

Gostaríamos de saber se você tem sugestões para o aprimoramento do conteúdo. Em especial, consultamos sua opinião sobre o Anexo 6: você considera pertinente incluir um tópico destacando a importância de túneis em grandes obras rodoviárias, com ênfase no pioneirismo do projeto da Rodovia dos Imigrantes?

ANEXO 6: Transposição da Serra do Mar

Acho extremamente pertinentes e iria além, citando o conceito (e se possível referências), do custo de não se fazer túneis: custos a longo prazo em vidas, interdições e obras de reparos.

Alvaro Rodrigues dos Santos Oliveira
Arnonimo Monticelli

Não vejo problema também em destacar que este anexo é uma "requisição de comentários e contribuições" para futuras edições da DN.

A grande barreira da

Serra do Mar – da Trilha dos Tupiniquins à Rodovia dos Imigrantes” (edição original de 2004, esgotada), de autoria de Álvaro Rodrigues dos Santos. Trata-se de uma obra que não só contém assuntos técnicos – geológicos, geomorfológicos e geotécnicos – mas um resgate histórico da interação homem – meio ambiente e do desenvolvimento da engenharia nacional em critérios de estudos, projetos e obras lineares de transposição da Serra do Mar. A ABGE fez, assim, uma justa homenagem ao autor, profissional que se dedica, há mais de 50 anos, às geociências e geotecnia no Brasil, em especial ao que se refere à Serra do Mar.

A publicação aborda a ligação do Planalto Paulista à Baixada Santista, mas serve de exemplo para o entendimento holístico do tema às outras partes do país, que se defrontam com a necessidade de ligação de obras lineares (rodovias, ferrovias, dutos, linhas de transmissão etc.) entre o litoral e o planalto, tendo pela frente as escarpas monumentais da Serra do Mar, que recebem denominações locais ao longo dos Estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo. Destacamos as ligações rodoviárias entre Curitiba – Paranaguá (PR), São Paulo – Curitiba (SP/PR), Mogi das Cruzes – Bertioga (SP), São José dos Campos – Caraguatatuba (SP), Taubaté – Ubatuba (SP), Paraty – Cunha (Serra da Bocaina, RJ), Rio de Janeiro – Piraí (Serra das Araras, RJ), Angra dos Reis – Barra Mansa (RJ) e Rio de Janeiro – Petrópolis (RJ).

A região abrangida pela Serra do Mar, com toda a sua complexidade – ecológica, hidrológica, geomorfológica, geológica e geotécnica – tem população próxima a 40 milhões de habitantes. No eixo Curitiba – São Paulo – Rio de Janeiro situa-se a área de maior desenvolvimento econômico do país. Dentro desse contexto, o autor, Álvaro Rodrigues dos Santos, escreveu um capítulo de título “Serra do Mar – O futuro”, onde cita, dentre outras

sugestões, que somente o conhecimento técnico profundo “*poderá possibilitar que as indispensáveis intervenções humanas na Serra (estradas, dutos, linhas de transmissão, sistemas de captação de água etc.) sejam implantadas sem afetar destrutivamente as condições geológico-geotécnicas e ecológicas naturais*”.

Nesse capítulo, de título “O futuro”, o autor comenta o artigo “Transposição viária de regiões serranas através de túneis longos”, apresentado em 1994 no 3º Simpósio Brasileiro de Escavações Subterrâneas (CBT/ ABMS). Nela, os autores (Eraldo L. Pastore, Tarcísio B. Celestino e Álvaro R. dos Santos) fizeram a recomendação para que a engenharia nacional levasse em consideração a implantação, já para a pista descendente da Rodovia dos Imigrantes, de “*túnel único ligando o Planalto Paulista à Baixada Santista*”. O artigo, que completa 30 anos em 2024, incita o debate sobre a utilização de túnel único (ou de “mais túneis e menos cortes”) na transposição da Serra do Mar.