Engenharia, 1961, julho, nº 218, ano XIX, pp. 283-290

Quando terá São Paulo seu sistema de transporte rápido? RIE p6212

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

Eng. LUIZ CARLOS BERRINI JÚNIOR

Membro titular do Instituto de Engenharia — Engenheiro
da Prefeitura Municipal de São Paulo

I — LIGEIRO HISTÓRICO

Há cerca de quatro anos e meio, em 6 de julho de 1956, a "Comissão do Metropolitano", constituída em novembro de 1955, pelo então Prefeito Lino de Mattos, para o fim de estudar e propor ante-projeto de um sistema de transporte rápido, para a cidade de São Paulo, entregava seu trabalho ao Prefeito Wladimir de Toledo Piza.

Tal Comissão, presidida pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, e da qual fizemos parte, planejou um sistema a ser executado paulatinamente, num período presumível de 30 anos, abrangendo cerca de 100 km de linha, sendo 36 km em superfície, 39 km em elevado, 23 km em subterrâneo, e 2 km em túnel profundo. Alicerçou seus estudos em exaustivas estatísticas, de movimento de passageiros, levantadas pela CMTC, e aproveitou o que de melhor havia, de todos os ante-projetos anteriores, apresentados até aquela data, desde o pioneiro da Light, em 1927, até o da Companhia Geral de Engenharia, em 1949.

Os referidos estudos, compreendendo, em resumo, histórico do problema, exame das soluções adotadas em outras cidades, cálculos estatísticos, plano sugerido, descrição dos traçados, e escala de prioridades de construção, devidamente acompanhados das respectivas plantas, perfis e perspectivas, justificando e ilustrando as soluções propostas, foram reunidos em volume publicado pela Prefeitura, em novembro de 1956.

Este relatório foi distribuído a toda a Prefeitura, à Câmara Municipal, à CMTC, à imprensa, aos meios técnicos, entidades de classe, vários interessados, etc.; foi, inclusive, integralmente transcrito nesta Revista, em seu número de outubro de 1956.

O plano estudado foi aprovado pelos órgãos municipais, pela Comissão do Plano Diretor do Município, em 8 de novembro de 1956, e, finalmente, pela portaria n.º 193 do Prefeito, de 21 de novembro de 1956, que resolveu "adotar como parte integrante do plano urbanístico da Capital e dos transportes urbanos, um sistema metropolitano, de acordo com o traçado do ante-projeto elaborado pela Comissão do Metropolitano".

Paralelamente, em setembro de 1956, a CMTC abriu concorrência internacional, para construção de todo o sistema, embora a "Comissão do Metropolitano" tivesse recomendado, apenas, a construção da linha Sul (vale do Itoróro — Paraíso — Parque Ibirapuera — Brooklyn), como etapa preliminar a ser executada. A Comissão, além disso, advogava como providência imediata, a decretação de utilidade pública, de todas as áreas necessárias à execução do plano delineado, a fim de evitar a ereção de prédios novos em pontos-chaves, que viriam dificultar, e quiçá mesmo impossibilitar, sua futura execução.

Tal concorrência foi veementemente condenada pela imprensa, e por pareceres do Instituto de Engenharia de São Paulo, e da Sociedade de Engenheiros Municipais

não só em virtude de sua inoportunidade e falta de base financeira, como, também, por divergir completamente da orientação que acabara de ser traçada pelo "Comissão do Metropolitano", e fora devidamente aprovada pelos órgãos municipais.

Três grupos estrangeiros apresentaram suas propostas à CMTC — o do "metrô" de Paris, preconizando material rodante sobre pneus; o do Alweg, sugerindo novo sistema, onde os carros literalmente "cavalgam" uma viga-trilho de concreto, e o japonês, advogando o tipo clássico, empregado em todos os sistemas existentes.

A "Comissão do Metropolitano", em seu relatório dado à publicidade, já tomara conhecimento e examinara as características e possibilidades desses três sistemas fundamentais, e de outras suas variantes.

Todavia, naquela época, e de acordo com seus estudos, baseados nas estatísticas levantadas, a "Comissão do Metropolitano" havia se convencido de que, somente em 1965, ocorreria a necessidade de entrada em operação da primeira linha (Sul), o que possibilitava adiar o início de sua construção até 1960 (ela admitia que o transporte de superfície fosse inteiramente reorganizado, a fim de atender satisfatoriamente à população, até aquela data); nessas condições, sustentava, justificadamente, a opinião de que não convinha, de forma alguma, contratar logo a construção deste ou daquele sistema específico, mormente de um novo, ainda não sancionado pelo uso e pela experiência, pois, caso assim ocorresse, haveria subordinação a um material e a condições ainda não devidamente experimentados, vindo, assim, a cidade de São Paulo a fazer, desnecessariamente, o papel de **cobaia**.

A CMTC proclamou o sistema Alweg vencedor da concorrência realizada, apesar de sua mencionada inexperiência, e de suas desvantagens, por exemplo, na questão de desvios, lentos, caros, e difíceis de operar. Por essas razões, ainda mais se justificava a opinião, então sustentada pela "Comissão do Metropolitano", que frisava a circunstância provável do rápido progresso tecnológico dos atuais tempos, dever, em breve, dar solução a esse e a outros problemas que lhe eram inerentes; o adiamento da escolha do material rodante só viria, pois, em última análise, beneficiar a cidade, uma vez que os **gabaritos** exigidos por qualquer sistema eram praticamente iguais, permitindo, portanto, que o projeto definitivo de execução, a expropriação das faixas necessárias, e o início da construção pudessem prosseguir, independentemente do sistema ou tipo de material rodante a ser finalmente adotado, não havendo, portanto, perda de tempo.

Apesar de proclamada a proposta Alweg, vencedora da concorrência, e de ter sido realizada assembléia geral da CMTC, em março de 1957, para formalização do contrato de construção, a idéia não vingou.

A presente administração municipal abandonou, inteiramente, os estudos feitos pela "Comissão do Metro-