

Obras mais importantes

A Rodovia Presidente Castello Branco foi concluída até seu entroncamento com a estrada São Manoel-Avaré, com a extensão de 228 km.

A Rodovia Presidente Castello Branco está projetada com 570 km de extensão. Tem início no Anel Rodoviário de São Paulo e vai terminar em Presidente Epitácio, nas barrancas do rio Paraná, ligando o Estado de São Paulo ao de Mato Grosso e, futuramente, ao Paraguai.

O trecho Sorocaba-Avaré permite uma vazão de 25 000 veículos por dia e, no trecho vizinho a São Paulo (2 pistas, com 3 faixas de tráfego cada uma), poderão circular 40 000 veículos diariamente.

A rodovia ocupará uma faixa de aproximadamente 27 milhões de metros quadrados, toda ela tratada paisagisticamente, com gramados e jardins, com a finalidade de se evitar a monotonia do percurso, proporcionando repouso à visão.

Um único trevo, no cruzamento com a estrada Avaré-São Manoel, o maior trevo do Brasil, apresentará cerca de 11 km de ramos de ligação, dentro de uma área com 36 alqueires paulistas, inteiramente gramada e arborizada. No centro, um lago de 40 000 m², nas proximidades de quiosques e da piscina de um "camping", anuncia que foi atingido um novo objetivo para as rodovias — tornar as viagens agradáveis, reduzindo a agressividade dos motoristas apressados.

Entre as obras de arte, merecem destaque a ponte construída em Osasco, com 650m de extensão e vão livre de 140m, sobre o rio Tietê; duas pontes gêmeas, em Barueri, com 448m de comprimento cada uma, a 35m de altura sobre o rio Tietê, e dois viadutos na serra de Botucatu, nos quilômetros 203 e 204 da rodovia. Um destes, com 588m de comprimento, foi construído sobre grandes pilares, de 10 a 50 metros de altura, e o outro, logo em seguida, atravessa 282 m de vales, com uma altura média de 38m.

A Rodovia Campinas-Via Dutra ligará o contorno de Campinas ao trevo de Jacarei, à altura do km 339 da Via Dutra com a extensão de 123 km. Beneficia diretamente uma região habitada por 2 700 000 pessoas, além de ter grande importância turística por se interligar com o chamado "Circuito das Águas".

A rodovia denominada "Contorno de Campinas" constitui semi-anel ao redor da Cidade de Campinas, entre o km 103,75 e 87 da Via Anhangüera com a extensão de 28,3 km, tendo, como a Rodovia Campinas-Via Dutra, características de auto-estrada, com faixa de domínio de 70 m, duas pistas, com 4 faixas de trânsito cada uma, e canteiro central de 13 m.

O Anel Rodoviário de São Paulo interliga as principais rodovias que demandam à Capital, favorecendo a distribuição das correntes de tráfego na periferia da cidade e desviando do trânsito urbano cerca de 300 000 veículos, que entram e saem de São Paulo, diariamente.

Dotado de duas pistas de alto padrão, com quatro faixas de rolamento cada uma, dispõe de 22 dispositivos de entroncamento com rodovias e avenidas, permitindo a concatenação do tráfego contínuo rodoviário com o trânsito interrompido da rede urbana.

A extensão total da obra, cujo custo está estimado em um bilhão de cruzeiros, é de 86 km, dos quais 16 km estão concluídos.

A estrada Piaçaguera-Guarujá, com extensão de 22,4 km, sendo 14,8 no continente e 7,6 km na ilha de Santo Amaro, dada a natureza do terreno, exigiu do D.E.R. a utilização de técnica nova na sua execução.

Além dos 1 350 m de pontes e viadutos, há um mangue de grande extensão a ser transposto, sobre o qual era impossível o trabalho de máquina de terraplanagem.

Em virtude da grande quantidade de material lodoso, a solução encontrada foi abrir um canal com dragas e enchê-lo com areia transportada num jorro de água. Sobre essa canaleta de atêrro hidráulico é que foi construído o corpo compactado da estrada, que iria receber a pavimentação.

A estrada Piaçaguera-Guarujá é a primeira ligação permanente da ilha de Santo Amaro com o continente.

