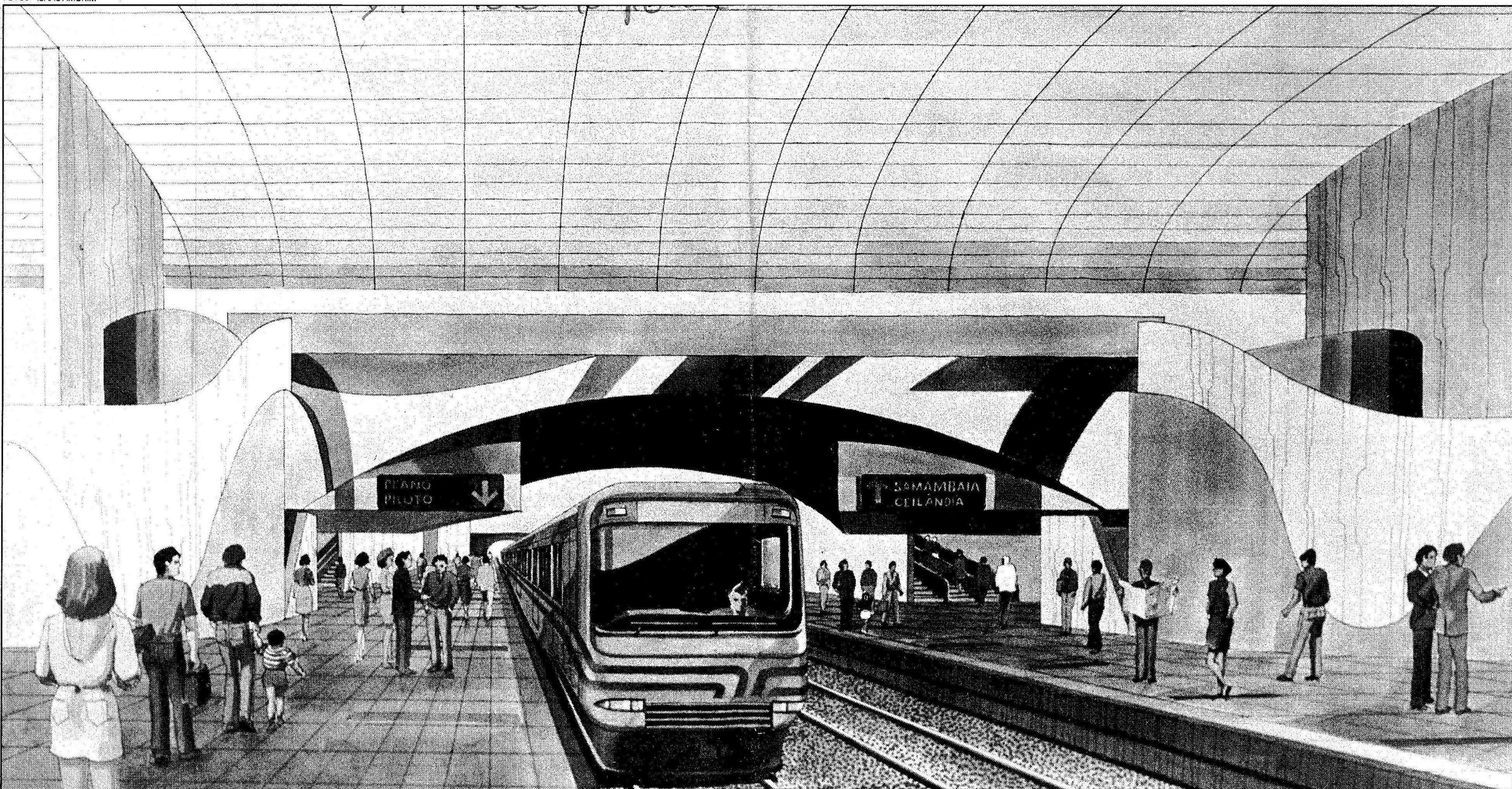




As estações do Plano Piloto (maquete) serão em número de dez. Os trens circularão em intervalos de três minutos e cada comboio terá quatro vagões, com uma capacidade de lotação máxima de 325 passageiros

