós, moscovitas, não aceitámos a ideia de imediato. Mas depois de meditarmos, partindo dos interesses da efectiva execução da complexa tarefa que tínhamos pela frente e pondo de lado quaisquer outras considerações (como a vinda de condenados para as imediações de Moscovo e outras), aprovámos a proposta. Os construtores do canal do Mar Branco transferiram-se rapidamente o traçado de Moscovo. Entre eles havia muitos especialistas sérios e nós ainda adicionámos construtores especializados em obras hídricas, fornecemos equipamento suplementar, sendo que uma grande ajuda foi prestada pelo CC e pelo Conselho de Comissários. (Por exemplo, colocaram ao serviço da «*Moskvá-Volga Kanalstroj*» a fábrica de escavadoras Kovróvski, que forneceu máquinas novas, antes raras ou inexistentes na construção do canal do Mar Branco. No empreendimento destacou-se uma série de grandes projectistas e construtores que mostraram o seu valor na prática.

No trabalho do CM não se fazia uma grande distinção entre o metro e o canal, mas tendo em conta que, pelo carácter da administração e sobretudo pela composição dos construtores, existia uma diferença substancial entre as duas obras, considerámos que era necessário alterar as condições de trabalho, tanto dos assalariados como dos condenados, no canal Moskvá-Volga, em relação às existentes no canal do Mar Branco; considerámos que Moscovo podia e devia proporcionar a estes operários melhores condições, em particular no trabalho de instrução, cultural e político intensivo entre os condenados, com vista a transformá-los num colectivo coeso de trabalhadores soviéticos

Os dirigentes do CM e do *Mossoviete*, incluindo naturalmente eu próprio, visitavam com frequência o traçado da obra, examinavam em detalhe os problemas que surgiam no decurso da construção, davam instruções e pressionavam de facto para que o calendário de execução fosse cumprido.

Todos os comunistas da *Kanalstroj* empenharam-se energeticamente na realização destas e de outras instruções do CM; promoveu-se a emulação socialista não só entre os assalariados mas também como entre os condenados. Para estes, além do trabalho educativo, teve uma grande importância o anúncio de que os que trabalhassem bem seriam libertados antecipadamente, assim como a introdução de salários à tarefa para os condenados, com direito de enviar à família as remunerações auferidas. Segundo o sistema de prémios progressivos, os trabalhadores recebiam um segundo vencimento sempre que ultrapassavam o plano em 25 por cento. Tudo isto criou um ambiente propício ao aumento da produtividade do trabalho não só dos assalariados mas também dos operários reclusos.

Numa dessas visitas, afirmei: «Sempre que visitamos a vossa obra vemos coisas novas numa série de sectores. A frente de trabalho amplia-se». Além disso, sublinhei a particular complexidade de organizar o trabalho da mão-de-obra forçada. «Naturalmente», disse, «se um engenheiro, jovem ou antigo, tem medo de se aproximar de um destes operários, não

sabe como abordá-lo, se receia falar com ele, sente embaraço, «pudor», então nunca se alcançará uma boa organização do trabalho. É preciso dizer frontalmente às pessoas: no nosso Estado existem tribunais, procuradores, órgãos de fiscalização; se uma pessoa comete um crime, é condenada. Mas nós proporcionamos e devemos proporcionar as melhores condições para que a pessoa condenada sinta que pode reeducar-se. É preciso incutir na consciência do recluso a ideia de que, através do seu trabalho, está a educar-se como cidadão do Estado Soviético, trabalha para a sociedade, para o Estado, para o seu país. Com o seu trabalho, o seu trabalho empenhado, torna-se útil tanto a si próprio como à sociedade, consegue a redução da pena de prisão, adquire uma profissão e regressa a casa como um respeitado construtor da grandiosa obra histórica do canal Moskvá-Volga.»

Mais tarde relataram-me que o trabalho desenvolvido nesta direcção estava a dar bons resultados – tinha produzido efeitos tanto nos operários como, em particular, nos engenheiros e técnicos. Contaram-me que as nossas conversas com os engenheiros e técnicos condenados, sobre questões técnicas e de engenharia, tinham-lhes causado uma forte impressão, bem como, segundo os próprios referiram, a atitude respeitosa para com eles e a objectividade das avaliações durante as reuniões, por vezes mesmo em detrimento daqueles comunistas que injustamente contestavam as suas afirmações. Pode dizer-se sem exagero que a superação com êxito das grandes dificuldades na construção do canal, o entusiasmo criado entre os operários, incluindo os condenados, teve uma grande importância, não inferior às medidas administrativas e técnicas, nomeadamente a mecanização.

As resoluções do CC do PCU(b) e do *Sovnarkom*, assinadas por I.V. Stáline e por V.M. Mólotov, sobre «A Construção do Canal Moskvá-Volga» e «Medidas para a preparação da exploração do Canal Moskvá-Volga» prestaram uma enorme ajuda à construção do canal e reforçaram o entusiasmo dos seus construtores. O CM e o CCM debateram em Plenário as medidas para a concretização das resoluções do CC e do *Sovnarkom* e aprovaram resoluções específicas assegurar o seu cumprimento.

Com as forças conjuntas do partido, do governo e dos construtores, o canal Moskvá-Volga foi construído nos prazos estabelecidos, com um elevado nível de qualidade e técnica de construção. A questão da concepção arquitectónica das edificações foi objecto de especial cuidado por parte do CM, do CCM e do *Mossoviète*. Estes edifícios, a começar pela estação fluvial de Khímki, continuam hoje a regalar os moscovitas.