

AOS PREZADOS LEITORES:

ESCREVER SOBRE UMA ESTRADA !

Poderia-mos levar tal idéia ao lado cômico, e classificar a obra oriunda desta intenção, como algo que cai aos permeios do ridículo, devido a insignificancia do produto que a inspira, (A estrada) visto por um angulo que engloba o verdadeiro emaranhado de rodovias, que se estendem / pelo nosso Estado, e sobretudo pelo Brasil, e sendo que a estrada em questão, não ultrapassa os 24 quilometros.

Vista, porem, pelo lado humano, onde o coração as vezes se sobrepõe a razão, a Estrada Itápolis-Quadro, e vice-versa, está para nós, acima de qualquer outra via, por a nossa Estrada, por envolver em seu pequeno percurso, um pouco da historia de nossas vidas, e de nossa lutas.

Porem o motivo mais forte, que me inspirou tal obra, foi o de ver esta Estrada, cuja historia se junta a historia do Municipio de Itápolis, iniciada ainda no seculo passado, agora totalmente pavimentada, vindo ao encontro de anseios por nós acalentados por varios anos.

Portanto, estes escritos, embora baseados na simplicidade, poderão mostrar através de um trabalho que exigiu perseverança, e doação de minha parte, um pouco da historia não somente da Estrada, mas do nosso Bairro, e da nossa região, como tambem de pessoas; documentada por 190 fotos.

Minha intenção, alem de procurar trazer a tona, ^{fatos} vivos, é a de inserir nestes escritos, a profunda gratidão / dos usuarios desta estrada, entre os quais se inclui a familia Beretta, ao Prefeito de Itápolis, Dr. Ubaldo Massari Junior, ao Gov. Mario Covas, e a todos que de um modo / ou de outro, colaboraram para que este sonho se tornasse realidade: A nossa Estrada Asfaltada!

Fazenda Cachoeira:

Julho de 2.000

Antonio Beretta

Significado da palavra- ESTRADA:

Caminho por onde transitam os homens, animais ou coisas de traço
 parte. No sentido mais amplo, ser e aplicando as vias aereas, mari-
 tima fluvial, mas geralmente se refere as vias terrestres; estrada /
 de rodagem principal e a estrada, dando a ideia
 de passagens largas ligando povoações. Pode ser particular, mas em ge-
 ral é simples e pelo fato de ser
 homem que, para sua construção e
 a naturalis aditus.

AGRADECIMENTOS

A:

OFICINA MIL PEÇAS	=====	TAQUARITINGA
BIBLIOTÉCA MUNICIPAL	=====	ITÁPOLIS
MUSEU HISTORICO E PEDAGOGICO		
ALEXANDRE DE GUSMÃO	=====	ITÁPOLIS
JOSÉ GETULIO MACCAGNAN	===	MATÃO
JOSÉ DE ULISES SENE	=====	ITÁPOLIS
LIVRARIA LITER= ARTE	=====	TAQUARITINGA
Dr. LUIS ROBERTO FERRANTE	===	MATÃO
ARMELINDO MAESTER	=====	BAIRRO DO QUADRO

A TODOS OS PROPRIETARIOS DE IMOVEIS RURAIS,
 AO LONGO DA ESTRADA, QUE CONTRIBUIRAM
 COM INFORMAÇÕES, E PERMISSÃO PARA FOTOS.

Significado da palavra- ESTRADA:

Caminho por onde transitam os homens, animais ou meios de transporte. No sentido mais lato pode ser o aplicado as vias aereas, marítima fluvial, mas geralmente se refere as vias terrestres; estrada / de ferro e estrada de rodagem, principalmente a esta, dando a ideia de passagem larga ligando povoações. Pode ser particular, mas em geral é publica. Diferencia-se do simples caminho pelo fato de ser produto da atividade planejada do homem que, para sua construção e conservação, emprega meios e materiais adequados.

