

VIA EXPRESSA – DO CÓRREGO À PAVIMENTAÇÃO

EXPRESSWAY – FROM STREAM TO PAVEMENT

AUTOPISTA – DEL ARROYO AL PAVIMENTO

Sonia Cristina de Freitas¹, Sandra Fabiana Rodgher², Fabiana Florian³

<https://doi.org/10.47820/recima21.v4i1.4490>

PUBLICADO: 11/2023

RESUMO

O objetivo deste trabalho é realizar um estudo histórico sobre a canalização do Córrego da Servidão e a implantação de uma Via Pública devido ao crescimento do município em meados de 1930. Atualmente a Via Expressa apresenta um fluxo de veículos crescente, mas no passado era um córrego onde a população local buscava água na mina e dedicavam a plantações de hortaliças, de mandioca, milho etc., havia na década de 70 um Sr. de nome Manoel Teixeira (*in memoriam*) que era conhecido pelos vizinhos devido a plantação na chácara em que morava e fazia fundo com a atual Via Expressa, ao lado direito do córrego da Servidão, ao lado esquerdo era e continua sendo a via férrea, desde 1896 até os dias atuais. Foi realizada pesquisa bibliográfica, descritiva, documental e histórica.

PALAVRAS-CHAVE: Canalização. Córrego da Servidão. Via Expressa.

ABSTRACT

The objective of this work is to carry out a historical study on the canalization of the Córrego da Servidão and the implementation of a Public Road due to the growth of the municipality in the mid-1930s. Currently the Via Expressa has an increasing flow of vehicles, but in the past it was a stream where the local population fetched water from the mine and dedicated it to planting vegetables, cassava, corn, etc., in the 70s there was a man named Manoel Teixeira (in memoriam) who was known by his neighbors due to the plantation on the farm where he lived and was close to the current Via Expressa, on the right side of the Servidão stream, on the left side was and continues to be the railway, from 1896 to the present day. Bibliographic, descriptive, documentary and historical research was carried out.

KEYWORDS: Canalization. Expressway. Stream of Servitude.

RESUMEN

El objetivo de este trabajo es realizar un estudio histórico sobre el encauzamiento del arroyo Servidão y la implementación de un Camino Público debido al crecimiento del municipio a mediados de la década de 1930. Actualmente la Autopista tiene un flujo creciente de vehículos, pero en el pasado era un arroyo donde la población local sacaba agua de la mina y la dedicaba a plantaciones de hortalizas, yuca, maíz etc., había en los años 70 un señor llamado Manoel Teixeira (in memorian) que era conocido por los vecinos debido a la plantación en la finca donde vivía e hizo el fondo con la actual Autopista, en el lado derecho del arroyo Servidão, en el lado izquierdo fue y sigue siendo el ferrocarril, desde 1896 hasta hoy. Se realizó una investigación bibliográfica, descriptiva, documental e histórica.

PALABRAS CLAVE: Plomería. Arroyo Servidão. Autopista.

¹ Graduando no Curso Bacharelado de Engenharia Civil da Universidade de Araraquara- UNIARA. Araraquara-SP. E-mail: scdfreitas@uniara.edu.br

² Orientador(a) Docente do curso Engenharia Civil da Universidade de Araraquara- UNIARA. Araraquara-SP. E-mail: sfrodgher@uniara.edu.br

³ Coorientadora. Doutora em Alimentos e Nutrição. Docente do curso Engenharia Civil da Universidade de Araraquara- UNIARA. Araraquara-SP. E-mail: fflorian_@uniara.com

1 INTRODUÇÃO

Do Córrego à Pavimentação, trata-se de um resgate da importância da canalização do córrego da servidão para a implantação da avenida Maria Antônia Camargo de Oliveira, comumente chamada de via expressa, situada na cidade de Araraquara -SP, importante via de acesso da cidade, ligando as regiões norte e sul.

O objetivo deste trabalho é realizar um estudo histórico, resgatando momentos e transformações ao longo do tempo, antes e depois da canalização do córrego da servidão. Na década de 1970, moradores viviam de pequenas plantações em chácaras localizadas na rua Américo Brasileiro que faziam fundo com o córrego. Era um meio de cultivo agrícola, plantação de cana de açúcar, milho, feijão, banana, hortaliças plantadas as margens do córrego, onde se cavavam canaletas para captar a água do brejo para irrigar a plantação de verduras diversas, onde muitos moradores da região iam buscar água da mina que existia no local para beber. As crianças moradoras no entorno do córrego se divertiam com brincadeiras diversas, desde pegar peixinho com peneiras, subir nas árvores etc.

