

Tradução do russo e edição por CN, 01.03.2011

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

Das memórias de Kaganóvitch (III)

A construção do Metro de Moscovo¹

Muito se pode escrever de interessante e edificante sobre a história da construção do Metropolitano de Moscovo. O principal está no facto de a nossa indústria pesada, que se desenvolvia na base da industrialização do país, ter fornecido o metro com equipamentos e materiais nacionais. O principal está no facto de a classe operária e os kolkhozianos, elevados a um novo degrau político-cultural, terem destacado os seus melhores elementos, em particular jovens do *komsomol*, engenheiros e técnicos, para a construção deste empreendimento excepcional. Sob a direcção do partido, tomaram em mãos esta obra complexa e venceram. Pode dizer-se, sem exagero e sem presunção, que os primeiros construtores do metro moscovita lançaram os fundamentos da técnica de construção de metropolitano e de túneis em larga escala nas repúblicas soviéticas e até nos países do sistema socialista mundial.

A construção do nosso Metropolitano de Moscovo teve quatro etapas:

Primeira etapa – segunda metade de 1931 a 1932 – período preparatório e início da construção.

Segunda etapa – 1933 – lançamento efectivo da construção.

Terceira etapa – 1934 – período dos mais intensivos e esforçados trabalhos de construção e montagem em todos os sectores subterrâneos e à superfície.

Quarto período, o último antes da fase de arranque – fim de 1934 e primeiro trimestre de 1935.

Na primeira etapa foram realizados sobretudo trabalhos de prospecção geológica e projecto. E se tínhamos, por exemplo, especialistas experientes de prospecção geológica, tais como o académico Gúbkine, já na área da construção e do projecto em si da obra do metropolitano, havia poucos, apesar de termos bastantes construtores, incluindo de túneis. Mas uma coisa é fazer simplesmente um túnel, outra um metropolitano na capital, ainda por cima em condições complicadas. Tais especialistas eram muito raros no país. Mais precisamente não os havia, era necessário formá-los e voltar a formá-los durante o processo de projecto e de construção. Na altura não queríamos recrutar um grande número de especialistas estrangeiros. E de facto foram muito poucos os que estiveram envolvidos. Lembro-me bem do consultor norte-americano Morgan, que trabalhou conscienciosamente e com criatividade.

Ainda antes do início do planeamento da construção existiam diferentes projectos, designadamente um que «seduzia» aqueles que queriam desenhilhar-se de um

¹Lazar Kaganóvitch, *Pámiatnie Zapiski* (notas memoriais), ed. Vagrius, Moscovo, 2003, pp. 414-427. (N. Ed.)

dispendioso metropolitano subterrâneo. Tratava-se do projecto de construção de um metro de superfície, à semelhança de muitos troços em cidades no estrangeiro. Nós rejeitámos esta proposta. E tanto o CC como Stáline apoiaram-nos inteiramente nesta questão.

Mas também o primeiro projecto apresentado à *Metrostroï*² se revelou inadequado, antes de mais porque previa a realização dos trabalhos de modo totalmente aberto ou com pequenas galerias. Esta foi precisamente uma das primeiras importantes questões nas discussões sobre o projecto, que acabámos por não aprovar.

A dificuldade residia no facto de a *Metrostroï*, que havíamos constituído, ter uma concepção errada em relação à primeira etapa, defendendo o método aberto de construção ou método «alemão». Em parte, isto explicava-se pelo facto de os especialistas recrutados para a construção do metro serem todos da construção civil e industrial, e não engenheiros de minas. Por exemplo, conheci o camarada Roter, como um grande especialista íntegro e experiente, na construção da Barragem do Dniepr e em Khárkov. E nomeámo-lo Director da *Metrostroï*, no entanto, em particular no primeiro período, ele revelou-se um defensor acérrimo do método aberto de construção. Alguns propuseram a sua demissão, mas eu fui pessoalmente contra. Não o demitimos, porém discutimos com ele, reeducámo-lo, se nos podemos exprimir deste modo, persuadimo-lo e mudámos na prática as suas convicções através do testado método, digamos, da crítica pública e partidária durante o processo de construção. Infelizmente, na primeira etapa a maioria dos construtores, incluindo comunistas, não eram engenheiros de minas e só muito lentamente adoptaram o método fechado, subterrâneo, próprio das minas.

