

## 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