A canalização se fez necessária devido ao avanço urbano, para dar mobilidade ao trânsito, interligando diversos bairros e regiões da cidade e também a possibilidade de resolver o problema de descarte de rejeitos ao entorno córrego da servidão evitando a proliferação de insetos e doenças.

O trabalho se justifica pela importância de resgatar o processo de canalização do córrego da servidão, tendo o primeiro relatório sido efetuado em meados da década de 1930 pelo então prefeito Heitor de Souza Pinheiro. Neste relatório havia informações sobre a retificação da canalização do córrego da servidão e abertura de duas marginais, nasceria então, na época, avenida Araraquara, comumente chamada de via expressa.

Em 1940 um plano municipal previa o início da canalização do córrego da servidão e pavimentação da via expressa, porém faltavam recursos que após 20 anos com o plano de obras desenvolvido pelo então governador do estado de São Paulo Jucelino Kubitscheck, Leonardo Barbieri que havia renunciado ao cargo de vice-prefeito e foi eleito deputado estadual de 1951 a 1954, conseguiu a verba necessária para dar início a obra.

Em 1958 foi aprovado pela câmara municipal o projeto de construção do pontilhão da avenida Barroso, o pontilhão recebeu o nome de Leonardo Barbieri, tendo sua inauguração em 30 de dezembro de 1960, conforme mostrado na (figura 1).



Figura 1 - Pontilhão da avenida Barroso
Fonte: (ACIDADEON, 2023)

Após a canalização do córrego da servidão, a via expressa recebeu o nome de Maria Antônia Camargo de Oliveira em homenagem a mãe do prefeito Benedito de Oliveira, que cumpriu mandato nos anos de 1959 a 1963, via que liga zona norte a zona sul, tem cinco quilômetros de extensão, com muitos comércios instalados.

Em 1971 foi entregue o pontilhão da avenida 22 de agosto recebendo nome de Raphael Barbieri (Acidadeon, 2023).

Os pontilhões da avenida Barroso e avenida 22 de agosto ligam os bairros centro da cidade a vila Xavier que era um distrito de Araraquara. Importante esta ligação para a locomoção da população que antes da construção dos pontilhões corriam risco de vida atravessando a cidade pela via férrea, onde havia grande fluxo de trens, devido este ser o meio de transporte de passageiros e transporte de cargas de grãos de café das fazendas de Araraquara, desde o início da instalação das ferrovias em 1896 (Acidadeon, 2023).

O projeto de canalização do córrego da servidão e a pavimentação da via expressa, foi realizado em etapas desde meados da década 1930 quando foi elaborado o primeiro projeto, dando início às obras em 1963 pelo então prefeito Benedito de Oliveira até a conclusão da obra do córrego do ouro em 1973 na gestão de Clodoaldo Medina (RCIA, 2023).

A obra de implantação foi efetuada por trechos em gestões municipais diferentes, resultando em alterações no projeto inicial.

Porém, em pleno século XXI em meio tantas tecnologias e procedimentos construtivos para solucionar imprevistos, a via expressa a tempos vem sendo um grande desafio para os profissionais de engenharia e gestores para solucionar os problemas recorrentes de alagamentos.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 Início da via expressa, do córrego e à pavimentação

Conforme coletou-se dados foi realizado um estudo de como proceder para a realização da obra na década de 1930, solicitado pelo então prefeito Heitor de Souza Pinheiro. Estudo efetuado em 1935, obra a ser executada a partir da década de 1960, conforme apresentado na (figura 2). O primeiro projeto, levou-se aproximadamente 40 anos para a finalização da canalização do córrego da servidão e construção da avenida Maria Antônia Camargo de Oliveira, conhecida comumente como via expressa (RCIA, 2023).

