

Dentro de seis meses Campinas já não terá receio de por abaixo o tapume que cobria suas vergonhas. Ao mesmo tempo que voltarão a utilizar o trecho da via Sudeste, agora interrompido perto da estação ferroviária, os cidadãos verão homens máquinas trabalhando em pelo menos um dos dois grandes túneis iniciados — coisa difícil de se imaginar há alguns meses, quando a Prefeitura se declarou falida. Quem estiver por dentro do que este pequeno começo significa para a metrópole que se forma na antiga Vila de São Carlos, na certa vai se orgulhar. Passo a passo as obras vão sendo tocadas, a fim de suprir a necessidade de cada momento. Mas, seus projetistas terão sempre um olho no futuro, para a cidade chegar ao ano 2.000 capacitada a suportar o intenso tráfego que as cerca de 4 milhões de pessoas estarão produzindo.

Texto: Luiz Cláudio Montanini
Fotos: Aurélio Rodella



Assim que entregar ao trânsito a Suleste, a Prefeitura retoma a escavação do túnel 1. Quer terminar esta obra ainda neste governo.

CMHC 5.007 DE 035

Enfim, uma luz no fim do túnel



Esta primeira saída libera o tráfego de ônibus pela Campos Salles...

Normalizar o tráfego. Depois, varar o túnel.

Qualquer pai interessado vai ficar satisfeito em saber que seu garoto conseguirá se locomover em Campinas sem qualquer dificuldade no ano dois mil quando estiver funcionando todo o grande complexo viário projetado para a cidade. Mas, e o problema de tráfego atual, como é que fica? Ao religar o centro da cidade à via Suleste e ruas perto da ferroviária, a Prefeitura terá conseguido, pelo menos, normalizar ao tráfego original aquele trecho.

vice-prefeito e Secretário de Obras e Planejamento. "Estavam cansados de liberar financiamentos para projetos faraônicos, de fim exclusivamente eleitoreiro". A Prefeitura conseguiu a liberação de US\$ 1,6 milhão referentes ao saldo do contrato já firmado entre o município e a CEF. Meta-de do dinheiro será empregado no pagamento da empreiteira encarregada da obra e sua manutenção, a CBPO — Companhia Brasileira de Projetos e Obras. A outra metade será aplicada no reinício dos trabalhos.

Algumas modificações no projeto proporcionaram à Prefeitura uma economia de US\$ 10 milhões no custo total previsto. Ao invés de gastar US\$ 50 milhões com as obras dos túneis e das interligações Suleste e Aquidabã, a Prefeitura não vai fazer mais a interligação e garantir uma boa economia. Ela será completada pelo trabalho dos funcionários de

dos túneis, continuaria a movimentar, como antes, a Suleste em direção ao centro.

A primeira mudança do projeto foi cancelar essa alça. Através de um olhar cuidadoso nas plantas e no local, a Secretaria de Obras descobriu que seria perfeitamente possível alterar como queriam sem grandes mudanças estruturais. A Suleste margearia os túneis e continuaria a sua rota anterior. Os acessos aos túneis seriam através da rua Benjamin Constant, passando por baixo do viaduto da Suleste.

Assim que terminar as obras na Suleste, a Prefeitura parte para o túnel 1. Ainda nesta gestão, Costa Santos pretende entregar a obra. O túnel vai servir, então, para colocar em prática uma verdadeira política de trânsito, ele anuncia. Em suas três pistas, uma será exclusiva para os ônibus que chegam à cidade, outra para carros e a terceira, de

tam 120 metros para que alguma luz apareça no seu final. Em cerca de dez anos, pelo menos, é necessário que ele seja terminado, acredita Costa Santos, a fim de escoar o tráfego metropolitano que a cidade adotará.

As obras do Piçarrão, que se

interligam também com os túneis, serão em parte renomadas. A Caixa Econômica Federal adianta que em janeiro de 1991, libera os recursos necessários para o final das obras. No próximo ano, entretanto, os 150 metros restantes do trecho perto do São Bernardo serão concluídos. Em

seguida, a Prefeitura quer resolver o problema dos moradores próximos e depois do cortume Cantúcio, em direção à Anhanguera. O projeto é estender a canalização do Piçarrão até a Anhanguera e terminar de vez com os problemas das enchentes.



O leito da antiga Mogiana, que corta Campinas do Carrefour ao Jardim Aeroporto é ideal para o metrô, afirma Costa Santos. E dispensa desapropriações.

Trem, de Norte a Sul. Metrô, de Leste a Oeste.

Ao considerar um desperdício a cidade possuir dois túneis servindo somente o centro e verificar que o diâmetro e altura da escavação eram mais do que suficientes para que o enorme buraco permitisse a passagem de locomotivas e vagões, Toninho Costa Santos se animou em debruçar-se sobre mapas, fotografias e plantas do município na intenção de armar todo um esquema de tráfego metropolitano para a cidade e região. A fim de prepará-la para fluir bem o tráfego na região, daqui a dez anos, de preferência com um metro de superfície cobrindo a distância Norte-Sul.

