

Uma nova tecnologia para escavar túneis do metrô

O metrô de Brasília está utilizando uma nova técnica nas escavações dos túneis que ligarão as estações do Plano Piloto, chamada parede diafragma. O método, que resulta em maior rapidez e economia nas obras, consiste em usar estacas pré-moldadas de cimento, que são colocadas ao redor do local a ser perfurado. A seguir, é feito o buraco e as estacas permanecem, sustentando o túnel.

Segundo informou à Agência Brasil um dos coordenadores do metrô no Distrito Federal, o engenheiro José Gaspar de Souza, estão sendo perfurados túneis a partir de cada estação, economizando espaço, reforço de estacas e dispensando o uso dos famosos "tatuzões" — grandes escavadeiras usadas no metrô de São Paulo, por exemplo. Em outros metrô, os túneis foram construídos por etapas, com grandes buracos posteriormente aterrados. Atualmente, só existem dois "tatuzões" no País. De acordo com o engenheiro, essas máquinas têm baixa velocidade de escavação, o que retardaria as obras.

A tecnologia do metrô de Brasília está sendo adaptada à realidade do Distrito Federal. A composição do comboio de trens será de quatro carros fixos, diferentemente de São Paulo, onde o comboio é alterado em função do fluxo. A idéia é alterar, na hora do pico, a frequência dos trens, diminuindo o intervalo entre eles.

A construção dos cerca de 40 quilômetros do metrô de Brasília está sendo coordenada pela Secretaria de Viação e Obras do Distrito Federal, e executada por um consórcio de empresas nacionais, o Brasmetro, composto de grandes construtoras, empresas da área de transporte ferroviário, firmas de telecomunica-

ções, etc. Estão sendo aplicados US\$ 650 milhões (Cr\$ 3,6 trilhões) na obra, que custará US\$ 15 milhões (Cr\$ 84,5 bilhões) por quilômetro. Em São Paulo, o trecho do metrô na avenida Paulista custou US\$ 200 milhões (Cr\$ 1,12 trilhão) por quilômetro, por causa das desapropriações. Em Brasília, isso não foi necessário, já que a maior parte dos terrenos pertence ao governo do Distrito Federal, a maior parte do metrô de Brasília será de superfície, sendo o trecho do Plano Piloto o único subterrâneo.

O futuro meio de transporte brasiliense, cujo início das operações está marcado para abril de 1994, vai proporcionar aos moradores das cidades ao redor do Plano Piloto — o centro administrativo de Brasília — conforto e rapidez para o deslocamento ao plano. Os trens sairão com intervalos de três minutos e terão capacidade de transporte de até 27 mil passageiros na hora de pico.