



Serviço Público Federal
Ministério do Turismo
Secretaria Especial da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização
Coordenação-Geral de Identificação e Reconhecimento

PARECER TÉCNICO nº 157/2021/CGID/DEPAM

ASSUNTO: Processo de tombamento 518-T-54, Remanescentes de caminhos: 1. Caminho do Mar; 2. Caminho do Padre José; 3. Calçada de Lorena

REFERÊNCIA: Proc. 01450.000789/2018-09

Brasília, 24 de dezembro de 2021.

PARECER

Este processo, de número 518-T-54, referentes aos Remanescentes de caminhos: 1. Caminho do Mar; 2. Caminho do Padre José; 3. Calçada de Lorena, foi aberto em 1954, atendendo-se solicitação encaminhada pela presidência do IX Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, nos seguintes termos:

O IX Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, solicita ao Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, do Ministério da Educação e Cultura, a inclusão, em seu tombamento, do que resta do Caminho do Padre José, Calçada de Lorena e Caminho do Mar. (Volume de Processo _1_Parte_1 (SEI nº 0289666) fl. 1)

O assunto foi inicialmente analisado em fevereiro de 1955 pelo chefe da seção de história do Sphan, Carlos Drummond de Andrade, (Volume de Processo _1_Parte_1 (SEI nº 0289666) fl. 2). O chefe da seção de história, em suas notas apontou que o “caminho do mar”, seria “o ‘caminho velho da Borda do Campo’, que tinha início no porto de Santa Cruz e subia pelas escarpas da serra do Cubatão, para atingir também a vila que é hoje São Paulo.” Por sua vez, o “caminho do padre José, também indicado para tombamento, é aquele que, sob a orientação do padre José de Anchieta teria começado a abrir em 1560, igualmente entre o litoral e o planalto.” Continuando, Drummond de Andrade ainda informa que “a calçada de Lorena deve ser a grande obra de engenharia executada por iniciativa do Governador José de Lorena, em 1788 e 89”.

O documento conclui com um parecer preliminar, no sentido de que “O que por acaso resta da feição primitiva dessas estradas, tanto em vestígios do esforço humano como em aspectos naturais, merece naturalmente ser preservado da total destruição”. No final, Drummond sugeria o envio do 4º Distrito da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, correspondente ao estado de São Paulo, para instrução. (Volume de Processo _1_Parte_1 (SEI nº 0289666) fl. 2).

A sugestão de envio do assunto para o Distrito de São Paulo foi acatada pelo diretor do Dphan, Rodrigo de Melo Franco, que emitiu uma informação para o ministro da Educação e Cultura (fl.3 do processo) e remeteu o pedido de instrução para São Paulo em 4 de fevereiro de 1955 (fl. 6 do processo), perguntando o seguinte: 1º Quais os elementos remanescentes dessas três vias coloniais que ainda podem ser identificados e que mereçam ser tombados e 2º Quais as providências de natureza prática que porventura devem ser tomada para assegurar a proteção efetiva de tais elementos. Luís Saia, o chefe do Distrito da Dphan em São Paulo, respondeu em 23 de fevereiro informando que estava “organizando as informações relativas aos caminhos coloniais paulistas, bem assim a documentação que puder arrolar e que possa servir à consideração do eventual tombamento dos mesmos” (ofício de 23 de fevereiro de 1955, fl. 15 do processo).

Ainda no dia 4 de fevereiro, o diretor enviou carta a Yan de Almeida Prado, um dos intelectuais da Semana de Arte Moderna de 1922 e autor do livro “Entradas e Bandeiras”, solicitando o apoio na instrução do processo (fl. 4 do processo). Solicitação de igual teor foi remetida ao diretor do Museu Paulista, Sérgio Buarque de Holanda, outro grande especialista na área e historiador de imenso renome até os dias de hoje (fl. 5 do processo).

Yan de Almeida Prado respondeu à consulta por carta de 8 de fevereiro de 1955 (fl. 7 do processo), de forma vaga, mas não deixa de ser interessante mencionar sua proposta para os vestígios da estrada que poderiam ser descobertos: a abertura de uma estrada parque, algo que não tinha sido implantado no Brasil até então.

Por sua vez, as respostas de Sérgio Buarque de Holanda, de 18 de fevereiro, 1 de março, 4 de abril, 26 de abril, foram mais completas, passando uma série de informações que consideramos ser de suma importância, para o entendimento do bem. Essas respostas foram complementadas por uma série de transcrições com informações sobre os caminhos que ligavam a baixada santista até o planalto paulista.

O último documento do processo é uma carta de José Washt Rodrigues, de maio de 1955, tratando de uma lápide comemorativa da calçada de Lorena (fl. 19 do processo). Na época, nada mais foi acrescentado aos autos, a capa do mesmo tendo a anotação “Arquivar 20.VI.55”, indicativo que o processo ficou sobrestado no Arquivo Central.

