

COLAPSO

O grande crescimento da frota de veículos que até 2020 irá se igualar à quantidade de habitantes de Campinas, já gera uma grande preocupação - principalmente ao poder público - de encontrar meios para evitar um futuro colapso no trânsito da cidade. Atualmente, o município sofre com sérios congestionamentos, principalmente em horários de pico, tanto no período da manhã quanto da tarde. Hoje, a cidade soma 750 mil veículos e 1,08 milhão de habitantes. Pela estimativa da Prefeitura, em 2020 Campinas terá cerca de 1,170 milhão de moradores e veículos.

Segundo dados da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (Emdec), o crescimento da frota já é cinco vezes maior do que o aumento no número de habitantes. Uma das saídas encontradas para melhorar a fluidez do trânsito em um futuro próximo defendida pelo órgão é a construção de túneis subterrâneos de uso exclusivo do transporte público. Um dos projetos já está finalizado e deverá ser posto em prática em até 10 anos.

Engenheiros da Emdec projetaram o túnel subterrâneo que deve ligar a Avenida das Amoreiras ao Terminal Central. A passagem subterrânea tem como foco desafogar o trânsito na região do Viaduto Miguel Vicente Cury (um dos pontos mais nevralgicos da cidade) e das vias, Amoreiras, João Jorge, Prestes Maia, General Carneiro, Via Expressa Waldemar Paschoal (Avenida), e também de outras vias próximas. Os locais deixariam de ter a presença de ônibus ou dos BRTs (Bus Rapid Transit), que passariam a circular apenas pelo subterrâneo, em um

Engenheiros da Emdec idealizam o túnel que deve ligar a Avenida das Amoreiras ao Terminal Central

Passagem subterrânea é alternativa para desafogar trânsito



Augusto de Paiva/AAN

Pela estimativa da Prefeitura Municipal, em 2020 Campinas terá exatamente o mesmo número de veículos e habitantes: 1,170 milhão

trecho de pouco mais de dois quilômetros.

"Essa região é extremamente problemática por ter um fluxo intenso de carros e

ônibus do transporte coletivo. Por conta disso, muitas vias em seu entorno ficam paralisadas por ter muitos veículos disputando o espaço que passou a ficar

apertado", afirma o secretário de Transporte e economia mista, André Aranha Ribeiro. Hoje, a velocidade média de um

veículo no Centro é de 17 km/h. De uma caminhada é de 4 km/h.

André explica que a construção de passagens subterrâneas no município

será inevitável para o futuro. "Caso contrário, Campinas corre o risco de parar. Existe esse projeto que foi adaptado. Originalmente, foi desenvolvido para Veículos Leves sobre Pneus (VLT), mas já o adaptamos para ser utilizado pelos BRTs, que serão utilizados nos corredores Ouro Verde e Campo Grande após recebermos a verba necessária.

Segundo o secretário, o projeto utilizando o VLT custaria um valor muito alto, cerca de R\$ 150 milhões, utilizando os BRTs passaria a custar cerca de R\$ 90 milhões. "Mesmo assim é um valor alto que hoje não temos como arcar. Porém, a ideia é buscar recursos. O objetivo é ter o projeto e conseguir a verba. O futuro é pensar e projetar outras passagens subterrâneas ao longo da cidade", diz.

O secretário explica que a reforma que o Viaduto Cury irá passar com a construção dos corredores Ouro Verde e Campo Grande onde os BRTs irão circular deve ser pequena e que é necessário pensar em intervenções maiores. "Os dois corredores com os BRTs melhorarão o tempo de viagem e o trânsito, mas não é o suficiente. Já estudamos a topografia do local e não haverá grandes problemas para a obra. Agora, é questão de verba".

Ele ainda justifica que as passagens subterrâneas são excelentes opções de escoamento do transporte público o que gera melhor circulação de outros veículos nessas avenidas.

Pelo projeto, o túnel terá o seu traçado "enterrado" a partir do trecho entre o Viaduto Miguel Vicente Cury e o Terminal Central até transportar a Avenida Faria Lima, em uma extensão de 1,8 quilômetros, quando retorna à condição em nível na Avenida das Amoreiras.

