

Obra do metrô faz encontro de dois túneis

As primeiras frentes de túneis da Asa Sul se encontram até o final deste mês. Uma delas partiu do canteiro de obras da estação da Galeria dos Estados no sentido sul indo de encontro com a outra que saiu no sentido da PP1 — localizada entre as quadras 102/103 sul. O encontro das duas se dará sob a pista do eixo oeste na direção central rumo ao final da Asa Sul, próxima ao Hospital de Base.

Durante as escavações foram detectadas presenças de areia, pedras, aterros artificiais mal compactados que dificultaram o trabalho. O cronograma inicial foi respeitado e o encontro dos túneis se dará dentro do prazo estipulado. Os trabalhos nas demais frentes continuam normais e para o próximo mês já estão previstos novos encontros dos túneis.

Lençol freático — Um outro problema enfrentado pelo metrô foi a existência de um lençol freático — da 112 até o final da Asa Sul — que teve de ser drenado com tubulações especiais, podendo ser facilmente visualizado por quem trafegar por esse trecho. Após a conclusão do túnel a drenagem será interrompida e o lençol freático voltará a sua forma original, sem interferir na estrutura da obra. “Os motoristas devem ser cautelosos quando tiverem necessidade de passar pelo final da Asa Sul, na altura do trevo de triagem, onde estão sendo escavados alguns poços de rebaixamento e devido a isso há presença de água e máquinas pesadas”, alerta o coordenador adjunto, José Gaspar de Souza.

As obras nos demais trechos continuam em ritmo normal e a próxima etapa esperada é a chegada dos primeiros quatro carros do metrô que já estão prontos e em fase de testes estáticos na fábrica da Maferisa, em São Paulo. A previsão é que eles cheguem a Brasília até a primeira semana do mês de agosto, uma vez que sairão da capital paulista até o final do próximo mês, por via rodoviária. A opção por esse meio de transporte se deu devido ao fato de ser o mais seguro e rápido tendo em vista o tipo de carga a ser transportado. A outra alternativa seria por via ferroviária, mas teve de ser descartada por apresentar dificuldades para as transposições em algumas pontes ao longo do trajeto, uma vez que a largura do carro do metrô de Brasília é de 3,15m, superior em 35 cm à largura máxima permitida para a passagem de cargas nas referidas pontes.