

1.2 HISTÓRICO

No início da colonização, de 1.500 a 1.600, tanto a Vila de São Paulo de Piratininga como a Vila São Sebastião da Guanabara não tinham motivos suficientes para terem uma ligação terrestre, as eventuais viagens, segundo a tradição portuguesa de então, eram feitas por via marítima.

No século seguinte, por volta da segunda metade, os habitantes de São Paulo, já então guindada à condição de sede de Capitania, saíram para a conquista de novos horizontes, avançando pelo vale do rio Paraíba. Neste tempo, o Rio de Janeiro se torna a maior cidade do Brasil meridional.

Os interesses dos habitantes das duas cidades se aproximam com a emancipação administrativa, até então, sediada em Salvador. No final do século, inicia-se o ciclo do ouro, com os interesses de ambas as cidades convergindo para as Minas Gerais, ampliando a necessidade de uma ligação mais amigável.

As primeiras viagens dessa época eram feitas, do Rio até Paraty, pelo mar e daí para Taubaté, seguindo um antigo caminho trilhado pelos índios Guaianazes, em direção à cidade de Cunha, à época conhecida como Freguesia do Facão.

Esta ligação trazia em si elevado risco, sobretudo no trecho marítimo, onde

Santa Cruz. De outro lado, os habitantes de Paraty que perderiam o rendoso privilégio de entreposto compulsório. Contudo, graças à energia dos governadores de São Paulo, vinte e nove anos depois, no governo de Martins Lopes Lobo Salvador, a ligação terrestre entre Rio e São Paulo foi concluída.

A diretriz deste caminho, entre o Rio e Paraty, margeando o litoral, era tão difícil e exposto que logo provocaria a mudança de traçado mais pelo interior da costa. No início do século XIX, já era possível viajar do Rio para São Paulo, passando por Santa Cruz, Itaguaí, São João Marcos, Bananal, Barreiro, Areias, Silveiras, Cachoeira, Lorena, Guaratinguetá, Taubaté, Jacareí e Mogi das Cruzes, que ficou sendo a diretriz definitiva. Este trajeto foi percorrido por D. Pedro I, em regresso ao Rio de Janeiro, logo após o brado da independência. Para tanto, Sua Alteza gastou apenas sete dias para percorrer cerca de seiscentos quilômetros, indicando claramente a existência de um bem montado serviço de mudas de animais, bem como a indicação de que o traçado estava correto.

Em 1.858 inaugura-se o trecho inicial da Estrada de Ferro Pedro II, posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil, inicialmente do Rio a Queimados. Em 1.874 é estabelecida a ligação ferroviária entre Rio e São Paulo, para

percorrer a ligação Rio/São Paulo, a bordo de um automóvel, um "Brasier", gastando trinta e sete dias, aproveitando boa parte dos antigos caminhos e aproveitando outros tantos do próprio traçado da via férrea.

As ferrovias gozavam de excepcional prestígio junto à população e consequentemente, junto às autoridades, por oferecerem tráfego permanente, conforto aos passageiros e grande capacidade de carga. Contudo, seu custo de implantação, por necessitarem de traçados de grande rigor geométrico, era bastante caro. Às rodovias era dado o tratamento pejorativo de "estradas de bobagem".

Deve-se ao Presidente Washington Luís Pereira de Souza as primeiras decisões para consolidar a era do rodoviarismo nacional. Para tanto, criou o Fundo Especial, formado pela taxa adicional sobre a importação de gasolina, automóveis, caminhões, pneus etc.

Concomitantemente criou as Comissões Técnicas, para a tarefa de construir estradas de rodagem, dentro de exigências e conceitos importados de "tráfego moderno".

Uma dessas Comissões Federais de Estradas foi confiada ao Eng^o Timóteo de Oliveira Penteado, tendo como missão interligar o Rio de Janeiro, então a Capital Federal, como todo o Sul do país. Assim foi o início da Era Ro-

caminho trilhado pelos índios Guaianazes, em direção à cidade de Cunha, à época conhecida como Freguesia do Facão.

Esta ligação trazia em si elevado risco, sobretudo no trecho marítimo, onde as cargas de ouro destinadas à Fazenda Real eram roubadas por piratas ou perdiam-se em naufrágios. A conformação do litoral, pleno de ilhas e enseadas, era ideal para a prática de pirataria, tornando os navios presas fáceis.