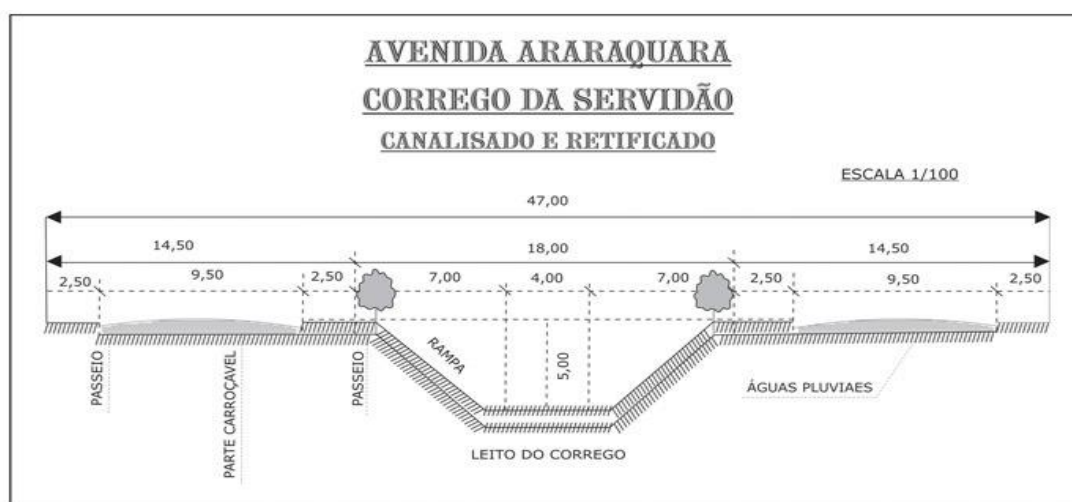


Figura 2 - Projeto de canalização do córrego da servidão
Fonte: (RCIA, 2023)

Considerando ano de início e finalização das obras, a partir de dados coletados na Prefeitura Municipal de Araraquara, biblioteca pública de Araraquara, arquivo histórico Rodolpho Telarolli e através de artigos via internet, entrevistas (RCIA, 2023).

Devido ao crescimento da cidade e região na década de 1930 faz-se necessário a canalização do córrego da servidão, dando espaço a um fluxo intenso de veículos, para a cidade de Araraquara e dando acesso também às cidades vizinhas, Ibaté, São Carlos, Descalvado, Dourado, Ribeirão Preto, Boa Esperança do Sul, Bocaina, Guarapiranga, Brotas, Pirassununga, Porto Ferreira, Itirapina, Bauru, Jaú, dentre outras, fazem uso da via expressa (RCIA, 2023).

O intuito deste trabalho é trazer ao conhecimento um estudo histórico das dificuldades e prazo da implantação de uma obra feita basicamente sem as ferramentas, máquinas e tecnologia que hoje encontramos e facilitam o desenvolvimento da construção civil, conforme a (figura 3).

