

TAV português é parâmetro para trem-bala brasileiro

O Comitê Brasileiro de Túneis (CBT), em conjunto com o Instituto de Engenharia (IE), recebeu em São Paulo, em novembro passado, o engenheiro Luis Ribeiro e Sousa, da Universidade do Porto, de Portugal. A presença de Ribeiro e Sousa, que veio ao Brasil para apresentar o projeto do trem-bala de Portugal, serve assim para complementar mais um capítulo da história que o CBT e o IE traçam frente à iniciativa do Trem de Alta Velocidade

brasileiro. Portugal está também na fase de implantação do primeiro trecho do seu Trem de Alta Velocidade.

“Os sistemas ferroviários de alta velocidade (TAV) envolvem uma realidade complexa passando por aspectos técnicos, como a infraestrutura – hoje em dia representada em grande parte pelos túneis”, afirmou o engenheiro português que tem 40 anos de experiência em obras de solo. “Outros aspectos importantes se referem ao lado financeiro e às questões sociais envolvidas

em um projeto desse porte”.

Ribeiro e Sousa apresentou, de forma sintética, o sistema português de TAV que vai ligar as principais cidades portuguesas, Lisboa e Porto, e promover conexões com as cidades espanholas de Madri e Vigo.

“Os túneis para as linhas do TAV apresentam características e méritos particulares”, acrescentou Ribeiro e Sousa em sua palestra, ao expor suas análises sobre o projeto de túneis, nomeadamente no que concerne a aspectos geotécnicos e de análise de risco. 🇵🇹

Itinerário do trem-bala pode prejudicar São Paulo

O processo de licitação para concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros ligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas por um sistema de trens de alta velocidade (TAV) já está em fase final de licitação pelo governo federal. Porém, alguns entendimentos ainda precisam ser feitos junto à Prefeitura de São Paulo, especialmente com a Secretaria de Infraestrutura Urbana do Município (Siurb), para que se possa viabilizar um empreendimento desse porte de acordo com as reais necessidades da capital paulista.

Esse posicionamento foi exposto no Instituto de Engenharia, em outubro passado, pelo engº Sérgio Eduardo Favero Salvadori,

assessor da Siurb, que focalizou a questão dos ajustes entre o empreendimento e os planos da prefeitura paulistana, durante o seminário “A engenharia nacional e o TAV”.

“É evidente que a Prefeitura não está contra o projeto do trem-bala, nem poderia estar, mas ela foi pouco consultada e pouco ouvida nesse assunto. Isso não é o mais correto e estamos dispostos a não cometer alguns erros que ocorreram quando da implantação do metrô paulistano em 1970”, destacou Salvadori. Um dos problemas levantados por ele está no traçado do itinerário do trem-bala, que depois de Campinas deverá parar no Campo de Marte, na capital, a muitos quilômetros de Pirituba, região onde a Prefeitura pretende construir um polo de feiras em uma área de 5 milhões de metros quadrados, ou seja, três vezes a do parque do Ibirapuera, e que já foi declarada de utilidade pública em agosto de 2008. “Esse empreendimento, através de uma concessão urbanística, pretende e precisa da participação da iniciativa privada para tornar-se viável, e por isso a estação do trem de alta velocidade no Campo de Marte pode trazer dificuldades tanto para a implantação do empreendimento em Pirituba como também para o próprio trem de alta velocidade.”

A quantidade de feiras em São Paulo tem diminuído e é patente a escassez de área

para a realização de grandes eventos. “É preciso conversar, para providenciar ajustes”, afirmou, acrescentando que o novo plano de feiras da Prefeitura está previsto para se posicionar ao lado da Rodovia dos Bandeirantes e a uma pequena distância do Rodoanel Mario Covas e da Rodovia Anhanguera, tudo muito próximo de São Paulo. “Contornando a área temos a CPTM – portanto várias estações podem ser colocadas ali –, sendo também que vai haver uma futura estação do Metrô na Vila Brasilândia. Ou seja, são grandes as condições de acessibilidade”, argumenta. “São Paulo necessita de um novo centro para seus eventos, e esse projeto precisa ser ajustado ao trem de alta velocidade.”

Salvadori se pergunta ainda por que a alternativa da Barra Funda teria sido descartada nos estudos realizados? “Levanto essa questão, porque essa estação já tem esquema de integração com todos os meios de transportes – ferrovia, metrô, ônibus urbanos, ônibus rodoviários –, além de ser uma área extremamente bem servida e de acessibilidade muito fácil, ao contrário da área no Campo de Marte que não tem as mesmas facilidades.”

“Ademais, se o trem de alta velocidade tiver a sua estação no Campo de Marte, isso vai matar o projeto do governo estadual da ligação com o Aeroporto Internacional de Guarulhos por meio do Trem Expresso.