A linha Leste-Oeste, ainda em circulação, garante a implantação do trem metropolitano, que deve ligar Sumaré a Vinhedo pelos mesmos trilhos da Fepasa, hoje. Para colocar nos trilhos um metrô de superfície, Toninho não fez mais do que dar ouvidos aos técnicos do ramo. "Há 15 anos, arquitetos e engenheiros batem na mesma tecla, a de que Campi-

nas precisa aproveitar os ramais ferroviários da antiga Mogiana, hoje desativados.

Convencido de que a sasti-fação dos ramais seria a solução para a cidade, a Prefeitura declarou, em decreto, que as terras por onde passavam a estrada são de utilidade pública. Mas, garantiu à Fepasa — a proprietária dos leitos — a prioridade na compra dos terrenos, futuramente.

Desta forma, foi reservado o leito para o metrô de superfície sem que se gaste grandes somas de dinheiro em desapropriações. O leito sai da estação Anhumas, perto do Carrefour, atravessa pelo Guanabara, passa perto da estação ferroviária e sai em direção a Indaiatuba, isto é, cobre a chamada "terceira Campinas". Significa que se dona Maria da Conceição quiser ir fazer compras no Carrefour, ela só vai precisar embarcar no metrô no Jardim Aeroporto por exemplo, atravessar a cidade rapidamente e descer na estação Anhumas. Em cerca de dez anos, é provável que isto aconteça.

Há três alternativas para a implantação deste sistema de tráfego, que podem ser ativas passo a passo. Um deles é o chamado bonde articulado, um veículo imediatamente anterior ao metrô, só que menos rápido e de capacidade também menor. A outra opção é a utilização dos chamados VLT (Veículos Leves sobre Tri-

lhos), que nada mais são do que bondinhos modernos ou o aeromóvel, um sistema elétrico sobre trilhos, mas que dispensa a fiação. Ela é subterrânea. A última alternativa é o metrô, propriamente dito. Caso os técnicos prefiram a utilização racional das linhas exclusivas de ônibus, os do tipo sanfonados (articulados) ou os trólebus (elétricos) têm a preferência.

Através do metrô de superfície ou mesmo dos ônibus articulados, o que o usuário da Campinas não vai poder deixar de desfrutar é o convívio harmônico entre a modernidade e memória, resalta Antonio Costa Santos. A estação Anhumas, perto do Carrefour, por exemplo, é um modelo de prédio bem conservado. As outras pequenas estações do trajeto, então restauradas pela administração municipal, vai tornar a viagem mais agradável, e transformar a cidade em exemplo no País.

Em países antigos e europeus, este convívio é normal, até mesmo procurado, lembra Costa Santos. Poder chegar a uma estação pequena e histórica a bordo de um trem-bala qualquer, é um sonho que pode ser real em pouco tempo em Campinas. Nesse ponto, Costa Santos chega até a achar algo de positivo na crise econômica do País: "Sem dinheiro, as Prefeituras não arrebatam a cidade..."



... e esta entrada o recebe, na volta

Há quem não veja grande diferença nesta situação, afinal com tudo isso, a cidade caminhou praticamente três anos por outras vias, congestionando-as quase sempre, simplesmente porque o acesso pela Suleste estava fechado. Quem conhece a situação financeira precária da Prefeitura no final do ano passado, vê este passo como um avanço nos projetos viários. Os administradores petistas conseguiram o que outros, mais "moderados", até hoje não obtiveram: dinheiro.

Se algum técnico petista estava receoso de comparecer em Brasília para pedir dinheiro à Caixa Econômica Federal a fim de retomar as obras paralisadas, este medo desapareceu no primeiro contato. "A Caixa Econômica se entusiasmou com o nosso projeto, cujas alterações favoreceriam socialmente a população", exulta Antonio da Costa Santos,

engenharia e projetos da própria Prefeitura, que acabaram arrematados por Costa Santos. Até o ano passado, os técnicos da própria Prefeitura não participavam ativamente das obras contratadas. A Prefeitura dispensou a empresa que fornecia este trabalho e fez engenheiros e arquitetos arrega-çarem as mangas.

Mudança de rumo

O projeto inicial do sistema viário de interligação da via Suleste à Aquidabã exigia a entrega simultânea dos dois túneis, um de ida para o centro e outro, centro-bairro. Quem vinha da Suleste embocava direto no túnel 2 e saía na Aquidabã, depois de passar pela Amoreiras. Um alça na frente

volta da cidade será mista.

Este acesso ao centro desfogará o intenso trânsito da Avenida João Jorge. Muitos ônibus e carros que chegam à cidade pelas Amoreiras vão preferir a rapidez do túnel. Aos ônibus, o itinerário será automático. Eles já saem do corredor das Amoreiras e embocam no túnel. Descem a avenida Campos Salles, depois José Paulino, viram à esquerda na Benjamin Constant, param o tempo determinado no terminal do Mercado e continuam pela Benjamin. Atravessam a ponte da Fepasa e correm paralelo, para a outra pista, agora mista, do túnel.

As obras do túnel dois ficam paralisadas, por enquanto — e não se sabe até quando, afinal fal-



As antigas estações serão restauradas e conservadas pelo patrimônio histórico.