Face às objecções da maioria dos engenheiros da *Metrostroï*, precisámos de convocar muitos especialistas e cientistas soviéticos, e mesmo estrangeiros, os nossos engenheiros de minas do Donbass, nomeadamente Abakúmov, para só depois se tomar a decisão definitiva de rejeitar o projecto. Nós próprios tivemos de mergulhar nestas questões técnicas da engenharia, compreender todos os pormenores e cálculos de modo a assumirmos a responsabilidade pela opção pelo método fechado e de grande profundidade, enchendo-nos de firmeza para superar e prevenir os perigos de carácter geológico, com que nos assustavam os opositores a este método próprio das minas. Aquilo que hoje se resolve com facilidade, com base na nossa experiência e prática, na altura comportava grandes dificuldades.

Criámos uma prestigiada equipa de peritagem constituída por cientistas soviéticos e eminentes engenheiros, e além disso organizámos consultas em Moscovo com especialistas estrangeiros convidados, oriundos dos Estados Unidos, da Inglaterra, da Alemanha e de França, os quais estudaram demorada e escrupulosamente as condições particulares da geologia de Moscovo. A peritagem soviética, sobretudo a geológica dirigida por Gúbkine, ajudou-nos muito. Os consultores estrangeiros trabalharam separadamente da nossa equipa de peritagem.

Depois organizámos uma audição conjunta dos relatórios da peritagem soviética e dos consultores estrangeiros, entre os quais também havia divergências: os peritos ingleses defendiam o método fechado e de grande profundidade, com algumas excepções decorrentes das especificidades da geologia de Moscovo, os alemães eram pelo método aberto de baixa profundidade e os franceses favoráveis ao método fechado mas de baixa profundidade. A peritagem soviética manifestou-se favorável ao método fechado, admitindo o método aberto em determinados terrenos. Examinámos a questão não só através de desenhos e cálculos, mas também abrimos um estaleiro experimental do método fechado de construção na região de Sokólniki, que nos forneceu valiosa informação.

² Acrónimo em russo da entidade responsável pela construção do metro, formado pela palavra *metro* e a primeira sílaba da palavra *stroitelstvo* (construção). (N. Ed.)

Em resultado de um profundo estudo do assunto (nós, membros do *Bureau* do CM, em particular Kaganóvitch, Khruchov e Bulgánine, participámos activamente nos trabalhos da peritagem e dos consultores estrangeiros, sobre os quais eu informava regularmente o CC e Stáline pessoalmente), o CM, o CCM e o *Presidium* do *Mossoviete* aprovaram a decisão final de construir o Metropolitano de Moscovo segundo o método fechado de grande profundidade, admitindo, como recomendaram os peritos soviéticos, o método aberto como primeira opção em alguns terrenos, mas sobretudo nos locais onde a construção já tinha começado.

Esta decisão foi aprovada pelo Comité Central do partido e pelo governo. A partir desse momento iniciou-se uma nova página na construção do metropolitano. Os próprios construtores, tendo em conta que a maioria do quadro de técnicos e de engenheiros dominava mal ou desconhecia totalmente a condução de obras subterrâneas segundo o método das minas, socorreram-se dos nossos valentes homens do Donbass, pedindo-lhes que ajudassem a sua querida capital – Moscovo. Num curto prazo, entre os muitos voluntários que vieram do Donbass, com o acordo de Ordjonikídze [responsável pela Economia e Indústria (*N. Ed.*)], seleccionámos um grupo sólido, sobretudo de engenheiros. Os engenheiros de minas lançaram-se ao trabalho com toda a paixão e ardor e desempenharam um grande papel na construção do metro.

Definimos todo o traçado, em primeiro lugar de Sokólniki até à Praça da Crimeia e a Linha de Arbat – entre o Maniej até à Praça de Smolensk. Em simultâneo, para evitar qualquer escolha casual no traçado do Metropolitano, não coordenada com o plano geral de Moscovo, cuja elaboração já tínhamos iniciado, e com a construção futura de muitas outras linhas de metro, concebemos um esquema para a expansão futura da rede do metro. Em Março de 1933, o CC e o Conselho de Comissários do Povo, por proposta das entidades de Moscovo, confirmaram o plano do Metropolitano de Moscovo com dez linhas numa extensão de 80 quilómetros:

- 1) Linha de Kírov – 10 km;
- 2) Linha de Frúnze – 6 km;
- 3) Linha de Arbat – 5 km;
- 4) Linha de Górkí – 5 km;
- 6) Linha de Tagánski;
- 7) Linha de Zamoskvorétski;
- 8) Linha de Pokróvski;
- 9) Linha de Krasnopresnenski;
- 10) Linha de Dzerjínski.