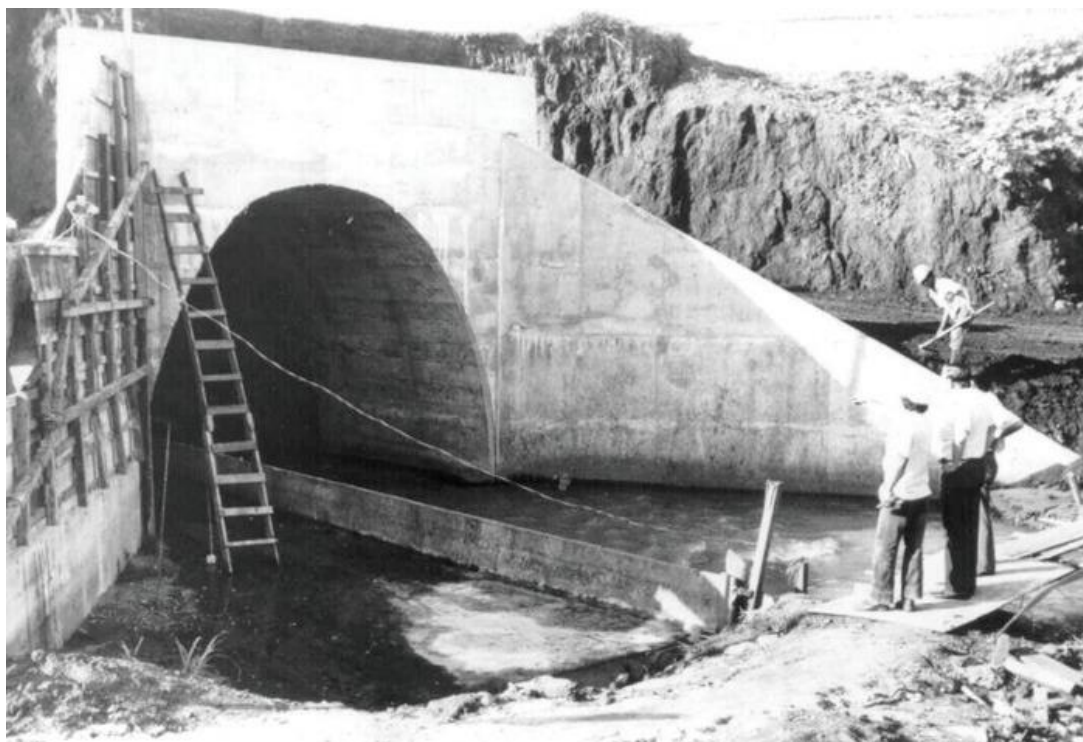


Figura 3 - Clodoaldo Medina observa a obra de canalização do córrego, com 550m de comprimento, 8,4m de largura e 2,80m de altura.
Fonte: (RCIA, 2023)

O córrego da servidão foi canalizado em etapas iniciando-se com o projeto na década de 1930 durante o mandato do prefeito Heitor de Souza Pinheiro.

Devido à falta de verba o projeto ficou parado até 1956, quando durante o mandato do prefeito Rômulo Lupo 1956 a 1959, efetuou-se a retificação e canalização do córrego da servidão entre as avenidas Duque de Caxias e Portugal e entre as avenidas Sete de Setembro e Djalma Dutra. Efetuou-se também a construção do pontilhão da Barroso, que passa sobre a via Expressa e liga o Centro da cidade a Vila Xavier, beneficiou os moradores que da cidade que corriam risco de vida atravessando a Via Férrea. O então vice-prefeito Leonardo Barbieri, renunciou ao mandato e foi eleito Deputado Federal, assim conseguindo junto ao Presidente Juscelino Kubitschek a verba que faltava para dar andamento ao progresso, canalização do Córrego da Servidão começava a se tornar realidade (RCIA, 2023).

2.2 Da canalização

Ao longo da canalização que teve várias etapas durante sua execução, foram utilizados diversos perfis, sendo eles em arco, retangulares, ovoides e tubos, sendo cada trecho com um tipo de perfil diferente, perfis em arco são dois tipos medindo 4,30m X 3,40m e 3m X 4,4m, perfis em tubo são cinco tipos diferentes medindo 4m x 3,40m; 2,80m x 4m; 4m x 3,35m; 3,20m x 3m; e 2m x 3,10m, perfil em tubo tem 1,20m de diâmetro e o perfil ovoide 2,30m de altura. Além de trechos construídos em paredes de concreto, pedras e tijolos (RCIA, 2023).

Com o aumento das chuvas, uma das coisas que sempre preocupa quem mora ou transita pela região da via expressa, mais especificamente próximo à rodoviária e ao terminal de integração, são os

alagamentos no local. Como se não bastasse o medo da água, agora também fica claro o risco de desabamento do asfalto. Conforme relatou o vereador Rafael de Angeli (PSDB), juntamente com o ex-vereador Jeferson Yashuda, diretor técnico do Departamento Regional de Saúde (DRS III), em visita as galerias subterrâneas construídas para a canalizar do córrego da servidão, que deságua no rio do ouro: “Viemos conferir, porque toda vez que chove, a via expressa alaga e já vimos até mesmo buracos que se abrem na via”, disse o parlamentar, em um vídeo postado em suas redes sociais (ARQ, 2023).

Segundo Jeferson Yashuda quando chegaram ao um determinado ponto não havia como passar pois foi localizado um buraco com uma profundidade mínima de 1,70 metros, puderam constatar a profundidade pois estavam com uma vareta de 1,80 que não encontrou barreiras no fundo. A intensão da visita a essa galeria era de chegarem até embaixo do terminal de onibus, pois essa região é o ponto mais crítico da via expressa, assim verificar os danos internos e cobrar dos órgãos competentes uma fiscalização e solucionar essa problemática, enfatiza Angeli, mostrando detalhes do desgaste da estrutura conforme foto 4. Foi constatado que a estrutura de concreto está desfeita, muita coisa estragada, as paredes estão sendo sustentadas apenas pelos lados, a parte de baixo foi toda levada pelas águas. Também não existem mais as estruturas que sustentavam o concreto, foi possível ver que, em vários pontos da galeria, as armações de ferro estão aparente e o concreto estão porosos. Tudo isso foi feito pela força da água, explica e completa o vereador (ARQ, 2023).



