

SMPMA, 15/10/09

A propósito do Trem de Alta Velocidade

1. Consideração Anterior

1.1. São do conhecimento da Prefeitura de Jundiaí diversos estudos de intervenções em transportes ferroviários rápidos, porém, que valem destaque são os seguintes:

- Projeto TRANSCORR (anos 1999/2000)
- TEB – Trem Expresso bandeirante (anos 2006/2007)
- TAV atual (2008/2009).

1.2. Às administrações públicas em geral, mas em especial as municipais que vivem mais próximas os cidadãos, preocupam as viabilidades econômicas dos empreendimentos públicos, sempre sob o prisma do maior interesse da população. Isto significa maior otimização dos investimentos financeiros, o que se consegue através de custos menores de execução.

1.3. Sobre este aspecto, e levando-se em conta que na oferta pendular (percurso de São José dos Campos, São Paulo, Campinas) a velocidade média do TAV será da ordem de 190km/hora, cabe a pergunta se o projeto não poderá considerar o TEB – Trem Expresso Bandeirante entre São Paulo e Campinas, cuja velocidade média pode ultrapassar os 150km/hora.

1.4. A alteração no tempo não é tanta, mas os benefícios de infra-estrutura urbana existentes e a redução do custo de execução deve ser bem acentuada.

2. A Proposta atual em Jundiaí

2.1. As informações obtidas pela internet, e principalmente as trazidas pelos técnicos que aqui estiveram, são de bastante clareza. Percebe-se que o estudo se apóia em informações relevantes, e, ainda que sujeito a alterações no detalhamento do projeto, mostra coerência com as preocupações dominantes.

2.2. A menção do item **1.3** – É entendida relevante, e para Jundiaí traria a vantagem de ter linhas férreas num único lado da cidade.

2.3. Entretanto, admitindo-se que o TAV seja implantado na indicação atual, algumas observações são pertinentes.

Passemos a elas:

A – Nos primeiros cinco quilômetros trata-se da Zona de Conservação da Serra dos Cristais. O percurso mostra quatro túneis, mas para melhor proteção das matas seria desejável maior extensão na quantidade de túneis;

B – Nos três a quatro quilômetros seguintes, a existência de áreas urbanizadas e as travessias sobre rodovias ensejarão proteção sonora e estruturas especiais. A estação opcional de Jundiaí, localizadas no trecho é contestada pela Prefeitura que entende não ser o melhor local.

C – Nos quatro quilômetros subseqüentes, acompanhando a Rodovia Bandeirantes, nada há a objetar, exceto os cuidados sobre ruído para proteger o bairro da Malota.

D – No percurso do Posto Graal à Rodovia D. Gabriel Paulino Couto o traçado deve merecer alguma revisão pelo fato de que o Aeroporto de Jundiaí conta com um projeto de Ampliação, o que deve deixar a Cabeceira da pista muito próxima da linha férrea.

E – Outro aspecto deste percurso é a qualidade das instalações do Estado, que deve merecer uma solução de qualidade arquitetônica. Dentre os técnicos desta administração predomina a sugestão de que a Estação deve ser locada nesta região. Ela contempla a intenção do projeto (o perfil da maioria dos usuários acessa por automóvel), e agrega uma maior facilidade do transporte coletivo municipal.

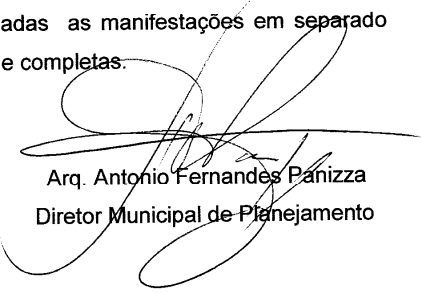
F – No trecho seguinte, da ordem de 6 km no de inicio são atividades industriais bem próximas, e após as moradias populares, ambas vão exigir cuidados correspondentes. O lado dos pavilhões industriais, a vibração e o ruído deverão ser motivos de cuidados especiais. No trecho de moradias, além dos cuidados típicos de

área urbana, não deixar de programar devidamente as questões de desapropriações, e deslocamento de moradores.

G – No percurso final de Jundiaí predomina uma intensa atividade agrícola de sítios de pequeno e médio porte como ocorre também os municípios vizinhos. As estradas locais são fartas para o escoamento da produção agrícola, portanto devem merecer soluções apropriadas.

3 – É importante acrescentar que o Município inteiro é uma APA, e um terço de sua superfície é a área tombada da Serra do Japi. Isto significa que os cuidados ambientais sempre serão verificados com redobrada atenção pelos responsáveis locais.

4 – Concluindo é preciso informar que esta Prefeitura evitou assumir as observações das pessoas e entidades locais que se dispuseram a opinar sobre o assunto. Ao contrario, foram estimuladas as manifestações em separado para que possam ser mais espontâneas e completas.



Arq. Antonio Fernandes Panizza
Diretor Municipal de Planejamento