

Túnel do Plano avançará quatro metros

Quinta-feira, 24/9/92 • 15

por dia

O primeiro trecho do túnel de passagem do metrô no Plano Piloto, na altura da 116 Sul, começou a ser construído ontem, na presença do governador Joaquim Roriz, que acionou a máquina de escavação (TCO) a uma profundidade de 14 metros da superfície. A técnica do túnel mineiro, como é chamada por ser mais econômica e silenciosa, será utilizada simultaneamente em 14 frentes de obra em todo o percurso do metrô na Asa Sul. As máquinas deverão avançar até quatro metros por dia, abrindo o túnel nos dois sentidos, o que demorará pelo menos um ano para construí-lo.

Ao lado do secretário de Obras Públicas do GDF, José Roberto Arruda, o governador Roriz desceu de elevador pelo shaft (poço de acesso) até a entrada do túnel. O eboque já havia sido construído por uma retroescavadeira, que abriu um vão de dez metros de largura por seis metros de altura. Com a escavação pela TCO, que dispensa o uso do "tatução" — equipamento

utilizado nos metrô de São Paulo e Rio, a um custo muito superior —, as obras ganharam agilidade. O processo empregado é conhecido como NATM, uma tecnologia desenvolvida na Áustria.

A TCO — transportadora de correia Odebrecht é uma adaptação feita pela empreiteira, composta por uma escavadeira convencional, operando no sentido vertical e horizontal, e uma esteira que transporta a terra para uma caçamba, a qual é içada até a superfície. De cada frente de obra serão retirados 3 mil metros cúbicos de terra, aproximadamente 500 caminhões, com destino à área situada na 614/615 Sul.

A técnica do túnel mineiro utiliza, antes da escavação, a injeção de uma nata de concreto ao redor do local a ser perfurado, para sustentação do túnel. Ao abri-lo, são colocadas cambotas (forro de concreto). Uma retroescavadeira faz então a base dos trilhos do metrô,

onde será colocado posteriormente o concreto moldado. A tecnologia usada na obra do metrô do DF dispensará a retirada das árvores ao longo do canteiro entre os eixos — exceto na área onde serão construídas as estações. O custo do VLT em Brasília será de 13 milhões de dólares por quilômetro. Na Avenida Paulista em São Paulo, o metrô ficou vinte vezes mais caro.

Orçamento — O governador Roriz afirmou não acreditar na manutenção do corte no orçamento do DF para 1993 promovido pela União. "Este corte de verba anunciado deverá ser revertido. Se Brasília necessitar de uma independência financeira, então teremos que industrializá-la", avaliou. Para ele, o corte no orçamento da União para obras do metrô para o próximo ano — em torno de 20 milhões de dólares — não representa ameaça para o projeto do GDF. "Saberemos buscar os recursos onde estiverem", concluiu.