Para além destas, projectou-se a construção futura do metro na direcção de Timiriázev-Kaluga e de duas linhas circulares: a do Sadóvoi e a do Kamer-Kollejski Val.

Em primeiro lugar construiu-se uma extensão de 11,6 km: de Sokólniki até à Praça de Sverdlov – 5,8 km; pela linha de Frúnze, da Praça de Sverdlov até à Praça da Crimeia – 3,8 km; e pela linha de Arbat, do centro até à Praça de Smolensk – 2,3 km. Toda a construção foi dividida em secções. Os mais difíceis e complicados eram: da Estação de Kazan até à Rua Kalantchovski; o troço entre a Praça Dzerjínski e a Praça Sverdlov; a secção de Okhótni Riad; e entre o Manej e a Rua Frúnze. Nestas zonas foi dada particular atenção tanto à selecção de quadros como à definição dos métodos técnicos de construção. Foi precisamente aqui que concentrámos o novo equipamento – tuneladoras, utilizámos a técnica de construção com ar comprimido e realizámos pela primeira vez a congelação do solo. É verdade que tudo isto foi feito na segunda ou terceira etapa mas estava previsto desde o início. No final da primeira etapa começámos a construção dos poços e a selecção dos quadros. Por isso, quando dizemos

que a primeira etapa foi preparatória, não significa de modo algum que não houvesse obras em curso. Já havia mas não em grande escala comparativamente com o que se seguiu. A primeira etapa preparou e permitiu lançar, na etapa seguinte, a construção numa ampla frente.

Na segunda etapa (1933) foram sobretudo construídos 25 poços, desenvolvendo-se os trabalhos subterrâneos. Um significado importante teve a construção do poço experimental e de uma secção à superfície sob a direcção do jovem talentoso engenheiro Makóvski. A obra foi acelerada graças à entrada para as fileiras da *Metrostoi* de um número significativo de especialistas – engenheiros de minas, mineiros, outros engenheiros e técnicos, e operários. Um dos factores mais importantes para a aceleração da construção foi a reestruturação do sistema organizativo de administração da *Metrostoi* e das suas dependências. O momento decisivo foi, naturalmente, a mobilização de todas as forças da organização de Moscovo do partido, da classe operária, a ajuda da nossa indústria e, em particular, do nosso Comité Central e do governo soviético. Todos consideravam o metro, o canal e a reconstrução de Moscovo como parte integrante da política do partido, da construção do socialismo, pela vitória do qual se batiam incessantemente.

Com a energia própria dos bolcheviques, lutámos pelo cumprimento da resolução do Plenário do CC sobre o metro, seleccionámos quadros, sobretudo na Bacia do Donetsk [Donbass (*N. Ed.*)]. Reorganizámos a *Metrostoi*. Utilizámos a experiência da reestruturação da administração das minas no Donbass, que eu conhecia bem porque, por incumbência do *Politburo* do CC, tinha-me deslocado pessoalmente ao Donbass para aí realizar essa reestruturação organizativa. Para a levar a cabo foi preciso criticar fortemente os dirigentes da indústria hulhífera que continuavam agarrados ao passado, nomeadamente uma das figuras mais destacadas e capazes do carvão do Donbass, o camarada Egor Trofímovitch Abakúmov. Conhecia-o há muito, quando era ainda director de mina e depois administrador de *trust*, e consegui convencê-lo de que a sua posição não era justa. Uma vez que no Donbass lhe era difícil mudar de atitude, e dado que considerei que tal pessoa nos fazia muita falta na *Metrostoi*, propus a sua transferência para Moscovo, para trabalhar no metro, e, de modo a não o magoar, exonerá-lo do cargo em Donbass em simultâneo com a sua nomeação para vice-administrador da *Metrostoi*. O CC compreendeu isto, e Abakúmov lançou-se ao trabalho com grande ardor. Aquilo que não foi capaz de fazer na reestruturação da administração do Donbass, conseguiu fazê-lo, sob direcção do Comité de Moscovo e não sem a minha influência, na *Metrostoi*.