Figura 4 - Área interna da galeria.
Fonte: (ARQ, 2023)

3 DESENVOLVIMENTO

3.1 Características metodológicas

A pesquisa realizada possui um foco de caso descritivo de acordo com Demo (1996, p. 34) que avalia a pesquisa como atividade cotidiana, considerando-a uma atitude, um “questionamento sistemático crítico e criativo, mais a intervenção competente na realidade, ou o diálogo crítico permanente com a realidade em sentido teórico e prático” e seu desenvolvimento após os assuntos propostos neste artigo científico.

A revisão bibliográfica e as informações de levantamento em campo foram realizadas entre o período abril/2023 a outubro/2023 e em sites como o Scielo e Google entre outros canais eletrônicos nacionais e internacionais, com período entre abril e outubro de 2023.

3.2 Procedimentos operacionais

Para a realização deste artigo, seguindo as etapas de indicadores para uma pesquisa científica optou-se por adquirir informações através de moradores da região da obra, foi utilizado também o uso de pesquisas disponíveis em livros, revistas, teses, artigos e outros documentos relevantes ao tema proposto. Para o levantamento de dados foram utilizadas bases de conteúdo como a Scielo e Google afim de confirmar a veracidade das informações coletadas. Esta pesquisa justifica se devido à relevância tanto para a sociedade como para profissionais do ramo, afim de trazer conhecimento e conceitos para com os profissionais e a sociedade.

3.3 Construção dos trechos

Os trechos foram construídos a partir do terminal rodoviário de Araraquara até o balão das roseiras, e foram sendo realizados por várias administrações, dando continuidade a obra e tendo as diferenças de perfis (RCIA, 2023).

Segundo depoimento do Sr. Sérgio Domingos Teixeira, trabalhador que fez parte do processo da canalização do córrego da servidão na década de 70, por ser executado de forma artesanal, foi efetuada de maneira que o rio era dividido em duas partes, sendo uma das partes contidas com o solo, colocava-se terra para segurar o leito do córrego em um lado e fazia o serviço de concretagem no leito e ia instalando as tubulações do outro lado e após um certo trecho era trocado o lado contendo a água com o solo e repetindo o processo. Foram utilizados tubos de aproximadamente três metros de altura no centro e tubos de um metro e meio dos lados e após tubos de um metro. Entre os trechos foram construídas caixas de contenção (RCIA, 2023).

O trecho da rodoviária municipal até o pontilhão da Av. Barroso já havia sido canalizado o córrego da servidão por gestões anteriores, foram feitos alguns reparos nas pontes. Na década de 70 foi efetuada a canalização do trecho que começava no pontilhão da av: Barroso e ia até a rotatória Jonas Bubola, Av. Dr. Adail Nunes da Silva (Balão da Nigro). Trecho construído durante o mandato do prefeito Waldemar de Santi, conforme figura 5.



Figura 5 - Rotatória Jonas Bubola.
Fonte: (Arquivo pessoal, 2023)

Deste trecho até a Av. Luís Alberto foi realizado por outro mandato, onde a Av. Maria Antônia de Camargo Oliveira termina, cruzando a Av. Luís Alberto/Alameda Paulista, após a Av. passa a ser chamada de Av: Maurício Galli chegando até o bairro do Selmi Dei.



Figura 6 - Canalização dos córregos: início das obras do Servidão foi feita pelo prefeito Benedito de Oliveira em 1963.
Fonte: (RCIA, 2023)

A obra de canalização se fez necessária devido ao crescimento populacional da cidade de Araraquara e região, a avenida Maria Antônia de Camargo não se tornou a via expressa como era o intuito devido ao grande fluxo de veículos cresceu o número de acidentes acontecidos na pista, ao longo dos anos foi necessário instalar semáforos em pontos estratégicos e mesmo assim devido a imprudência e negligência de certos motoristas ainda continua tendo acidentes graves na avenida.

A via se tornou um grande polo comercial, e uma via de escape desafogando o centro da cidade. Conforme figuras 07 e 08.