Projeto de dois túneis demorou 26 anos

Campinas esperou 26 anos para um projeto de dois túneis ligando bairros ao Centro fosse finalizado na cidade. Conhecido como Complexo Viário Joá Penteado, os dois túneis subterrâneos são localizados um ao lado do outro, na Vila Industrial. Criado em 1983, com um custo estimado em R\$ 128 milhões, as obras previam a construção de dois túneis, porém, em 1992, apenas um deles foi concluído. O segundo túnel teve os serviços paralisados em 1988, faltando a escavação de um trecho de 130 metros do total de 300 metros de sua extensão.

Com isso, o Túnel 1 funcionou com sentido duplo de circulação na época. Como o objetivo principal de desafogar o trânsito da área central ainda não era atingido, as obras para conclusão completa do complexo viário foram retomadas apenas em 2007, após um acordo judicial entre a Prefeitura e a Odebrecht (empresa sucessora da CBPO, que venceu a licitação original e que foi remunerada com recursos municipais e federais). Em 2007, foi determinada a retomada na execução das obras, já que o projeto inacabado era um desperdício do dinheiro público e impedia a viabilização do circuito viário integrado entre Campinas e a Região Metropolitana. Após algumas paralisações e retomadas, o Túnel 2 foi entregue à circulação em novembro de 2009. Após inaugurado, o



Edu Fortes/AAN

Complexo Joá Penteado, um dos principais trajetos entre o Centro e bairros próximos à Anhanguera

complexo passou a ser formado por dois túneis, com 370 e 450 metros de comprimento, respectivamente. Ligando o Centro à Vila Industrial, tornou-se um dos principais trajetos entre a região central e os bairros próximos à Rodovia Anhanguera. Com a nova opção de percurso, as pistas do Túnel 1 levam os motoristas pela Avenida Ruy de Almeida Barbosa para a Lix da Cunha e Avenida Campos Salles, enquanto o Túnel 2 dá acesso à Vila Industrial, à Marginal do Piçarra e à Avenida Prestes Maia. Além de que, viabilizou o fluxo de veículos para o Anel Viário Engenheiro Rebouças, permitindo acesso às diversas regiões da cidade sem passagem pelo Centro. Hoje, os túneis têm capacidade para receber fluxo diário de 60 mil veículos. No entanto, cerca de 40 mil veículos trafegam diariamente pelo local.

TREM DE ALTA VELOCIDADE

Além do túnel de transporte coletivo, Campinas deve receber cerca de 30 quilômetros de túneis subterrâneos com o Trem de Alta Velocidade (TAV) que ligará Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro. Pelo projeto, o trem irá trafegar dentro das passagens subterrâneas entre o Aeroporto Internacional de Viracopos e a Estação Cultura, no Centro, onde estarão localizadas as duas estações previstas para a cidade. Os túneis terão início no Jardim São Domingos, passando pelo Campo Belo, Viracopos e chegando ao Centro pelo trajeto que margeia a ferrovia do corredor de exportação. A decisão em fazer o trajeto por túneis é para garantir a segurança da operação do sistema de alta velocidade.



Pelo projeto, o trem irá trafegar dentro das passagens subterrâneas entre Viracopos e Estação Cultura

PONTO DE VISTA

Pontualidade e integração

"A solução para que Campinas não pare daqui há alguns anos é o investimento no transporte público. A construção de túneis subterrâneos para o escoamento desse tipo de transporte é uma solução que deverá ajudar muito. O importante, além da qualidade nos veículos coletivos, é a pontualidade e a integração deles. Com isso, muitas pessoas passarão a utilizá-lo, deixando os carros em suas garagens. Para modernizar uma cidade é importante fazer esse tipo de escoamento; metrô é muito caro. Uma ótima opção são Bus Rapid Transport (BRTs) ainda sobre pneus, mais tarde evoluindo para transporte sobre trilho. O custo



CARLOS ALBERTO BANDEIRA GUIMARÃES, especialista em transporte e professor do Departamento de Transporte e Geotécnica da Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp)

cai pela metade. Ainda deve-se pensar em criar restrições para a circulação de veículos em determinadas regiões e horários."