Coube a D. Rodrigo Cesar de Menezes, Capitão General de São Paulo, a iniciativa de abrir um caminho entre o Rio de Janeiro e a cidade de Guaratinguetá, já servida por um caminho, aberto pelos paulistas que estavam avançando pelo Vale do Rio Paraíba. Esta iniciativa foi amplamente aceita pelas autoridades portuguesas.

Vale ressaltar que este caminho seria aberto sem custo algum ao tesouro real, a troco apenas da cessão das terras lindas ao seu itinerário, ou seja, concessão.

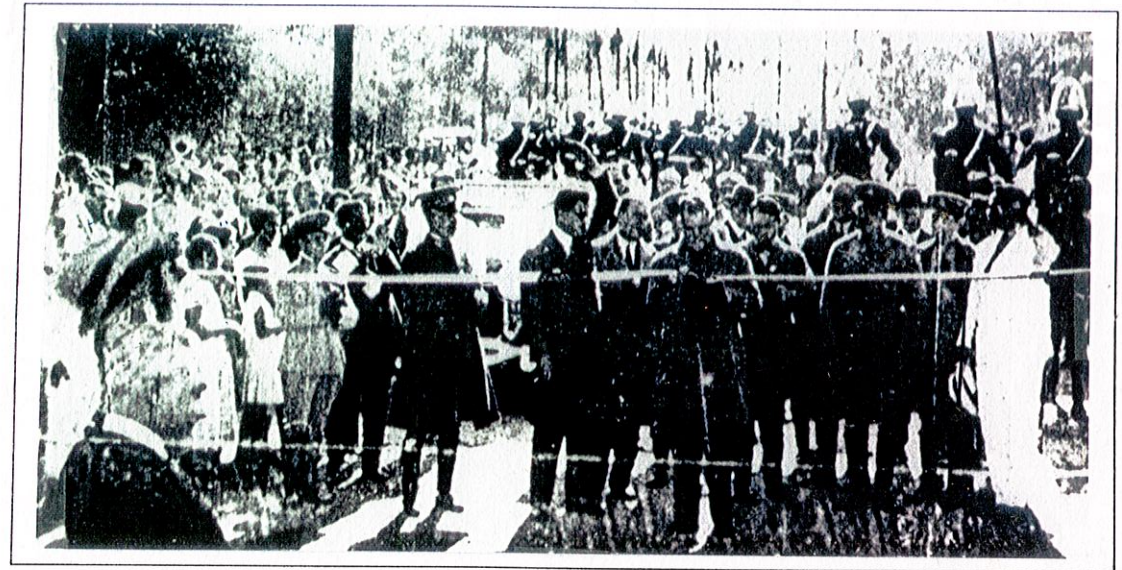
As resistências a este empreendimento não tardaram a surgir, de um lado, os Jesuítas opunham-se à entrada de estrangeiros nos seus latifúndios na Baixada de

Em 1.944 foi concebido um vasto programa de construção rodoviária, totalizando 75.935 km, ligando o maior número possível de áreas urbanas, bem como zonas rurais que tivessem propensão a um razoável desenvolvimento econômico, ou ainda os segmentos que atendessem às exigências de segurança nacional.

traçado estava correto.

Em 1.858 inaugura-se o trecho inicial da Estrada de Ferro Pedro II, posteriormente Estrada de Ferro Central do Brasil, inicialmente do Rio a Queimados. Em 1.874 é estabelecida a ligação ferroviária entre Rio e São Paulo, com a união de trilhos da D. Pedro II com os da Ferrovia São Paulo/Rio.

Segue-se, então, quase um século de obscurantismo para o setor de transporte terrestre independente a ferrovia. Coube ao francês Lesdain a primazia de



Inauguração em 05 de maio de 1928.

Este programa incluiu a ligação Rio-São Paulo. Projetada em 1.940 como estrada de 4 faixas de rolamento, sua construção veio a sofrer atrasos devido a 2ª guerra mundial. No lado paulista, o DNER verificou que nenhum outro traçado seria melhor, entre São Paulo e Guaratinguetá, do que aquele projetado pelo DER/SP.

Uma dessas Comissões Federais de Estradas foi confiada ao Engº Timóteo de Oliveira Penteado, tendo como missão interligar o Rio de Janeiro, então a Capital Federal, como todo o Sul do país. Assim foi o início da Era Rodoviária Nacional.