HISTORIA:

No curso da historia variaram extremamente as estradas, não só quanto a feição, arranjo e natureza dos materiais empregados, como também quanto a função. Antes do ano 2.000 aC., já a Europa era atravessada por estradas que se estendiam pela península dinamarquesa à Itália, através do centro europeu. Eram essas estradas essencialmente comerciais: carregavam o âmbar amarelo do mar Baltico, assim como o cobre, o estanho e outros minérios da Espanha. Outras estradas comerciais deste tipo existiram igualmente em diversos periodos: estrada do sal, do chá, etc. Já então o cavalo e os veiculos de roda eram meios comuns de transporte, sendo que por volta desta data - 2.000 aC. - já se construiam estradas pavimentadas em Creta. Há referencia em Heródoto de uma grande estrada pavimentada servindo ao transporte de blocos de pedra utilizados na construção da Grande Pirâmide. A construção do palacio de Cnossos também determinou a pavimentação de estradas. A essa altura, a função das estradas era, portanto, a de instrumento de grandesa da civilização urbana. O comercio voltou a ser o fator predominante com o aparecimento das estradas cartaginesas. No imperio assirio sua função era servir aos mensageiros e ao transporte de bens de consumo para o palacio real. Mas foi ao tempo da civilização assirio babilonica que surgiu a estrada de função nitidamente religiosa, como a de Nabuconodossor, primorosamente trabalhada, e que se destinava exclusivamente a Bel-Marduk, seu deus favorito. Desde então, através da Idade Media, / construíram-se estradas que exerciam função predominantemente religiosa e se destinavam a romarias e peregrinações, conduzindo diretamente a santuarios e templos, considerados azilos invioláveis.

ESTRADA (02)

HISTORIA - (continuação)

Predominantemente políticas, administrativas e militares, mas depois também amplamente comerciais — foram as magníficas estradas / do Império Romano. Jamais se conheceram na antiguidade vias de comunicação terrestre mais perfeitas da que construídas pelo gênio prático do grande povo conquistador.

Muitas delas, ainda hoje, e muitas outras se aproveitadas por centenas, na Europa nas As estradas romanas construídas do segu- lidavam — então o le- locavam uma primeira coberta por um conglome



A Via Appia particular de seu trecho com o antigo pavimento

Sobre esta última ca- uma argamassa fina a qual prendiam o pavimento o pavimento de pedras chatas e mais ou menos regulares. As estradas romanas, bastante e estreita quando comparadas com as modernas, eram, entretanto, suficien-

tes para a passagem das tropas, pequenos carros então usados, cavalos empregados para o transporte de pessoas e mulas para o transporte de fardos. Os generais romanos faziam construir estradas, notadamente retas e sólidas, a proporção que avançavam nas regiões / conquistadas. Dentre as estradas de Roma, grandearam especial celebridade, além da Via Appia, as "vias" Flaminia, Aurelia e Domícia. Diz-nos a história, — que o percurso destas estradas importantes era protegido contra roubos, por eficientes gurnições militares romanas.

Foto acima: trecho da Via Appia, ainda com a respectiva pavimentação. (ATUAL)

A direita: Via Appia hoje.



A Via Appia hoje

FOTOS: Guia de turismo da Cidade de Roma- 1.999.

ESTRADA (03)

HISTORIA — (continuação)

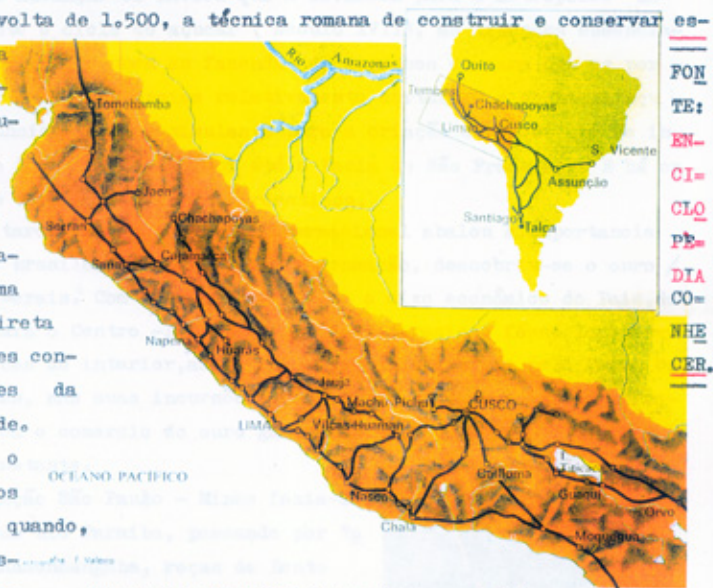
Em todo mundo, em todas as épocas, abrir e conservar estradas / fêz parte de qualquer bom programa de governo. Há uma expressão — Todos os caminhos levam a Roma — que traduz a importancia do sistema viario aberto pelos romanos, graças ao qual eles conseguiram manter unido, seculos a fora, seu vasto império.

