

Nota sôbre o artigo "Quando terá São Paulo seu sistema de transporte rápido?"

RIE P6213

JORGE MORAES

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

Engenheiro Civil, e Economista — Membro titular do
Instituto de Engenharia

INTRODUÇÃO

No número 218 (de janeiro de 1961) desta revista, o Eng. Luiz Carlos Berrini Jr. publicou um artigo sob o título em epígrafe, no qual aparecem referências ao sistema Alweg, que poderão ter alguma influência na mente de leitores não especializados em estudos de tal natureza.

Por êste motivo, e pela circunstância de ser o assunto de relevante transcendência, pois que a implantação dos serviços de transportes rápidos implica em inversões de capitais da ordem de dezenas de bilhões de cruzeiros, que tôda a população da cidade, de maneira direta ou indireta, vai pagar, julgamos imperioso dar o nosso subsídio para melhor esclarecimento dêsse ponto abordado no citado trabalho do Eng. Berrini.

A nossa posição, sôbre o sistema a ser adotado nesta Capital, foi tomada por ocasião da concorrência aberta pela CMTC, em setembro de 1956, à qual compareceram três grupos, o do Alweg, o do "metrô" sôbre pneus de Paris e o japonês com o sistema clássico.

Como se sabe, tal concorrência foi, na época, objeto de muitos debates e nela figuramos na qualidade de assessor da Comissão de Julgamento, por determinação da então Diretoria da CMTC. Nessa qualidade, por entendermos que todo profissional deve definir-se de maneira explícita e inequívoca sôbre os assuntos que lhe são propostos, principalmente quando êstes dizem respeito a serviços públicos e estão sendo objeto de acalorados e tumultuados debates, procuramos esclarecer tecnicamente alguns dos Membros da Comissão de Julgamento e, também, o então Presidente da CMTC.

Manifestando o então Presidente da CMTC certas dúvidas quanto às críticas de que na ocasião o sistema Alweg era alvo, por só existir em tamanho reduzido (cêrca de 40% do tamanho natural), mostramos-lhe o capítulo do primeiro volume do texto "Turbines Hydrauliques", de André Tenot, edição de 1930, versando sôbre a "Teoria da Semelhança Mecânica", provando-lhe, assim, que tais críticas não passavam de meras opiniões, distantes, portanto, de constituírem "parecer técnico", produzido por engenheiros conscientes de responsabilidades profissionais. No Anexo I desta Nota transcrevemos, data vênia, as páginas 428 e 429 do texto citado, por onde os leitores poderão verificar que qualquer pessoa culta, mesmo não engenheiro, como o então Presidente da CMTC, está apta a entender a possibilidade de, ensaiado um modelo reduzido, passar, em seguida, para o projeto definitivo, em tamanho natural.

Assim como Clemenceau dizia ser a guerra coisa demasiadamente importante para ser tratada apenas por generais, nós também podemos dizer que as grandes

obras públicas não estão confinadas sômente ao âmbito profissional dos engenheiros; e, recordando o episódio acima, temos em mira chamar a atenção de nossos colegas de profissão para o fato de, sobretudo em assuntos de relevância, ser imperioso não confundirmos o caráter técnico de um problema com meras opiniões pessoais.

ORIGEM DA TUMULTUAÇÃO NOS DEBATES

Na ocasião dessa concorrência, que no dizer do Eng. L. C. Berrini Jr., foi veementemente condenada pela imprensa, mas que para nós o era simplesmente certa agitação nos debates, escrevemos, a título elucidativo, o trabalho intitulado "Sôbre as características técnicas do sistema Alweg no transporte metropolitano", publicado no n.º 174, maio de 1957, desta revista, em que também foram publicados os trabalhos seguintes: "Relatório da Comissão nomeada pelo Instituto de Engenharia para opinar sôbre a concorrência do metrô"; "Relatório da Comissão nomeada pela Sociedade dos Engenheiros Municipais", com a mesma finalidade, e "Relatório sôbre sistemas do monotrilha", publicado pela "The Transit Research Foundation of Los Angeles, Inc.", sendo o seu relator W.F.I.T. Holden. Os dois primeiros relatórios, baseados neste último de Los Angeles, eram declaradamente contra o sistema Alweg, embora não apresentassem nenhum argumento técnico para tal e o de Los Angeles só admitia o sistema clássico. A recomendação dêste último sugerindo que, no Estado da Califórnia, fôsse proibido falar em monotrilha sempre que se tratasse do problema de trânsito, deve nos servir de advertência contra opiniões apriorísticas, mesmo quando estas tenham origem em países altamente industrializados, como são os Estados Unidos da América do Norte.

Do relatório da Sociedade dos Engenheiros Municipais, destacamos o seguinte tópico, que, por sua vez, é transcrição do original do Relatório de Los Angeles:

"The most recent revival of the saddle type monorail was the attempt by **Wenner-Gren** (1) to develop a new form of transit. A modernized version of the stone invention, using a concrete structure for the track was developed, and built as half-scale model. It was proposed to produce a hybrid vehicle by providing rubber tired road wheels at the bottom of the downward extensions that also carried the wheels engaging the stabilizing rail. After a period of large expenditures, the project was abandoned".

Ora, sucede que o Eng. W. H. T. Holden, relator do Relatório de Los Angeles, em carta dirigida à editôra

(1) O financiador do Sistema Alweg.