Para ela está sendo desviado o tráfego da Via Anchieta, que se destina ao Guarujá através da cidade de Santos, com o conseqüente desafôgo para os serviços de "ferry-boats" das travessias Santos-Guarujá e Guarujá-Bertioga.

Beneficiará o litoral Norte do Estado, com o desenvolvimento turístico de São Sebastião, Ilhabela e Caraguatatuba, por meio da ligação com a rodovia Rio-Santos.

Permite mais rápido acesso ao cais da Conceiçãozinha, que serve a COSIPA, e alivia Cubatão do tráfego pesado pelo centro da cidade.

Obras e Serviços Contratados

Até 31 de dezembro de 1970, foram assinados, pelo DER, 372 contratos para execução de obras e serviços, num total de Cr\$ 891 087 886,46, sendo 52 referentes a construção e pavimentação; 69 a melhoramentos e pavimentação; 59 a restauração e recapeamento; 101 a obras de arte; 12 a edifícios-próprios; 57 a projetos; 7 a serviços aerofotogramétricos; e 15 a seleção de empresas de consultoria.

Planejamento e Estudos de Viabilidade

Considerando a necessidade de implantar vias expressas, para dar vazão ao contínuo aumento da demanda de tráfego, bem como o elevado curso desses empreendimentos, que obriga o Estado a obter financiamentos externos, mediante a apresentação de projetos elaborados de forma global, com estudos de viabilidade técnico-econômica, segundo a metodologia e as normas do Banco Mundial, o DER contratou uma série desses estudos com firmas consultoras de alto gabarito técnico e o Governo do Estado, em colaboração com o Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte — GEIPOT — para o planejamento das estradas de rodagem no Estado de São Paulo, baseado na viabilidade técnico-econômica, com escala de prioridade, para efeito de investimento anual, no período de 1969/1976, objetivando a construção de novas rodovias e a melhoria das existentes.

Esse estudo foi feito com a assistência do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, na função de Agente Executivo do Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas, propiciando ao DER a obtenção de empréstimos para a execução do programa proposto.

Acham-se contratados os estudos de viabilidade técnica e econômica e os projetos de engenharia final: da Vila Norte, no valor de Cr\$ 16 707 777,02; da estrada Campinas-Moji Mirim, no valor de Cr\$ 1 923 153 91; da estrada São Paulo-Moji das Cruzes-Salesópolis, no valor de Cr\$ 4 288 263,46; trecho Alto da Serra-Ubatuba, da estrada Taubaté-Ubatuba, no valor de Cr\$ 849 960,00; da estrada Peruibe-Una-Iguape, no valor de Cr\$ 1 910 600,00, no total de Cr\$ 25 679 754,39.

O DER elaborou diretamente estudos para a construção de vias expressas, como o Anel Rodoviário e a Estrada do Imigrante.

Atualmente está procedendo aos estudos de tráfego e elaborando os projetos para a construção da Via Expressa do ABC, ligando São Paulo-São Caetano-Santo André-Mauá-Ribeirão Pires, até Paranapiacaba.

Foram firmados pelo DER 29 contratos para a elaboração de projetos de obras de arte, no valor total de Cr\$ 1 171 230,00.

Por força de suas atribuições, o DER presta serviços a terceiros, na orientação, estudo e execução de obras rodoviárias e similares.

Por intermédio de convênios ou protocolos, ajustou várias obras com Prefeituras Municipais e outras entidades, tais como CEESP, COMASP, SUDELPA e FERROVIAS.

Mantém convênios e protocolos com outros Estados e Secretarias do Estado de São Paulo e executa, também, obras diversas por delegação do DNER.

Auxílio aos Municípios

A dotação orçamentária para auxílio aos Municípios do DER foi a seguinte:

ANO	Cr\$
1967	3 500 000,00
1968	10 000 000,00
1969	8 200 000,00
1970	9 200 000,00
TOTAL	30 900 000,00

Para travessias, o DER mantém:

- 1) — 7 "ferry-boats" para Guarujá;
- 2) — 2 "ferry-boats" para Bertioga;
- 3) — 2 "ferry-boats" para Ilhabela;
- 4) — 1 "ferry-boats" para Biguaçu-Iguape;