Por volta de 1.500, a técnica romana de construir e conservar estradas era bem conhecida na Europa ocidental, e metade de suas estradas era uma herança direta dos maiores conquistadores da antiguidade.

Dai o espanto dos espanhóis quando, ao conquista-

rem o México, o Yucatán, o Peru e o Chile, encontraram êsses países — primitivos no seu entender — servidos por magnificas estradas. Algumas pavimentadas e arborizadas ao longo de centenas de quilometros, ladeadas por canais onde se podia beber agua e tomar banho. De espaço a espaço, na solidão das montanhas ou isolamento das florestas, surgia uma sólida construção onde o viajante pousava e encontrava lenha e comida para seu uso. Mais do que o ouro e os costumes, as estradas dos astecas, dos maias e particularmente dos incas deixaram impressionados os conquistadores europeus.

O cronista Gutiérrez de Santa Clara, em seu livro "Historia das guerras civis do Peru" tratando das estradas incas registrou: "Essa realização foi a maior que o mundo viu, pois excedeu a dos romanos"



Mapa das estradas pré-colombianas. No alto, à direita, a rota da Península.

ESTRADAS BRASILEIRAS

Como nos diz a história, foram os bandeirantes os maiores construtores de estradas brasileiras em toda fase colonial. Saindo estes da cidade de São Paulo, internando-se pelo interior, em busca do ouro, e conquistando fronteiras.

Os caminhos primitivos surgiam em função das necessidades comerciais. Sua primeira tarefa era assegurar que a produção brasileira pudesse alcançar os navios que a levassem para a metrópole. Assim, durante o ciclo do açúcar (século XVII), as ligações essenciais são aquelas que unem as fazendas de engenhos de cana com os portos do Nordeste, distancias relativamente curtas. E a economia açucareira funciona como estimulante para a criação de gado, que se internara no País, desde o Piauí até a Bacia do São Francisco. E há caminhos aos seus consumidores nordestinos.

Mais tarde, a concorrência internacional abalou a importância do açúcar brasileiro, porém, em compensação, descobriu-se o ouro / nas Minas Gerais. Com isso, transferiu-se o eixo econômico do País, do Nordeste para o Centro-Leste. Como o metal precioso fosse localizado em regiões do interior, as estradas se aprofundaram pelo País. Os bandeirantes, nas suas incursões, já haviam criado determinadas rotas, que com o comércio do ouro ganharam tráfego constante.

A ligação São Paulo - Minas fazia-se pelo Vale do Rio Paraíba, passando por Taubaté, Pindamonhangaba, roças de Bento Rodrigues (atual Lorena), seguia para a Serra da Mantiqueira (atravesando-a na garganta do Embaú) e chegava-se até o Rio das Mortes. A partir da Serra do Itatiaia, os caminhos bifurcavam em busca dos diferentes campos auríferos. O escoamento do ouro fazia-se pelo porto do Rio de Janeiro. Em Taubaté, o governo do Reino cobrava os impostos, e dali o ouro seguia para Parati, já no Estado do Rio e depois até o ancoradouro das naus portuguesas.



Todas essas estradas sempre estiveram em péssimas condições, mas de qualquer maneira criaram um sistema de comunicações internas; foram o elemento de integração entre as diversas regiões a que servi-

ESTRADAS (05)

ESTRADAS BRASILEIRAS (continuação)

Somente no ultimo decênio do Brasil-Colônia (com D. João VI) e ao Primeiro Imperio terão inicias as tentativas pioneiras no campo da conservação das vias de trafego. No entanto, o ouro das Gerais já se acabara e as estradas perderam sua utilidade principal; caíram no

A Via Anchieta foi a primeira auto-estrada moderna do País (1950). Liga São Paulo a Santos, atravessando a serra do Mar. Pela Plano Federal incorporou-se à BR-050 (Brasília-Santos).



PESQUISA:
ENCICLOPE-
DIA
CONHECER.

(ANOS 80)

Desde São Luis do Maranhão até o Rio de Janeiro, são 2744 quilômetros cobertos pela BR-155.



esquecimento ou passaram a servir novos interesses agrícolas nascentes.

