

Transporte rápido para São Paulo

Após a publicação, em "ENGENHARIA", n.º 167, de outubro de 1956, da íntegra do relatório apresentado pela Comissão encarregada de elaborar o "Ante-projeto para um sistema de transporte rápido para a cidade de São Paulo", o problema continua em foco.

Diversas entrevistas e notas oficiais das autoridades responsáveis pelos transportes urbanos de nossa Capital, bem como pronunciamento de técnicos e membros da Edilidade, contribuíram para mostrar a confusão existente na tumultuada concorrência efetuada pela CMTC.

Com o intuito de melhor esclarecer os seus leitores, "ENGENHARIA" publica neste número variada matéria sobre o problema, a saber:

Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade (CIEC)
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Unicamp - Brasil

Relatório da comissão nomeada pelo Instituto de Engenharia

1 — Em 31 de dezembro de 1956, o Diretor da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) dirigiu a esse Instituto e à Associação dos Engenheiros Municipais um ofício em que lhes solicitava colaboração na solução do problema do metropolitano da Capital, especialmente sob a forma de apreciação do critério que havia regido o julgamento da concorrência, pouco antes aberta pela mesma empresa. O Instituto imediatamente aceitou, como era de esperar, a incumbência, de grande relevância, por se referir a um dos mais importantes problemas públicos do momento.

E designou-nos a nós, abaixo assinados, para constituirmos a comissão incumbida. Designando um engenheiro especializado em trânsito e tração, funcionário de empresa particular, presidente da Sociedade Amigos da Cidade, um engenheiro electricista e professor aposentado da Escola Politécnica, ex-Secretário da Viação, e um engenheiro civil e arquiteto, urbanista e ex-Prefeito da Cidade, todos conhecedores do assunto e das nossas condições urbanas, procurou o Instituto, evidentemente, corresponder o mais seriamente possível ao pedido da empresa.

2 — Em reunião, logo promovida, a fim de serem estabelecidos o modo de trabalho e as diretrizes principais, surgiu uma consideração importante: o convite da CMTC resumia a incumbência à "apreciação do critério que tinha presidido ao julgamento da concorrência". Era uma limitação muito grande, que não só deslocava (ou procurava deslocar) o exame do problema em conjunto, e dos pontos básicos ou premissas, para um ponto secundário, quase formal: o critério, quase diríamos, a técnica do julgamento.

Esta maneira de consultar, e qualquer resposta ou parecer baseia-lo estritamente nos termos da consulta, acarretariam dois inconvenientes graves: 1.º) Dariam, principalmente aos leigos e ao público em geral, quando fosse divulgada ou alegada, a impressão de que, opinando acerca do "critério de julgamento", teria a comissão do Instituto aprovado, ou admitido, pelo menos implicitamente, todas as premissas da questão, isto é, a necessidade imediata do metropolitano, a urgência da concorrência, a forma e características de que se tinha revestido, e outras pressuposições. Esclarecendo: 1.º) o critério de julgamento poderia ser perfeito, e, entretanto, o empreendimento podia ser desaconselhável ou prematuro. Mesmo se o parecer do Instituto de Engenharia fosse desaprovedor do "critério", parecia que, uma vez este corrigido, o empreendimento tornar-se-ia exequível e aconselhável. 2.º) Adstrita ao "critério do julgamento", sem exame de toda a questão e dos seus tramites, pressuposições e dados iniciais, estaria a comissão do Instituto de Engenharia, na verdade, desprovida de fundamento para a sua apreciação. Ilustrando: no julgamento promovido pela CMTC pesaram diversos coeficientes, como, por exemplo, o relativo à rapidez possível da construção. Ora, para o Instituto de Engenharia apreciar devidamente este coeficiente ou ponderação concedida ao fator "rapidez", seria evidentemente necessário saber-se antes, mediante um exame geral do problema, qual a "urgência real" da obra. Se a urgência fosse extrema, o coeficiente teria de ser alto, mas se se verificasse apenas uma necessidade relativa (mais para previsões que para execução própria dita), aqueles coeficiente poderia ser muito reduzido.

