



Uma das obras rodoviárias mais aguardadas do país começa a sair do papel e novo traçado na Serra das Araras, na Rodovia Presidente Dutra, facilitará o tráfego

RJ: Serra das Araras terá três detonações de rochas

Implosões fazem parte do novo traçado da serra na Via Dutra e acontecem nesta terça, quarta e quinta

As obras na Serra das Araras, na Rodovia Rio São Paulo, têm previsão de três detonações de rochas esta semana. A primeira será nesta terça-feira, dia 04, a outra na quarta-feira, dia 05, e a terceira e última na quinta-feira, dia 06. Todas entre 14 e 16 horas, no KM 225, na altura de Paracambi (RJ), onde a construção da nova pista da serra segue o cronograma.

Em nota divulgada à imprensa, a CCR RioSP reforçou que para receber notificações sobre a detonação de rochas basta baixar o AAP CCR Rodovias e ativar o botão de notificações. Toda operação é previamente alinhada com a Polícia Rodoviária Federal (PRF), ANTT, prefeituras das cidades limdeiras e órgãos competentes. Também são realizadas ativações nos postos de serviços, posto fiscal e cidades as margens da Via Dutra para informar motoristas e população sobre os dias e horários das detonações.



Divulgação/CCR Rio-SP

Detonações serão feitas na altura do km 225, em Paracambi, na Via Dutra, sentido São Paulo

Para as operações de desmonte de rocha, é utilizada a técnica de 'fogo cuidadoso' – quando há controle de vibração e redução de ruído. Para esse ano, a previsão da concessionária é desmontar um volume rochoso de 385 mil m³. Para isso deverão ser realizadas 200 detonações.

A concessionária reforça ainda, por meio de nota, que os moradores, comerciantes da região e motoristas programem a viagem e evitem trafegar na região durante o período de fechamento da rodovia. Além de respeitar a sinalização implantada no local. Painéis de mensagens – fixo e móvel – informarão o tempo para liberação da pista. Também foram colocadas faixas na rodovia.

Obra histórica

A implantação do novo traçado da Serra das Araras, na Via Dutra (BR-116), no estado do Rio de Janeiro, foi iniciada no ano passado e era esperada há varios anos. O investimento de R\$ 1,5 bilhão prevê

a construção de 24 viadutos, duas rampas de escape na pista de descida, melhoria em 14 pontos de acesso e a implantação de uma via marginal na pista sul, sentido São Paulo. As pistas contarão com quatro faixas por sentido, acostamento e uma faixa de segurança reduzindo em até 50% o tempo de percurso, além de trazer mais segurança viária, fluidez e conforto aos clientes que trafegam no trecho.

As obras compreendem um trecho de oito quilômetros por sentido, totalizando 16 quilômetros de extensão, entre o km 225 e o km 233. Neles, serão construídas 93 contenções, oito pontos de ônibus e três passarelas.

As obras devem durar 52 meses e contarão com mais de 30 canteiros simultâneos, o que vai gerar 5 mil empregos diretos e indiretos. A maior parte da mão de obra será absorvida dos municípios de Pirai (RJ) e Paracambi (RJ). A previsão da concessionária é de entregar a nova pista de subida em 2028. Já a pista de descida deverá ser concluída em 2029.

Atualmente, cerca de 390 mil veículos circulam pelos dois sentidos mensalmente, dos quais 36% deles veículos de carga. Juntos, eles transportam mais da metade do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, o que dá uma dimensão da importância logística das Serra das Araras para o transporte de cargas no País.

Uma das mais importantes do país

No dia 19 de janeiro de 1951, quando foi inaugurada pelo Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra, em solenidade realizada na altura de Lavrinhas (SP), a então BR-2, nova rodovia Rio-São Paulo, ainda não estava completamente pronta, mas já permitia o tráfego de veículos entre a então Capital Federal, Rio de Janeiro, e o polo industrial de São Paulo. Da então ligação Rio-São Paulo, 339 quilômetros estavam concluídos, junto com todos os serviços de terraplenagem e 115 obras de arte especiais (trevos, viadutos, pontes e

passagens inferiores). Faltava, porém, a pavimentação de 60 quilômetros entre Guaratinguetá (SP) e Caçapava (SP), e seis quilômetros em um pequeno trecho situado nas proximidades de Guarulhos (SP).

A BR-2 contava com pista simples, operando em mão-dupla em quase toda sua extensão. Em dois únicos segmentos havia pistas separadas para os dois sentidos de tráfego: nos 46 quilômetros compreendidos entre a Avenida Brasil e a garganta de Viúva Graça (hoje, Seropédica), no Rio de Janeiro, e nos 10 quilômetros localizados entre São Paulo e Guarulhos, no trecho paulista.

A nova rodovia foi construída com as mais modernas técnicas de engenharia da época e com equipamentos especialmente importados para isso, o que permitiu a redução da distância rodoviária entre as duas capitais em 111 quilômetros, comparando-se o novo caminho com o traçado da velha rodovia, inaugurada em 1928. A maior parte dessa redução foi possível com a superação obstáculos naturais, basicamente nos banhados da Baixada Fluminense e na área rochosa da garganta de Viúva Graça, na região de serras entre Pirai e Cachoeira Paulista, e no segmento da Várzea de Jacareí. Além disso, sua concepção avançada permitiu a construção de aclives e declives menos acentuados e curvas mais suaves. Tudo isso representou uma significativa queda no tempo de viagem, de 12 horas, em 1948, para seis horas.

Projeto autossustentável

No total, 1,3 bilhão de Cruzeiros foi investido na construção da BR-2, quantia altíssima para os padrões da época. Gastos muito criticados por setores da sociedade civil e pela imprensa, que classificava a obra como "luxuosa". O Governo Federal argumentava que o desbravamento do Brasil dependia de caminhos que pudessem ser abertos com rapidez e eficiência e que a modernização da ligação Rio-São Paulo era fundamental para o desenvolvimento nacional.

Foi essa, por exemplo, a linha de argumentação no discurso de inauguração da rodovia, feito pelo então ministro de Viação e Obras Públicas, general João Valdetaro de Amorim Mello. "Com um tráfego mínimo de 1.000 veículos diários (...) e tendo em conta a economia resultante do custo de operação dos veículos rodando sobre uma estrada deste modelo (...) em 10 anos, a economia nos transportes efetuados sobre esta rodovia atingirá a casa dos 10 bilhões de cruzeiros". Tudo isso, lembrava ele, sem contar a economia de divisas com a redução nos gastos com combustíveis, lubrificantes e peças de reposição, todos importados.