No dia 5 de maio de 1.928 foram entregues ao trânsito 120 km da antiga Rio/São Paulo, dos quais, 20 km pavimentados em concreto asfáltico, 17 km em concreto de cimento e 83 km em terra.

De acordo com a normas técnicas, o traçado deveria, sempre que possível, evitar a travessia de cidades ou outros pontos populosos. Daí porque, no novo traçado, a via passava bem longe de Mogi das Cruzes, a 2 km de Jacareí etc, embora se previssem acessos a essas localidades.

O início da auto-estrada passou a ser, em São Paulo, a Ponte das Bandeiras, afastou-se cerca de 1,5 km de Guarulhos, à mesma distância da Base Aérea de Cumbica, para atingir o divisor de águas do Tietê e Paraíba, pouco além de Arujá, distante desta 0,5 km. Daí começa a descida da Serra de Hapetí, alcançando o afluente do Paraíba, Rio Parateí. Pouco adiante o traçado passa com um viaduto sobre a Estrada de Ferro Central do Brasil. Finalmente, alcança-se o Vale do rio Paraíba, seguindo-se por este vale até a cidade de Barra Mansa, já no Estado do Rio de Janeiro.

De Barra Mansa, segue em direção a Pirai, quando logo após, inicia o trecho mais difícil, a Serra das Araras. Finalmente, em Viúva Graça, encontra o segmento já concluído, para então chegar no Rio de Janeiro.

Assim começaram os serviços da nova Rio-São Paulo, entre Cumbica e Jacareí. Durante 2 anos, os movimentos de terra neste trecho ficaram intensamente ativados, ao fim dos quais foram escavados $3.200.000 \text{ m}^3$, de um total previsto de $4.600.000 \text{ m}^3$, ou seja, $2/3$ de todo o movimento necessário.

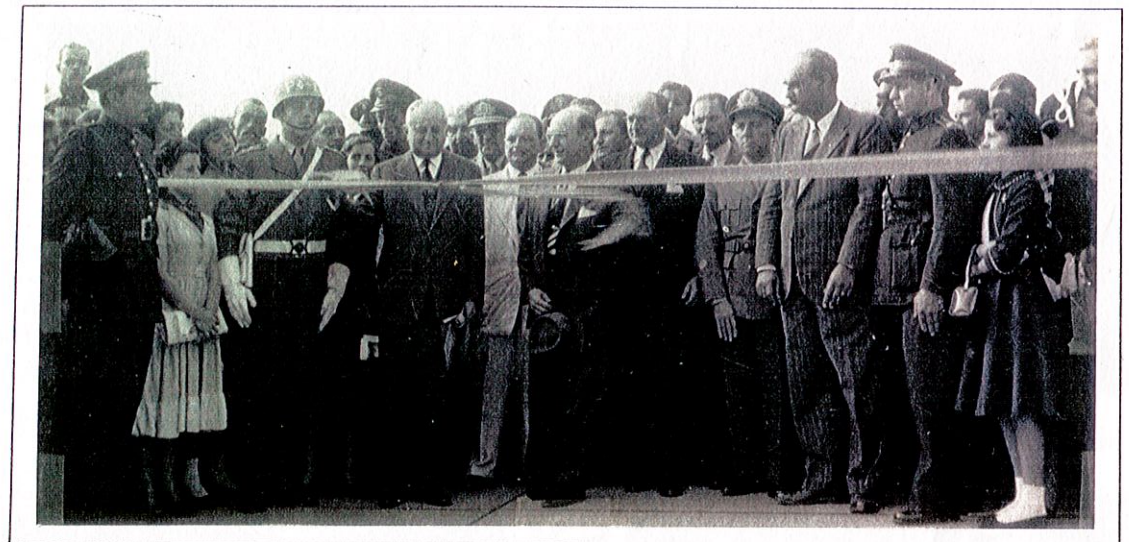
Em 1.946, o DNER e o DER/SP mantiveram entendimentos, resolvendo-se que a construção da estrada, no trecho

paulista, ficaria a cargo do DER/SP, enquanto que o DNER cobriria 50% do total das despesas. A Seção de Construção do DER/SP ficou a cargo do Engº Ruy Maranhão de Siqueira e no campo ficou como responsável o Engº Vicente Huet Bacelar Jr.

Além da parte entre Guarulhos e Cumbica, ainda não iniciada, faltava $1/3$ da terraplenagem entre Cumbica e Jacareí. À concorrência pública, realizada pelo DER/SP, concorreram empresas dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, tendo sagrado-se vencedora a firma Soares de Matos & Cia Ltda., que já executava serviços no Distrito Federal.