No essencial, esta reestruturação transformou cada poço num elo autónomo de construção da *Metrostoi*, subordinado directamente, e não através de dependências, à *Metrostoi*, com todos os correspondentes direitos e obrigações, designadamente em matérias tão importantes como a remuneração do trabalho, apoio material, incluindo alojamentos, etc.

O CM e CCM constituíram organizações autónomas do partido em cada poço. Na própria *Metrostoi*, o responsável do partido era o camarada Stárostine, antigo destacado funcionário do *Komsomol*. Estas organizações de poço do partido tornaram-se não apenas o centro do trabalho de massas do partido, político-cultural e de práticas de produção, em conjunto com os sindicatos, mas também numa alavanca e auxiliar importantíssimos do CM e CCM na batalha pelos ritmos de produção e qualidade de construção do metro, pelo desenvolvimento da emulação socialista e pelo trabalho de vanguarda entre os operários, quadros técnicos e engenheiros.

Na segunda e sobretudo na terceira etapa, a tarefa de formação técnico-profissional e da educação política dos operários colocou-se com particular acuidade ante as organizações do partido e dos sindicatos. A atmosfera de carinho em torno do metro criada com os

«*subótniki*»,³ que decorriam sob o lema «Toda a Moscovo constrói o metro», fez com que, em 1933, dezenas de milhares de jovens do *Komsomol* acorressem à obra. Entre eles havia com frequência gente sem preparação profissional. Foi preciso prepará-los e organizá-los politicamente para que o romantismo se materializasse em disciplina no trabalho e alta produtividade.

Inicialmente, muitos engenheiros não acreditavam que esta juventude seria capaz de assimilar num curto prazo a complexa técnica de construção, ainda para mais nas condições dos poços subterrâneos. No discurso que proferi no Plenário do *Mossoviete*, em que participaram os operários de vanguarda da *Metrostroï* e das empresas industriais de Moscovo, em 16 de Junho de 1933, disse a esse propósito:

«Tivemos de reunir para a obra da Metrostroï muitos milhares de operários. Quase todas as empresas de Moscovo destacaram os seus melhores operários, em primeiro lugar, jovens do Komsomol. Os operários destacados são pessoas excelentes. Os milhares de entusiastas, os operários de vanguarda que se forjaram entre eles são a melhor demonstração disto. No entanto, para a obra do metro, o entusiasmo por si só não basta. É preciso hábitos de trabalho, dominar a técnica da respectiva profissão. A maioria esmagadora dos operários recrutados não só não estava de todo familiarizada com a construção de um metro (é claro que nenhum de nós tinha experiência de semelhante construção), mas também não conhecia os trabalhos de terraplanagem, betão, armaduras e outros nos quais foram colocados. No decurso da obra foi preciso requalificar rapidamente operários têxteis, químicos, municipais, metalúrgicos e kolkhozianos em operários da construção. Foi preciso trabalhar muito para lhes inculcar os necessários hábitos de trabalho. Isto foi facilitado pelo entusiasmo bolchevique dos jovens operários do Komsomol, graças ao qual foi possível consolidar num prazo relativamente curto um valoroso colectivo de operários de vanguarda da Metrostroï.»

Nos métodos e procedimentos de direcção procurámos que prevalecesse o conteúdo e não a forma, que, no primeiro plano, fossem colocadas as pessoas, dos operários aos dirigentes. Conhecíamos muitos deles pessoalmente, conversávamos com eles, escutávamos a voz de cada operário, técnico, engenheiro, gestor. Os membros do CM e do CCM, em particular, Kaganóvitch, Khruchov, Bulgánine, deslocavam-se regularmente aos poços, reagiam individual e colectivamente a qualquer acontecimento importante na *Metrostroï*, para não falar de questões decisivas das quais dependiam o ritmo e a qualidade da construção.

Como é evidente, a par destes aspectos positivos havia também fenómenos negativos, os quais nos empenhávamos em corrigir com base nas conclusões a que chegávamos, propostas e observações críticas dos operários, engenheiros, comunistas e sobretudo do Comité Central do partido, que acompanhava atentamente o curso da construção do metro e do canal, dando aos moscovitas as instruções necessárias e oportunas. E como na maior parte das vezes era eu quem informava destas questões o camarada Stáline, recebia dele não apenas conselhos e instruções, mas por vezes também reprimendas, em particular no que se referia à garantia da qualidade da construção do metro.

