

ESPECIAL

especial@grupoatarde.com.br

A TARDE



Cedoc A TARDE / 20.1.1974



Cedoc A TARDE

O túnel Américo Simas foi projetado a partir do trabalho do EPUCS para desenvolver Salvador a partir dos anos 1940

Obras de estabilização da encosta do túnel

PRISCILA DÓREA*

Um dos corredores viários mais movimentados de Salvador, o túnel Américo Simas foi inaugurado em 1967 após décadas de debates e projetos que buscavam superar a barreira natural da falha geológica que separa a cidade em Alta e Baixa. Construído ao longo de 15 anos, a obra se tornou um marco da modernização da capital no seu tempo e revolucionou a mobilidade urbana ao oferecer uma ligação direta entre o Vale de Nazaré e o Comércio.

Salvador, lembra o arquiteto Nivaldo Andrade, professor da Escola de Arquitetura da Ufba, foi fundada em 1549 para ser o principal porto e a sede do governo português nas Américas. A dupla função exigiu a escolha de um terreno estratégico, mas que se revelou complicado na origem da cidade: uma encosta, com cerca de 60 metros de altura, separava a montanha das águas abrigadas da baía de Todos-os-Santos.

O porto era protegido e isolado, permitindo que as embarcações com mercadorias atracassem e partissem com segurança. Mas, o caminho das pessoas e produtos até a Cidade Alta era árduo.

Com o passar dos anos, soluções diferentes foram tomadas. Primeiro, enumera Nivaldo Andrade, vieram as ladeiras da Preguiça, Conceição, Misericórdia, Pilar e Montanha. Na segunda metade do século XIX, foi a vez dos ascensores como os elevadores Lacerda e Taboão e planos inclinados Gonçalves e Pilar. Nenhum resolvia o dilema do século XX, fazer os automóveis trafegarem entre os dois níveis de Salvador.

"Já existiam guindastes para transporte de mercadorias desde o século XVII, mas o problema persistia. O primeiro estudo para a criação do que hoje é o túnel Américo Simas é de 1858, quando se falava em criar um túnel que ligaria a Rua da Vala, atual Baixa dos Sapateiros, com a região de Água de Meninos", explica o professor.

Obra desafiadora
Construir o túnel foi um desafio de engenharia pelas dificuldades da

O túnel AMÉRICO SIMAS LEVOU 15 ANOS PARA FICAR PRONTO

ENGENHARIA Obra viária inaugurada em janeiro de 1967 foi pensada no contexto da modernização urbana de Salvador a partir da segunda metade do século XX

geografia da capital e por outros fatores. Escavar a montanha exigiu soluções ousadas em uma época de tecnologia limitada. Além disso, havia risco de desmoronamentos e infiltrações e a dificuldade de manter o ritmo das obras em meio às restrições orçamentárias.

O projeto para a construção do Américo Simas surge como consequência direta do primeiro grande projeto de planejamento urbano da cidade, o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador (EPUCS), revela o professor Nivaldo Andrade. Criado em 1942, o EPUCS nasceu sob a coordenação do engenheiro Mário Leal Ferreira, que possuía equipe composta por engenheiros, arquitetos, advogados, médicos, botânicos, historiadores, topógrafos e fotógrafos. Com a morte de Mario Leal Ferreira em 1947, o arquiteto e urbanista Diógenes Rebouças assumiu o escritório.

"Esse plano elaborou



Cedoc A TARDE

No século XIX, já se discutia ligação entre Porto e Cidade Alta; o túnel veio 100 anos depois

uma série de diretrizes para o crescimento e a adaptação da cidade para as demandas que vinham crescendo, como questões relacionadas aos automóveis, habitação popular e até onde a Ufba deveria ser instalada.

Era o momento de discutir o futuro da cidade e essa conexão entre a Baixa de Sapateiros e o Comércio aparece com mais força a partir daí", conta o professor.

Em 1952, Osvaldo Gordilho, então prefei-

to de Salvador, montou a comissão para estudar a implantação do túnel, que na época ainda não se chamava Américo Simas, mas Túnel do Pilar. "Um engenheiro, Quintino Steinbeck, foi ao Rio de Janeiro ver o tú-

nel do Pasmado, que estava sendo construído, para saber como tinha sido a implosão da rocha para abrir o túnel", complementa Nivaldo.

O professor detalha que o Américo Simas teve vários desenhos até o



Cedoc A TARDE

Começo da escavação do túnel; em 1960, as equipes se revezavam 24 horas



Cedoc A TARDE / 9.6.1960

Foto-legenda com os engenheiros

modelo final ser escolhido. "Os viadutos, que são aquelas alças que chegam perto do Moínho, tinham vários desenhos. O primeiro desenho do EPUCS não era daquele jeito. Do túnel, você saía num viaduto que ia até encostar no porto e ligava com a Avenida da França", diz.

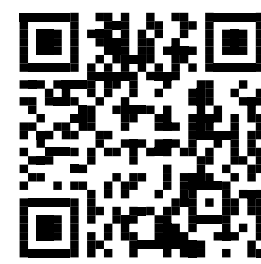
No jornal

A construção do túnel foi amplamente noticiada em A TARDE nos 15 anos das obras. O acervo do jornal preserva fotos mostrando o começo da escavação e a estabilização da encosta, entre outras etapas. As idas e vindas da empreitada estão nas coleções entre 1952 e 1967. O jornal também noticou a aceleração dos trabalhos, em 1960, com escavações nas 24 horas do dia e equipes de trabalhadores se revezando.

Na mesma reportagem sobre as escavações, de 10 de agosto de 1960, o jornal destacou a iluminação com lâmpadas de vapores de sódio, "que são especiais contra a neblina. O sistema de iluminação será o mais moderno do mundo. O centro será fortemente iluminado e a intensidade irá caindo à medida que se aproximam das saídas" cita a publicação.

Em 30 de janeiro de 1967, o Américo Simas foi enfim inaugurado e batizado com o nome do engenheiro Américo Furtado de Simas, natural de São Félix. Ele era figura importante para a engenharia baiana entre o final do século XIX e primeiras décadas do século XX. Fontes apontam que um dos primeiros projetos para o futuro túnel foi feito por ele.

APONTE A CÂMERA DO CELULAR E SAIBA MAIS SOBRE A CONSTRUÇÃO DO TÚNEL



*COLABORARAM ANDREIA SANTANA E TALLITA LOPES

*OS TRECHOS RETIRADOS DAS EDIÇÕES HISTÓRICAS DE A TARDE RESPEITAM A GRAFIA DA ÉPOCA.

MATERIAL ELABORADO COM BASE EM EDIÇÕES DE A TARDE E ACERVO DO CEDOC/A TARDE