Os serviços foram atacados, e um ano depois, os "tornapuls", "bulldozers", "carrialls", "roadbuilders", "scrapers", "patrols" e tratores executavam os serviços de milhares de homens.

Em 1.949, a Rio-São Paulo ganhava novo e decisivo alento, quando o General Eurico Gaspar Dutra autorizou créditos e normas técnicas especiais com a edição do Decreto nº 26.429 de 9 de março de 1.949. Assim, constituiu-se a Comissão Especial de Construção da Rio-São Paulo, sob a presidência do Engº Edmundo Régis Bittencourt, a qual veio a concluir a rodovia em 15 de julho de 1.951.



Inauguração em 15 de junho de 1951.

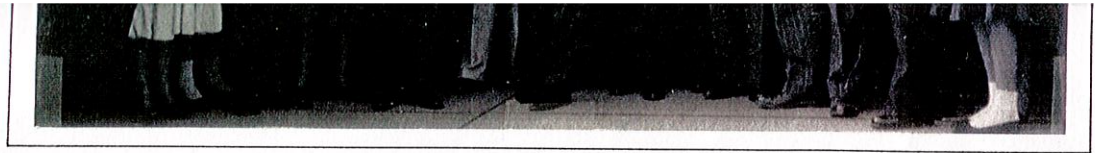
previsto de 4.600,000 m³, ou seja, 2/3 de todo o movimento necessário.

Em 1.946, o DNER e o DER/SP mantiveram entendimentos, resolvendo-se que a construção da estrada, no trecho

A denominação de Rodovia Presidente Dutra foi proposta pelo Conselho Rodoviário Nacional, sendo ratificada pelo Ministro de Viação de Obras, pela Portaria de 30 de abril de 1.949, como justa homenagem ao Presidente da República, cuja decisão permitiu a construção da nova auto-estrada, embora a carência de recursos exigisse 15 anos para sua concretização. Ela foi concluída com apenas 65,7 km em pista dupla, sendo 46,4 km na saída do Rio de Janeiro, 19,3 km na chegada de São Paulo e o restante em pista simples.

Após sua conclusão, ocorreu um grande aumento do volume médio diário (V.M.D.), o que implicou em congestionamentos. Decidiu-se então, duplicar 340,9 km. Nos anos de 1.959 e 1.960, foram construídas 2 pistas nos trechos mais críticos totalizando 8,2 km - na subida da Serra das Araras. Um trecho de 2 pistas também foi completado na ponta de São Paulo, acrescentando-se de 19,3 km para 62,1 km. Desta forma, apenas 289,9 km permaneceram com 2 faixas de tráfego, embora o V.D.M. exigisse a complementação da obra, como sendo uma necessidade nacional.

Em 1.963, o DNER contratou 2 firmas para duplicarem mais 63 km. Em



Inauguração em 15 de junho de 1951.

1.964, mais 4 contratos foram assinados, para completar as faltas. O lento progresso das obras era proporcional à carência de recursos. Em maio deste ano, solicitou-se a quantia de US\$ 17,5 milhões à USAID, sendo este contrato assinado em novembro de 1.964 com um aditivo que o elevou a US\$ 18,3 milhões.

Um dos requisitos deste contrato era a obrigatoriedade do DNER em contratar uma empresa de serviços de engenharia e assistência técnica. A absoluta falta desse tipo de empresa no Brasil - e amparado em 2 decretos presidenciais, de 28 de agosto e de 10 de dezembro de 1.964, que permitiam a contratação de empresas estrangeiras -

levou o DNER a contratar a LOUIS BERGER INC.

Finalmente, na manhã do dia 15 de novembro de 1.967, defronte a Sede do 8º Distrito Rodoviário Federal, sua Excelência o Presidente da República, General Arthur da Costa e Silva, o governador do Estado de São Paulo, Roberto de Abreu Sodré, e o Diretor Geral do DNER, Engº Eliseus Resende, procederam à esperada inauguração.

A Licitante, SERVENG-CIVILSAN S/A - EMPRESAS ASSOCIADAS DE ENGENHARIA, ao apresentar este breve histórico, rende suas homenagens aos homens, que durante décadas, trabalharam na realização deste sonho.



Inauguração em 15 de novembro de 1967.