Começa amanhã escavação do metrô no Eixão

O metrô de Brasília chega definitivamente ao Plano Piloto amanhã. Às 9h, o governador Joaquim Roriz vai presenciar o transplante da primeira árvore do lugar onde futuramente existirá a estação nº 3 para o viveiro da Novacap, e o início da escavação do túnel que percorrerá todo o Eixo Rodoviário Sul. A estação que começa a ser construída nesta quarta-feira ficará no canteiro entre o Eixinho Oeste e o Eixão, em frente ao Centro Comercial São Francisco (EQS 102/3 Sul).

O transplante e o começo da escavação foram anunciados ontem pelo secretário de Obras e Serviços Públicos do GDF e coordenador do Grupo Executivo do Metrô, José Roberto Arruda. Segundo ele, o método de construção do túnel que será utilizado, o modelo austríaco NATM, fará com que seja necessário transplantar apenas 20 por cento das árvores ao longo do Eixão. O método anteriormente previsto, o Cut and Cover, iria devastar totalmente as árvores.

Prazo — Para que o prazo de inauguração do metrô — 21 de abril de 1994 — seja cumprido, as obras no local onde funcionará o Centro de Manutenção, o coração do metrô, próximo a Águas Claras, vão ser tocadas em regime de 24 horas. “É a volta aos tempos da construção de Brasília”, compara Arruda. Ele informou que o centro deverá estar pronto em setembro de 1993, daí porque a necessidade de acelerar os trabalhos. Outra novidade anunciada pelo secretário foi a inauguração de uma fábrica de dormentes em uma das frentes de trabalho, no próximo dia 22, com capacidade para produzir 550 unidades por dia.

O metrô de Brasília terá, ao todo, 31 estações. A primeira será ao lado da Rodoviária do Plano Piloto, onde está hoje o camelódromo. Na Asa Sul, sob o canteiro entre o Eixinho Oeste e o Eixão, estarão outras dez estações. Do final do Eixão, o metrô dirige-se à região do ParkShopping/Carrefour, com uma estação entre ambos. Dali prossegue para o Guarã, com uma estação ao lado da feira. Ele percorrerá depois o trecho entre Guarã I e II, sob o canteiro central, em uma vala.