A terceira etapa foi decisiva. Apesar da viragem conseguida na segunda etapa, continuávamos muito atrasados na extracção de terras, na betonagem e sobretudo na tunelacção em geral. O atraso explicava-se em parte, não só por demoras no desenvolvimento dos trabalhos, mas também pelas discussões sobre métodos concretos de construção, decorrentes, por um lado, da complexidade, por outro, da inexperiência e excessiva cautela

³ *Subótniki*, da palavra *sábado* em russo, eram jornadas de trabalho voluntário, em horário pós-laboral, normalmente em dias de descanso, que, após a Revolução de Outubro, começaram por se realizar aos sábados, então designados «sábados comunistas». (N. Ed.)

de certos construtores. Travam-se grandes discussões a propósito das estações: deviam ser construídas com duas abóbadas ou com três abóbadas. Para nós era claro que as três abóbadas, com a plataforma central era não só mais completo, espaçoso, bonito, acolhedor, como também mais confortável para os passageiros, sobretudo nas horas de ponta, por isso, nós, o CM e CCM, defendíamos as três abóbadas. Mas os projectistas e parte dos construtores receavam derrocadas, afundamentos e propunham duas abóbadas. Havia construtores, por exemplo o camarada Gotsirídze e outros, que defenderam firmemente a estação com três abóbadas (em Krásnie Varot). Após longas discussões, e principalmente após o estudo dos cálculos técnicos, foram adoptadas como regra as estações com três abóbadas.

Na Linha de Arbat tivemos um atraso na escavação do túnel. Havia propostas para realizar a construção sob a Rua Arbat segundo o método parisiense, ou seja, o método fechado a baixa profundidade, a alguns metros da superfície. Foram feitas objecções sérias a este projecto: corria-se o perigo de derrocada de edifícios, dado o solo ser arenoso e a rua estreita. Ainda por cima no centro da cidade, nas proximidades do Krémelin. Quando os técnicos da *Metrostroï* nos apresentaram o projecto, nós, depois de discutirmos o assunto, respondemos-lhes: Estamos dispostos a aprovar este projecto se vocês, construtores, nos garantirem: 1) a salvaguarda dos edifícios de uma derrocada, e que não haverá interrupções na circulação; 2) garantia do funcionamento ininterrupto das condutas de água, canalizações, rede eléctrica, de gás e telefone. Os técnicos da *Metrostroï* declararam que não podiam dar tais garantias, antes pelo contrário, sabiam e declaravam que as interrupções, sendo que seriam bastante graves, eram inevitáveis. Naturalmente que o CM e CCM e o *Presidium* do *Mossoviete* não aprovaram o projecto.

Havia um segundo projecto: realizar as escavações a grande profundidade segundo o método fechado. A nós, partidários do método fechado de grande profundidade, isto agradava-nos. Mas os seus opositores demonstraram que a geologia era excepcionalmente difícil: logo após a camada superficial de areias instáveis, havia uma grande camada de aquífero, e sob esta começavam grandes zonas de terreno movediço, estando ausentes as argilas jurássicas que poderiam ajudar. Do ponto de vista técnico, sobretudo com a tecnologia actual, seria possível superar as dificuldades de tal geologia, mas com o nível técnico da altura este projecto exigia uma preparação totalmente nova, uma tensão extraordinária, e não excluía a possibilidade de acidentes à superfície como a derrocada de edifícios. Além disso, a adopção desta variante implicava desistir da construção da Linha de Arbat em primeiro lugar e o prolongamento dos trabalhos por alguns anos.

Depois de uma análise minuciosa e da discussão no CM, CCM e no *Presidium* do *Mossoviete*, o projecto não foi aprovado. Comunicámos ao CC, e o *Politburo* concordou com a nossa decisão, propondo que se procurassem outras alternativas que permitissem a construção da Linha de Arbat nos prazos estabelecidos.