Não obstante, o valor dessa complexa rede de caminhos não se perdeu. Sua existência facilitou o desenvolvimento de determinadas regiões e o desenvolvimento levava a criação de novas estradas num circulo vicioso. Por exemplo, a expansão do café para o interior paulista (e posteriormente para o Paraná) foi facilitada pela preexistência da rede; por sua vez o desenvolvimento da cultura cafeeira dotou o Estado de São Paulo de um sistema regular de rodovias.

Após a segunda Guerra Mundial, os governantes do País passaram a demonstrar grande preocupação com o problema. Surgiram a Via Anchieta (São Paulo Santos) e a Via Dutra (São Paulo Rio). Em 1.960, a mudança da Capital Federal para Brasília, no centro do País, deu novo alento a toda a região. As novas vias que daí partem beneficiaram grandemente os Estados de Mato Grosso e Goiás. A conclusão da Belem Brasília (2.024 Km) fez a primeira ligação direta entreo Norte eo Centro Leste do País.



Entre Engenheiro Passos (RJ) e Cristalina (GO) estende-se a BR-354, criando novas ligações com o centro do Brasil.

**ONOMENAGEM AO BAIRRO
DO QUADRO**

ESTRADAS (

Mapa do Estado de São Paulo, (BODOTTARIO)

Mostrando o emaranhado formado pelas estradas pavimentadas: ESTADUAIS E MUCINAIS

Os círculos: A estrada Quadro - Itapetininga.

DISTANÇAS DE SÃO PAULO A

Cidade	Distância (km)
Aracaju	1.100
Asunción	1.200
Bahia	1.300
Buenos Aires	1.400
Caracas	1.500
Casablanca	1.600
Ciudad de México	1.700
Copenhague	1.800
Genebra	1.900
Havana	2.000
Los Angeles	2.100
Madri	2.200
Moscou	2.300
Nova Iorque	2.400
Paris	2.500
Rio de Janeiro	2.600
São Francisco	2.700
São Paulo	2.800
São Salvador	2.900
São Tomé e Príncipe	3.000
São Vicente	3.100
São Paulo	3.200
São Paulo	3.300
São Paulo	3.400
São Paulo	3.500
São Paulo	3.600
São Paulo	3.700
São Paulo	3.800
São Paulo	3.900
São Paulo	4.000
São Paulo	4.100
São Paulo	4.200
São Paulo	4.300
São Paulo	4.400
São Paulo	4.500
São Paulo	4.600
São Paulo	4.700
São Paulo	4.800
São Paulo	4.900
São Paulo	5.000
São Paulo	5.100
São Paulo	5.200
São Paulo	5.300
São Paulo	5.400
São Paulo	5.500
São Paulo	5.600
São Paulo	5.700
São Paulo	5.800
São Paulo	5.900
São Paulo	6.000
São Paulo	6.100
São Paulo	6.200
São Paulo	6.300
São Paulo	6.400
São Paulo	6.500
São Paulo	6.600
São Paulo	6.700
São Paulo	6.800
São Paulo	6.900
São Paulo	7.000
São Paulo	7.100
São Paulo	7.200
São Paulo	7.300
São Paulo	7.400
São Paulo	7.500
São Paulo	7.600
São Paulo	7.700
São Paulo	7.800
São Paulo	7.900
São Paulo	8.000
São Paulo	8.100
São Paulo	8.200
São Paulo	8.300
São Paulo	8.400
São Paulo	8.500
São Paulo	8.600
São Paulo	8.700
São Paulo	8.800
São Paulo	8.900
São Paulo	9.000
São Paulo	9.100
São Paulo	9.200
São Paulo	9.300
São Paulo	9.400
São Paulo	9.500
São Paulo	9.600
São Paulo	9.700
São Paulo	9.800
São Paulo	9.900
São Paulo	10.000

NASCE UMA ESTRADA

coluna Washington Luís, que termina na ponta norte da ilha "Caramuru" e dá acesso ao "Aeroporto". Vão a 14 km, Vila Solânea. Lá há uma pista que serve a um exemplo, 112 km entre de Orlas, também em linha com a Vila Agreste - e a Vila Carolina (uma transformação em terra de São Paulo).

As obras são feitas em etapas com o uso de máquinas e equipamentos que se tornam a base da construção de uma estrada que se torna mais com, primeiro, a terraplenagem. Depois, a regularização da superfície da estrada e a construção do leito, que segue para a construção do pavimento final: gradado e compactado, que proporciona uma superfície de alta resistência mecânica, por um tempo de duração de 10.