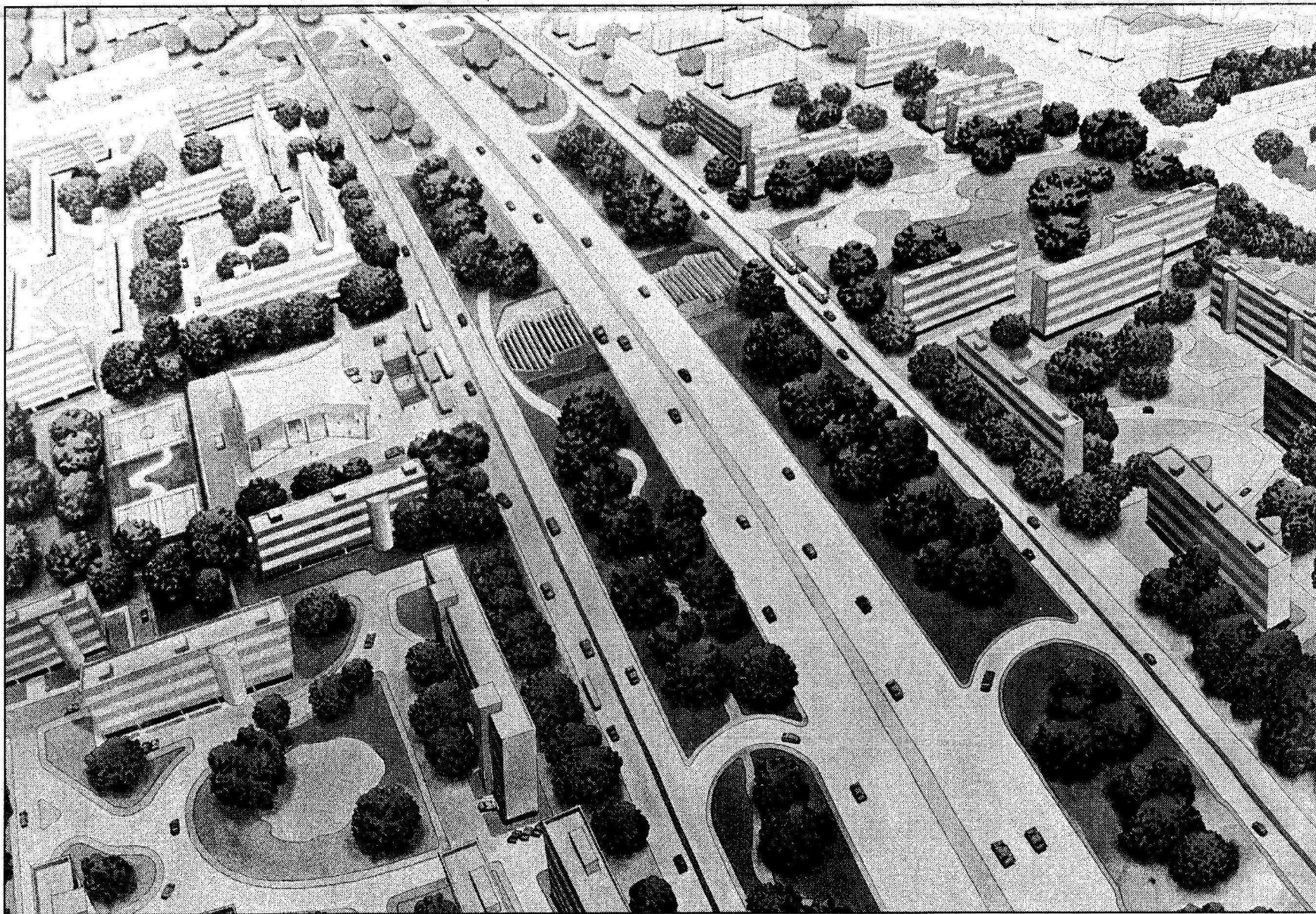
As estações 16 e 17 estarão cortando a futura cidade de Águas Claras, também a céu aberto, mas em plano inferior à rua. A estação 17 é o entroncamento para Ceilân-

dia e Samambaia. Será a mais complexa das estações, com trens passando em nível sobre outros. Ali perto estará, também, o coração do metrô, com todo o seu sistema de controle eletrônico. Por isso, as obras desse complexo vão tomar 24 horas do dia, como no tempo da construção de Brasília.