Em busca de uma nova solução, chamámos os técnicos da *Metrostroï* ao Comité de Moscovo do partido e colocámos-lhes a questão: Por que razão eles e os seus projectos estavam presos à ideia de passar pela Rua Arbat, a qual não apresentava qualquer vantagem para os construtores, mas pelo contrário complicava todo o trabalho? É que para os passageiros do futuro metropolitano, dissemos nós, era completamente indiferente que as carruagens do metro passassem exactamente sob a Rua Arbat ou um pouco mais ao lado. O principal era ir da Estação de Arbat até à Estação de Smolensk. Não se poderia fazer isto desviando-se um pouco para a direita da Rua Arbat, onde havia uma zona de descampado, a grande maioria da qual estava livre, o que dava todas as possibilidades para realizar os trabalhos numa ampla frente. Aquilo que nos países capitalistas é extremamente dificultado e mesmo inviabilizado devido à propriedade privada dominante, torna-se inteiramente possível no nosso país. A Revolução de Outubro tinha realizado «trabalhos preparatórios»

radicais também para o metro: os nossos terrenos soviéticos podem ser utilizados em toda a parte. Venham daí, disse-lhes, vamos atravessar aquele descampado. Recordo-me que logo ao alvorecer, depois da reunião nocturna, fomos dar a volta àqueles terrenos, provocando grande surpresa dos moradores que madrugavam.

Os técnicos da *Metrostroi* pediram um breve prazo para uma prospecção em profundidade, após a qual voltaram alegres e entusiasmados declarando que esta variante era a melhor e que preparariam num curtíssimo prazo o projecto de obra para dar início aos trabalhos. E assim ficou decidido. O CC aprovou a nossa decisão e os trabalhos na Linha de Arbat progrediram num ritmo excepcionalmente rápido e tenso.

A parte principal do conjunto dos trabalhos de terraplanagem e de betão da *Metrostroi*, e mais ainda no que respeita à finalização dos túneis, foi realizada na terceira etapa e na segunda metade de 1934. Na quarta etapa decorreram os trabalhos de montagem, de instalação eléctrica e de acabamentos. Nesta fase o povo já dizia que «*o fim coroa a obra*». Este «coroar da obra» realizou-se com esforços extraordinariamente intensos feitos não só pelo pessoal da *Metrostroi*. Todos nós, no CM e no *Mossoviete*, tornámo-nos, na prática, membros do colectivo da *Metrostroi*, com um pequeno adicional: enquanto dirigentes prestávamos contas por tudo e por todos perante o CC, daí a nossa tensão e a nossa exigência para com os construtores do metro. Nas nossas iniciativas dedicadas à aceleração do ritmo de construção, e particularmente à garantia de uma elevada qualidade de construção, não nos limitávamos a enunciar *slogans* e a fazer agitação, analisávamos, decidíamos e assegurávamos em concreto a qualidade da betonagem, dos trabalhos de isolamento, do acabamento dos granitos, dos mármore, dos ladrilhos. Sobre a questão da qualidade da obra do metro, o Comité Central e o Conselho de Comissários adoptaram uma resolução, para cujo cumprimento o CM, o CCM e o *Mossoviet* envidaram todos os seus esforços. Fiscalizámos no terreno a qualidade dos trabalhos e ali mesmo realizámos reuniões operacionais e comícios nos vários poços, nos quais os operários assumiam pessoalmente determinadas obrigações. Recordo-me que num desses comícios, num poço onde tinha sido detectada uma infiltração de água através da cobertura de betão, falei de modo incisivo sobre a qualidade do trabalho, e disse: «*Zelem para que não pingue em parte alguma!*» Estas palavras simples propagaram-se depois por todos os poços e tornaram-se uma espécie de slogan: «*Zela para que em parte alguma pingue*». E isto para os operários não dizia respeito apenas às infiltrações de água, mas à qualidade de todos os tipos de trabalhos. Numa reunião com a participação dos engenheiros, em que se discutiu a fase da instalação eléctrica e da preparação para o arranque do metro, no seu conjunto, afirmei a propósito de aspectos concretos: «*Cuidem para que nada falhe quando pusermos os comboios a circular*». Também estas palavras adquiriram o carácter de slogan. Milhares de pessoas diziam umas para as outras: «*Cuida para que nada falhe*».