Engº Sérgio Eduardo Favero Salvadori, assessor da Siurb, Prefeitura da cidade de São Paulo

Não teria sentido, porque o trem-bala pararia no Campo de Marte e depois pararia em Guarulhos”, prossegue.

O especialista da Siurb lamenta que nenhum desses estudos tenha sido discutido e acredita que o projeto ainda está muito incipiente para ser colocado em concorrência, sendo preciso um detalhamento maior. Em sua visão, o projeto está preci-

sando “andar” um pouco mais, para que se possa ter mais certeza das coisas que vão avançando. “Os estudos de viabilidade apresentados até agora, todos conhecemos. Mas demanda é algo extremamente discutível. Ela tem lá algumas impedâncias que são estabelecidas por aqueles que fazem o trabalho, mas deve ser mais debatida, para que não se distorçam resultados e não se chegue a soluções equivocadas. Além disso, o traçado do TAV, ao chegar do Rio de Janeiro, já não será mais como o original,

devido sofrer modificações. Ora, como colocar em licitação uma obra com tantas indefinições? Nós iríamos pagar pela pressa, por conta até da perda de credibilidade dos próprios engenheiros que participaram do projeto. Por isso precisamos nos defender por antecipação, para não desenvolvermos empreendimentos de forma tal que surjam grandes dúvidas, grandes questionamentos lá na frente. Aí então correríamos o risco de ter obras inacabadas, ou intermináveis, ou mutiladas”, concluiu. 🍌

Eficiência energética e sustentabilidade em moradias da CDHU

Aquecedores solares em conjuntos de interesse social podem reduzir em até 30% o valor da conta de luz dos mutuários

A sustentabilidade nas moradias populares e a redução no consumo de energia elétrica constituíram a pauta do seminário “Eficiência Energética e Habitação de Interesse Social no Estado de São Paulo”, que aconteceu no dia 5 de novembro passado no Instituto de Engenharia. O evento, voltado para profissionais que trabalham com habitação de interesse social, construtoras, gerenciadoras, gestores públicos, universidades, concessionárias, entre outros, foi realizado pela Secretaria de Estado da Habitação, Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU) e Conselho Brasileiro de Construção Sustentável (CBCS).

Na ocasião o secretário da Habitação e presidente da CDHU, Lair Krähenbühl, assinou um protocolo de cooperação técnica com o CBCS, com o objetivo de desenvolver um trabalho conjunto para monitorar e validar práticas de eficiência energética e promover a construção sustentável de moradias de interesse social. O acordo servirá como base para todas as entida-

des ligadas à construção civil no Estado.

A CDHU está investindo na produção sustentável com responsabilidade social para assegurar a conservação dos recursos naturais. Uma das grandes inovações está na instalação de aquecedores solares para a água do chuveiro em todas as novas unidades habitacionais. O intuito é reduzir as despesas dos mutuários com a conta de luz, economizar energia, principalmente nos horários de pico, e contribuir com a sustentabilidade ambiental. São cerca de 30% de economia para o mutuário. Além de incluir o item em todos os novos empreendimentos a CDHU firmou parcerias com as distribuidoras Bandeirantes e CPFL Energia para a doação de 10 800 aquecedores solares a serem instalados em conjuntos já entregues.

A Secretaria da Habitação vem adotando uma série de medidas para que seus conjuntos habitacionais sejam ecologicamente sustentáveis. No ano passado o governo estadual, por meio das secretarias da Habitação e do Meio Ambiente, assinou protocolo de cooperação com as principais entidades da indústria da construção civil e do ramo imobiliário para promover o desenvolvimento sustentável do setor.

Em 2007 também foram assinados dois documentos visando diminuir o impacto causado ao meio ambiente com a construção de moradias de interesse social, viabilizadas com recursos do Estado. Pelo protocolo de cooperação assinado com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente, a CDHU se comprometeu



Habitação modelo da CDHU na cidade de Lencóis Paulista (SP)

a adotar critérios de preservação ambiental durante o projeto, construção e habitação dos empreendimentos. Entre os compromissos assumidos estão: minimizar os resíduos de matéria-prima durante a obra; comprar insumos de empresas que respeitem protocolos de sustentabilidade da Secretaria do Meio Ambiente; utilizar madeira com certificado de origem; cobrar regulamentação dos veículos de transportadoras de insumos; promover a destinação adequada de resíduos de obras ou demolições; contribuir com a arborização do entorno dos conjuntos; reflorestar áreas de margens de cursos d'água existentes nos empreendimentos, entre outras.

Finalmente, um termo de cooperação firmado com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) teve como objetivo unir conhecimento técnico, recursos materiais e financeiros para promover estudos tecnológicos voltados ao uso racional de recursos naturais e ao emprego adequado de materiais nas construções realizadas pela CDHU. 🍌



Habitação modelo da CDHU na cidade de Sertãozinho (SP)