Outro ponto da consulta, que a comissão do Instituto de Engenharia também não podia acolher nos estritos termos do ofício do Diretor da CMTC referia-se ao exame do "critério do julgamento" sobre que o Eng. Assis Ribeiro, relator da Comissão de julga-

a) Relatório apresentado ao Instituto de Engenharia pela comissão por este nomeada para estudar o assunto, a fim de debater fases do problema com o relator da comissão de julgamento da concorrência aberta pela CMTC.

b) Relatório que, com a mesma finalidade, foi elaborado pela comissão de técnicos nomeada pelo Conselho Diretor da Sociedade dos Engenheiros Municipais.

c) Colaboração recebida do eng. Jorge Moraes, em que este aborda diversos aspectos do sistema "Alweg".

d) Apreciações sobre sistemas de monorail, na solução de problemas de transporte rápido, contidos no relatório publicado pela "The Transit Research Foundation of Los Angeles, Inc."

mento, faria uma exposição aos membros do Instituto de Engenharia. Entenderam, e muito bem, esses membros que tal seria uma forma muito breve e superficial de exame, sujeita a falhas da parte do relator, assim como a enganos da parte da comissão do Instituto de Engenharia. E por isso, sem dispensar a preleção do Eng. Assis Ribeiro, pediram todos os dados, documentação anterior, as propostas, atas das reuniões de julgamento, etc.

3 — Por tal motivo, muito claro, e pelas conclusões falsas que resultariam, é que a comissão nomeada pelo Instituto de Engenharia, apressou-se em notificá-lo ao Instituto de Engenharia e a solicitar, através deste, à CMTC, as informações complementares, os estudos anteriores, as bases que teriam servido ao Prefeito para proclamar a urgência do metropolitano e da concorrência, e servir a CMTC para lhe admitir certas premissas, características e variantes. O ofício do Instituto de Engenharia não foi respondido pela CMTC como também não foi respondido um segundo, que reiterara o pedido. Já desconfiávamos, naquela ocasião, de que aqueles estudos, tanto bases como complementos, não existiam. Isto é: além do ante-projeto elaborado pela comissão municipal nomeada pelo Prefeito anterior, Lino de Matos, e composta dos Engenheiros Prestes Maia (presidente), Luiz Carlos Berrini Jr., Antonio Le Voci e outros, nada mais havia. O ante-projeto figurava expressamente como elemento essencial, nos termos do edital. Nem as repartições municipais, nem a CMTC, nem terceiros, haviam acrescentado qualquer coisa a esse ante-projeto. Este ponto é importante, porque do ante-projeto não se deduziam os termos da concorrência (edital), nem o processo e o critério do julgamento. Era por isso natural que a comissão do Instituto de Engenharia quisesse conhecer outros estudos, que tivessem justificado e dado estribo àqueles termos e ao julgamento. Mas foi verificado que nenhum houvera. Por outra: que a formulação do edital, e do programa e negócio que ele anunciava, tinha sido assentada em gabinete. De certo modo uma confirmação deste fato contem-se nas declarações claras e repetidas do relator da comissão julgadora, Eng.

Assis Ribeiro, "de que nada conhecia dos estudos anteriores e das premissas do caso, a que sua tarefa fora iniciada precisamente com o "julgamento", não tendo remontado aos precedentes explicativos e determinantes da concorrência". Pareceu-nos, logo, a nós da comissão do Instituto de Engenharia, que a comissão julgadora, tendo pegado o trem em caminho, não podia ter o conhecimento pleno do problema e das condições urbanísticas da cidade e, por consequência, teria de ser um tanto arbitraria no estabelecimento do seu processo e dos seus coeficientes de julgamento. Esclarecendo, mediante uma comparação: se um perito examinar um caminho e disser, em laudo, que é magnífico, isto não quer dizer, entretanto, que sua aquisição seja acertada (pois pode acontecer que sua potência seja inferior, ou excessivamente superior à necessária ao serviço), ou que o gabarito do caminho e dos túneis seja suficiente. Isto é: o veículo pode ser magnífico e barato, e... não servir. É o risco que pode apresentar um "tipo" metropolitano, que, mesmo que venha a ser reconhecido bom (o que, aliás, não se dá no caso presente), pode ser desaconselhável pela desnecessidade, inoportunidade, ou outros motivos.

4 — Não tendo, assim, esta comissão do Instituto de Engenharia, recebido os estudos e as premissas da concorrência (que, na verdade, não existiam), teve ela de formar a sua própria idéia acerca do caso, isto é, do empreendimento, de sua urgência, do programa de execução, e das alterações ou adaptações admissíveis. Para isto serviram-nos muito as considerações e conclusões do "ante-projeto" da Comissão do Metropolitano, nomeada, como dito atrás,