Conto isto para salientar que na *Metrostroi* todos estavam dominados pelo desejo de assegurar a alta qualidade da obra, o que ficou reflectido no slogan lançado pelo partido: «*Construir o melhor metro do mundo*». O CM, o CCM e o *Mossoviete* tiveram de analisar questões controversas e difíceis de resolver ligadas à construção e à preparação das linhas para o início da exploração. Examinámos estas questões nas reuniões do CM; durante as visitas aos poços; durante a análise das queixas da *Metrostroi* relativas aos fornecimentos deficientes de materiais e equipamentos, na presença de representantes dos respectivos ministérios e fábricas; durante a análise das queixas e observações críticas dos operários, engenheiros, sobretudo sobre questões da organização do trabalho, salários e bem-estar material.

A batalha da produção, o fornecimento de tuneladoras, de vagões e mais tarde das carruagens para o metro e das escadas rolantes eram uma causa de toda a organização do

partido de Moscovo, diria mesmo, de todas as organizações do partido do país inteiro. Isto manteve-se mesmo depois de concluída a construção inicial, quando se colocou com acuidade a tarefa de iniciar a exploração do Metropolitano de Moscovo, embora aqui tenham sido envolvidos o novo comissário das Vias de Comunicação, antigo primeiro-secretário do CM, camarada Kaganóvitch, e outras pessoas do Comissariado, ao qual o governo atribuiu a responsabilidade de iniciar a exploração do recém construído metropolitano.

O Comité Central do partido e o governo manifestaram elevado apreço pelo trabalho heróico dos construtores do metro. Além de atribuir condecorações individuais, o camarada Stáline interveio na sessão solene de 14 de Maio de 1935, dedicada à inauguração do metro, e apresentou a proposta: *«Pelo trabalho bem sucedido de construção do Metropolitano de Moscovo manifestar, em nome do Comité Central e do Conselho de Comissários do Povo da URSS, reconhecimento aos trabalhadores e trabalhadoras de vanguarda e a todo o colectivo de engenheiros, técnicos, operários e operárias da Metrostroï»*. Stáline apresentou igualmente a seguinte proposta: *«Pelos especiais méritos no trabalho de mobilização dos valentes rapazes e raparigas do Komsomol para o êxito da construção do Metropolitano de Moscovo, condecorar com a Ordem Lénine a organização de Moscovo do Komsomol»*. O partido e o governo agraciaram com ordens centenas de operários e operárias, engenheiros, funcionários do partido, dos sindicatos e do *Komsomol*, dirigentes da *Metrostroï* e funcionários dirigentes do CM, CCM, *Mossoviète* e dos comités de bairro do partido.

A conclusão da primeira fase do metro foi um momento emocionante na vida de toda a organização e de cada um de nós em particular: todos nós, responsáveis pela qualidade do metro, estávamos preocupados com os mínimos defeitos, contávamos uns aos outros as noites mal dormidas, tanto pela alegria de termos terminado como pela preocupação: estará tudo bem nos túneis, nas carruagens, na ventilação, na circulação, poderá ocorrer um acidente, etc.? Pessoalmente tinha uma preocupação adicional. Tratava-se da Resolução do Comité Executivo Central da URSS (CEC): *«Sobre a atribuição do nome do camarada L.M. Kaganóvitch ao Metropolitano de Moscovo»*. Isto preocupava-me porque era contra tal coisa e opus-me resolutamente tanto no CM como no CC, mas os meus protestos não ajudaram, sobretudo depois de o camarada Stáline ter escrito uma carta aos moscovitas dizendo que o camarada Kaganóvitch *«conduz pessoal e directamente um trabalho bem sucedido de mobilização para a construção do metro. O CC do PCU(b)»*, escreveu o camarada Stáline, *«pede aos colectivos do metro para que não levem em consideração os protestos do camarada Kaganóvitch e adoptem a decisão de atribuir ao metro o nome do camarada L. Kaganóvitch»*.

Em 13 de Maio foi publicada a resolução do CEC.

«O Comité Executivo Central da URSS delibera:

Em conformidade com o desejo dos construtores do Metropolitano e das organizações do partido e dos soviets de Moscovo, atribuir ao Metropolitano de Moscovo o nome do camarada L.M. Kaganóvitch.»