Figura 7 - Foto panorâmica registrada de cima do Pontilhão da Av Barroso.
Fonte: (UPLOAD, 2023)



Figura 8 - Vista de uns dos trechos da via expressa Araraquara.
Fonte: (G1, 2023)

4 RESULTADOS

Conforme Marcus Vinícius Polignano, do projeto ambiental Manuelzão, ligado à Universidade Federal de Minas (UFMG), diz que o "encaixotamento" dos córregos transforma cursos d'água em "canhões hidráulicos". "No modelo da natureza, sabiamente, os cursos d'água são sinuosos, serpenteiam, para quebrar a força da água. Na canalização, coloca-se o córrego retilíneo e o concreto, o que torna a velocidade da água muito maior" (Prefeitura, 2023).

Em meio tantas informações e possibilidades de melhorias, a cidade de Araraquara está distante de resolver a questão de melhorias na via expressa. É muito significativo que seja realizado um estudo minucioso e contínuo em relação à encontrar soluções para que esse transtorno seja

resolvido, uma obra a qual foi planejada, projetada e executada para o progresso, nos dias atuais nada mais é um problema crônico pertinente.

Portanto é de grande valia ressaltar que é preciso ter políticas de manutenções aplicáveis para que as medidas preventivas e a realização de um novo conceito para um novo projeto a respeito de tal problemática. Visando sempre a melhoria para os residentes no entorno da área e a integridade física e moral dos moradores da cidade, visando proporcionar qualidade de vida e bem-estar a todos os Araraquarenses e visitantes.

5 CONCLUSÃO

A canalização do córrego da servidão na via expressa embora foi planejada para o progresso, com o passar dos anos, o que era uma obra a ser replicada, nos dias atuais após sessenta (60) anos do início, é possível analisar que toda e qualquer obra feita tem a necessidade de manutenções constantes, pois, quanto menos atenção se dá pior fica. Desta maneira os profissionais da área de engenharia, ainda que não tão experiente, observe as obras das quais estão em colapso e que é preciso para solucionar os problemas. Com os esforços de toda população, com ações inteligentes e políticas ambientais responsáveis que são fundamentais para a harmonia entre o homem e a natureza, pode-se propor, monitoramento e manutenções nos correiros já canalizados, a não canalizar de novos rios, o tratamento de todo o esgoto antes de lançar aos rios, diminuir o calçamento nos quintais, nos estacionamentos, nas ruas pequenas dos bairros e condomínios, utilizar-se de pisos drenantes em áreas externas e calçadas, asfalto somente para as avenidas e estradas, manter a fiscalização constante para que desta forma problemáticas como estas citadas nesse artigo não venha a mais acontecer.

REFERÊNCIAS

- ACIDADEON. **Pontilhão da Barroso**. [S. l.]: Acidadeon, 2023. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/araraquara/cotidiano/Os-caminhos-que-ligam-o-Centro-de-Araraquara-a-Vila-Xavier-20220820-0009.html> Acesso em: 27 abr. 2023.
- ARQ. **Patologias na obra de canalização do correio da servidão**. Araraquara: Caâmara, 2023. Disponível em: <https://www.camara-arq.sp.gov.br/Noticia/Imprimir/56143>. Acesso em: 18 set. 2023.
- DEMO, Pedro. **Avaliação qualitativa**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1996.
- RCIA. **Projeto e acompanhamento da obra da canalização do córrego da servidão**. [S. l.]: RCIA, 2023. Disponível em: <https://rciararaquara.com.br/cidade/se-chover-fuja-da-expressa/>. Acesso em: 04 abr. 2023.
- UOL. Desastres e acidentes com vítimas fatais na via expressa. **Uol**, 2012. Disponível em : <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/02/13/aposentada-de-79-anos-desaparece-apos-ser-levada-por-enxurrada-em-araraquara-sp.htm>. Acesso em: 18 set. 2023.
- UPLOAD. **Vista panorâmica de cima do pontilhão da avenida Barroso**. [S. l.]: UPLOAD, 2023. Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/Araraquara_Panoramica.jpg. Acesso em: 14 ago. 2023.
- G1. Vista de uns dos trechos da via expressa Araraquara. **G1**, 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/200-anos-de-araraquara-conheca-fatos-e-curiosidades-sobre-a-morada-do-sol.ghtml>. Acesso em: 14 ago. 2023.

G1. Acidentes graves na via-expressa Araraquara. **G1**, 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2014/11/ossada-encontrada-em-araraquara-sp-e-de-idosa-arrastada-por-enxurrada.html>. Acesso em: 30 out. 2023.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Sobre a canalização dos rios e córregos**. São Paulo: Prefeitura de São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/guaianases/noticias/?p=102836>. Acesso em: 25 set. 2023.