

Para a companhia, fazer outra estação é mais econômico

Folha de S.Paulo - 26/09/2005 - 09h54

Se fosse considerado o plano de 1978 para a construção da estação República da linha 4, os prejuízos para a cidade seriam maiores. Essa é a avaliação da Companhia do Metrô, para quem ficou mais fácil e menos traumática a solução pela demolição da plataforma central e a construção das novas, laterais.

Como justificativa, a menor intervenção no tráfego, o prazo mais curto para a execução e a adaptação do método antigo de escavação de túneis para o atual.

Para a linha 4, o Metrô utiliza um shield (equipamento para escavação de túneis) diferente do usado até 1982, quando a estação República foi inaugurada. A máquina, que escavava dois túneis de seis metros de diâmetro, agora levanta apenas um de 9,5 m --por ele, passarão os dois trilhos.

Da forma como foram construídos os 50 m dos 140 m previstos para a estação da linha 4, seria necessário interromper a obra do túnel pelo método atual na avenida Ipiranga na altura do edifício Copan, onde haveria um poço, e construí-lo por outro, o NATM (o chamado túnel mineiro), até outro poço, na rua 24 de Maio.

O shield seria transportado de uma abertura para a outra para que o processo seguisse pelo método moderno até a estação Luz.

Essa solução também afetaria os prazos estipulados pela companhia para a construção da linha. No processo de desapropriação de imóveis para a obra, o Metrô preferiu entrar na Justiça a negociar com os proprietários. A greve dos servidores do Judiciário, no entanto, atrapalhou esse plano.

"Mas a mudança não deveu-se só à intenção de arrumar os prazos. Ganhou ênfase porque eu tinha recebido da comunidade local pedidos para que não interrompesse a avenida naquela região. A CET entrou com um pedido para que os acessos aos edifícios não fossem dificultados. Fora as implicações construtivas de ter que tirar uma máquina de um poço, passar pela rua e levar para o outro lado --fecharia a avenida. E daí surgiu a idéia de passar com a máquina diretamente pela estação", diz o o diretor de engenharia do Metrô, Sergio Salvadori.

"O shield não conseguiria passar na estação", argumenta o engenheiro Fábio Gandofo, diretor do consórcio Via Amarela, responsável pela obra. "O equipamento tem 300 metros de comprimento e seria preciso escavar o trecho restante de maneira operacional. E fizeram só a parte bruta [da estação], não está acabada. Vamos avaliar o concreto [da parte já construída], ver se não houve danos, e começar a obra."

Segundo Salvadori, a alternativa é a mais econômica por eliminar os dois poços previstos na Ipiranga e por escavar os túneis pelo método atual --pelo anterior, o metro construído custaria o dobro. O valor do contrato não muda: continuam os R\$ 2,1 bilhões previstos para a primeira fase da linha, que incluem 12,8 km de túneis, seis estações e 14 trens.

Essa análise é defendida pelo diretor de engenharia civil do Instituto de Engenharia, Roberto Kochen, 50. "Houve mudança de tecnologia e métodos construtivos entre as duas obras. A opção de abrir toda a região em vala a céu aberto causaria um transtorno muito grande ao tráfego", diz.

Para o arquiteto Eduardo Hotz, responsável pelo projeto original da estação, a mudança não configura desperdício: "Nenhum sistema ou equipamento foi colocado nessa linha, tudo isso é novo. Essa mexida não implica nenhuma mudança significativa."

Sobre a estação Pedro 2º, Salvadori sinaliza que, na época da construção (1979), a companhia deixava estações prontas para receber novas linhas.

"Se estou construindo a estação Pedro 2º e a receita diz que eu preciso passar em Pedro 2º, para construir a estação depois é muito difícil. Vou mudar o tempo do verbo: era muito difícil. Hoje, as técnicas construtivas já não exigem mais que eu faça e deixe pronto. Casos como os da República e da Pedro 2º não vão se repetir mais."

Procurada, a assessoria de Paulo Maluf, governador à época da construção da estação República, disse que a obra era necessária e seguiu as regras técnicas.