No discurso que pronunciei na sessão solene dedicada ao arranque da primeira fase do metro, afirmei: *«Combatemos nos dias de Outubro, depois, na guerra civil, lutámos contra os intervencionistas e contra os kulaques, combatemos o nosso atraso económico e cultural, combatemos pelo nova organização do nosso país, lutámos contra os oportunistas no nosso próprio meio. Batalhámos para que o nosso país atrasado, pobre, sem estradas, inculto, se transformasse num país culto, industrial, num país que pode mostrar novos exemplos à cultura da humanidade. O metropolitano de Moscovo é um dos sectores dessa grandiosa guerra que travamos há já uma década, e particularmente nos últimos anos. Se nos perguntarem como construímos o metropolitano, poderemos dizer sucintamente: nós não construímos simplesmente o metropolitano, batalhámos pela vitória do nosso primeiro*

metropolitano soviético. Tendo concluído com êxito a construção do metropolitano, vencemos não só como construtores, mas também como organizadores bolcheviques. É verdade, tivemos de investir muito trabalho na construção. Lutámos contra a natureza, lutámos contra o subsolo difícil de Moscovo. Iniciávamos uma escavação num terreno aparentemente seco, e de repente o poço começava a estreitar, e inundava-se, por ali passava uma zona de areias movediças.

Não tínhamos experiência na construção de metros. No início, em conjunto com os engenheiros e técnicos, tivemos de estudar a fundo todas as questões. Nós, organizadores, aprendíamos a técnica, e os engenheiros aprendiam connosco a fibra e a arte organizativa dos bolcheviques. Quando, por exemplo, se detectou o perigo de derrocadas na Praça Dzerjinski, reunimos noites inteiras, questionámos especialistas, uns após outros: Como fazer? Houve propostas para que abandonássemos a escavação sob a Praça Dzerjinski, deveríamos contorná-la ou descer a maior profundidade, talvez mesmo renunciar à estação na Praça e atravessá-la só por túnel. Cada engenheiro dizia uma coisa diferente, até que por fim eliminámos as ideias erróneas e encontrámos o caminho certo. Juntámos as ideias justas num cadinho de aço, fundimo-las com a experiência bolchevique e obtivemos uma decisão com a qual engenheiros e técnicos saíram convictos de que a obra seria bem sucedida.

Ao Comité de Moscovo, ao Mossoviète e à Metrostroï coube decidir muitos problemas complexos. Não digo que a construção decorreu sem dificuldades e situações embaraçosas. Espero que na segunda fase de construção, confirmada pela resolução do CC e do Conselho de Comissários, possamos evitar tais situações embaraçosas. A segunda fase da construção será feita na base de uma tecnologia mais poderosa, mas uma coisa é certa: nesta obra forjou-se na luta e consolidou-se através de uma ampla autocrítica um tal colectivo, uma tal força que será agora capaz de construir em Moscovo um metropolitano ainda mais aperfeiçoado.

O nosso metropolitano de Moscovo é admirável exactamente porque ali não há apenas mármore, não, ali não há apenas granito, não, ali não há apenas metal, não, nem só betão! Ali, em cada pedaço de mármore, em cada pedaço de metal e de betão, em cada degrau das escadas rolantes transparece o novo espírito humano, o nosso trabalho socialista, ali está o nosso sangue, a nossa afeição, a nossa luta pelo homem novo, pela sociedade socialista. Os operários e camponeses conseguem ver no metropolitano, nas suas luzes, a materialização das suas forças, do seu poder. Antes apenas os latifundiários, os ricos, utilizavam o mármore, mas agora temos o poder, esta obra é para nós, operários e camponeses, estas são as nossas queridas, soviéticas, socialistas colunas de mármore.

Quando recordamos hoje todo o caminho percorrido, somos involuntariamente tomados por um sentimento de orgulho, por termos construído uma obra tão gigantesca como o metropolitano apenas com as nossas forças, com as forças da nossa indústria: as escadas rolantes são nossas, os relés são nossos, as carruagens e os carris são nossos, os operários, os jovens e as jovens do Komsomol, os engenheiros são nossos. Nós construímos um metropolitano onde as pessoas, quando entram numa estação, se sentem «como num palácio», segundo a expressão dos operários de Moscovo. E os palácios do nosso metro não são uniformes. Cada estação tem o seu carácter próprio. Digam lá senhores burgueses, onde estão aqui as casernas, a anulação da personalidade, a eliminação da criatividade, da arte? Pelo contrário, no exemplo do metro vemos um grandioso surto de criatividade, o florescimento do pensamento arquitectónico: não há uma estação que não seja um palácio, e não há um palácio que não tenha a sua forma singular. Mas em cada um destes palácios arde uma só chama, a chama do socialismo vitorioso que avança!».