As obras são feitas

trabalhos feitos em etapas de terra firme, terraplenagem e construção de a gradagem, sendo que a primeira etapa é a terraplenagem, a construção da estrada com o uso de máquinas e equipamentos que se tornam a base da construção de uma estrada que se torna mais com, primeiro, a terraplenagem. Depois, a regularização da superfície da estrada e a construção do leito, que segue para a construção do pavimento final: gradado e compactado, que proporciona uma superfície de alta resistência mecânica, por um tempo de duração de 10.

de um com de, a seguinte, um tempo de um tempo geral, a partir do, começa a instalação de construção permanente. São:

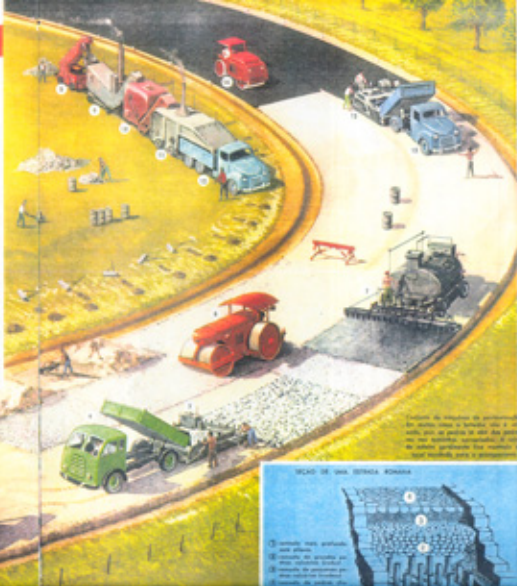
Para um passo, uma estrada

Primeiro passo: limpeza do terreno. Quando o terreno de terra firme é muito alto e o relevo, desníveis e lagoas, desníveis para a construção, a terraplenagem é feita em etapas e se "empurra" (que é, aterra, empurra e transporta a terra), e a terra é levada para as áreas baixas, onde a terra é usada para a construção de uma estrada que se torna mais com, primeiro, a terraplenagem. Depois, a regularização da superfície da estrada e a construção do leito, que segue para a construção do pavimento final: gradado e compactado, que proporciona uma superfície de alta resistência mecânica, por um tempo de duração de 10.

Para o segundo passo: preparação do solo. É a terra que é usada para a construção de uma estrada que se torna mais com, primeiro, a terraplenagem. Depois, a regularização da superfície da estrada e a construção do leito, que segue para a construção do pavimento final: gradado e compactado, que proporciona uma superfície de alta resistência mecânica, por um tempo de duração de 10.

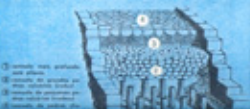
Para o terceiro passo: compactação. Vão a terra e a terra compactada, para garantir a estabilidade e a durabilidade da estrada. A terra compactada é feita em etapas e se "empurra" (que é, aterra, empurra e transporta a terra), e a terra é levada para as áreas baixas, onde a terra é usada para a construção de uma estrada que se torna mais com, primeiro, a terraplenagem. Depois, a regularização da superfície da estrada e a construção do leito, que segue para a construção do pavimento final: gradado e compactado, que proporciona uma superfície de alta resistência mecânica, por um tempo de duração de 10.

Para o quarto passo: regularização. Regularizando a superfície da estrada, a terra compactada é feita em etapas e se "empurra" (que é, aterra, empurra e transporta a terra), e a terra é levada para as áreas baixas, onde a terra é usada para a construção de uma estrada que se torna mais com, primeiro, a terraplenagem. Depois, a regularização da superfície da estrada e a construção do leito, que segue para a construção do pavimento final: gradado e compactado, que proporciona uma superfície de alta resistência mecânica, por um tempo de duração de 10.



Trabalhos de regularização do terreno são feitos em etapas, sendo que a primeira é a terraplenagem, a construção da estrada com o uso de máquinas e equipamentos que se tornam a base da construção de uma estrada que se torna mais com, primeiro, a terraplenagem. Depois, a regularização da superfície da estrada e a construção do leito, que segue para a construção do pavimento final: gradado e compactado, que proporciona uma superfície de alta resistência mecânica, por um tempo de duração de 10.

USO DE UMA MÁQUINA KOMATSU



- 1 camada de solo natural com grama
- 2 camada de areia ou de terra compactada
- 3 camada de concreto para o pavimento final