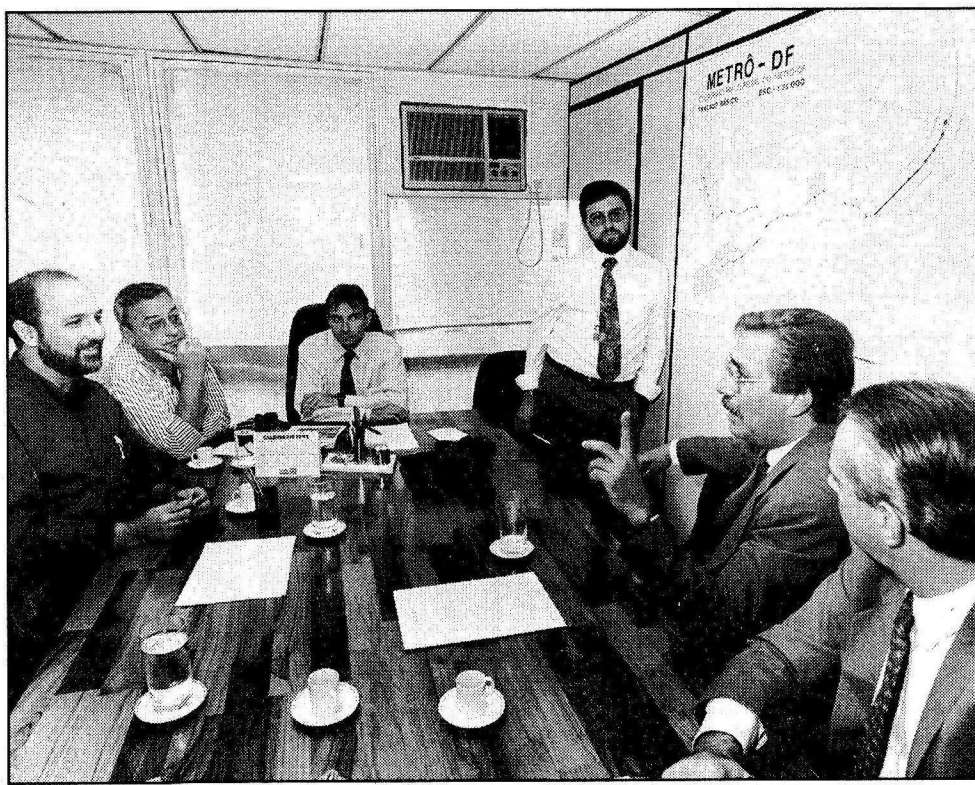
Subsolo — Da Estação 17 partem dois troncos: o de Taguatinga/Ceilândia, subterrânea na altura da praça do Relógio e com túneis que permitirão, lateralmente, vias rodoviárias de ida e de volta diretas para Ceilândia. Esse ponto do metrô foi o de maior dificuldade técnica, segundo José Roberto Arruda, por causa de problemas de subsolo.

O trajeto em Taguatinga Norte e Ceilândia permitem que haja o mínimo de interferência na vida daquelas satélites e pretendem ajudar a desenvolver, na altura da estação 22, um novo centro comercial. O outro ramo que sai da estação 17 vai para Samambaia.

Ao todo o metrô terá cerca de 40 quilômetros, sendo cerca de 30 quilômetros de superfície e dez quilômetros subterrâneos. Os trens circularão com intervalo de três minutos e os comboios terão quatro vagões, com capacidade de 325 passageiros em cada um. Do princípio ao fim da linha, a viagem não tomará mais que 15 minutos. O metrô do DF está orçado em 600 milhões de dólares, ou 15 milhões por quilômetro, contra 170 milhões de dólares por quilômetro no Rio de Janeiro e 270 milhões por quilômetro em São Paulo.



As estações não modificarão o visual da Asa Sul. O método adotado exige apenas o transplante de 20 por cento das árvores



José Roberto Arruda e os técnicos explicaram ao CORREIO as obras do metrô

CORREIO visita grupo executivo

O diretor de redação do **CORREIO BRAZILIENSE**, Luiz Adolfo Pinheiro, visitou ontem o Grupo Executivo do Metrô para ter uma visão global do projeto e saber como anda o cronograma das obras. Luiz Adolfo ouviu explicações dadas pelo gerente-geral de engenharia, José Dimas Simões Machado, o secretário de Obras e Serviços Públicos, José Roberto Arruda, e o coordenador-adjunto, José Gaspar de Souza.

Estiveram presentes também à apresentação do metrô o gerente-geral de gestão, Cairo Ramos, os coordenadores de marketing, Márcio Cotrim e Adilson Queiroz, o coordenador-geral do consórcio Brasmétrô, Geraldo Gallo, e o gerente-geral das obras do consórcio, Evandro Brito Sarubby.