Em 1999, dentro do programa de conclusão de processos de tombamento mais antigos, a Divisão de Estudos de Acautelamento (DEA), do DEPAM, solicitou ao Arquivo uma série deles, inclusive o material iconográfico que estava disponível na série “inventário” do Arquivo. Os autos foram encaminhados para a DEA em 14 de abril de 1999 (memorando 179/99, fl. 22 do processo), mas nada foi acrescentado aos autos então. Em 2010 o processo recebeu o número do CPROD e, seguindo as instruções do DEPAM de Brasília, foi encaminhado para a Coordenação Geral de Patrimônio Natural, mas novamente nada foi feito sobre o assunto.

Em abril de 2015 o pedido de tombamento foi analisado por meio do memorando 188/2015-GAB/DEPAM, de autoria da historiadora Celma de Souza Pinto (fls 27 a 30 do processo – numeração irregular), em resposta à uma demanda do Ministério Público do Estado de São Paulo, datado de 9 de outubro de 2014, solicitando, em dez dias, informações sobre o andamento do processo. O citado memorando 188/2015 historia o andamento do assunto e apresenta alguns dados históricos sobre os caminhos e os procedimentos de pesquisa e restauração da Calçada de Lorena, informando que a Calçada “possui todos os requisitos para aplicação do Decreto-Lei nº 25/1937, especialmente como forma de reconhecimento do valor desses caminhos, e da região no qual estão inseridos, para a história da formação do País.”. No entanto, o documento termina com uma solicitação de instrução do processo, a ser encaminhada para a Superintendência do Iphan em São Paulo.

O processo foi encaminhado para São Paulo e em 1 de fevereiro de 2016 e o

técnico André Bazzanela apresentou estudo sobre o tombamento do bem, brevemente historiando a questão das estradas em São Paulo e o andamento do processo. Em seguida, Bazzanela tece considerações sobre a possibilidade de tombamento de um sítio arqueológico cadastrado, face a resistência da Instituição em tomar essa medida, considerando que o tombamento, ao garantir a existência do bem, pode ser incompatível com a pesquisa arqueológica, que muitas vezes danifica um bem. Como conclusão, o técnico sugere que o processo de tombamento seja levado a termo, associado à pesquisa arqueológica, para identificação de outros sítios associados ao antigo caminho.

Em seguida, o assunto foi encaminhado ao Depam ainda em 2016, encerrando-se o processo físico. Não sabemos o porquê, o processo não teve andamentos, até que o Ministério Público de São Paulo passou a solicitar seguidamente informações sobre o andamento do processo, o último do dia 24 de junho de 2021, dando o prazo até o final do ano para concluir o processo (Despacho 221 (2785801)).

Considerando a impossibilidade de se fazer a instrução do processo em Brasília, foram solicitadas, em caráter urgente ações à Superintendência do Iphan em São Paulo (Ofício 672 (2790183)) e começamos a fazer estudos para apresentar o presente parecer, um resumo do material coletado nesta fase do processo seguindo abaixo.

Em 14 de outubro do corrente ano, o técnico André Bazzanela apresentou o Ofício 672 (SEI nº 3032286), com considerações pelo tombamento, traçando ligações conceituais da Calçada com outros caminhos de penetração, desde o período pré-histórico, como o *peabirú*, o caminho indígena que levava aos Andes, assim, o citado técnico escreve:

historicamente a Calçada do Lorena tem seu significado, direta ou indiretamente, conectado às trilhas de comércio indígenas pretéritas, utilizadas pelos conquistadores portugueses a partir da chegada ao território; ao processo de ocupação do território pelos europeus; aos conflitos entre estes e as populações autóctones e, finalmente, à formação do núcleo populacional que originaria São Paulo e a todos os processos que daí deram partida para a interiorização da exploração do território nacional. Ofício 672 (SEI nº 3032286), grifo do autor.

O autor seguindo com sua argumentação favorável ao tombamento, apresentando sugestões quanto ao gerenciamento do sítio em termos de possíveis achados arqueológicos ainda a serem feitos e pretendendo a proteção de um entorno amplo, considerando que sua proposta anterior, de um quilômetro além das bordas da estrada era insuficiente. Aqui consideremos ser necessário apontar que não usamos a proposta de entorno apresentada por André Bazzanela, pois encontramos problemas na sua delimitação cartográfica. No entanto, seguimos suas linhas gerais, com as quais concordamos.

Finalmente, Bazzanela sugere a inscrição do bem nos livros Arqueológico, etnográfico e paisagístico, bem como no livro histórico.

Do nosso ponto de vista, não concordamos com todas as sugestões de inscrição apresentadas pelo técnico Bazzanela, conforme iremos discutir a seguir.V

Considerações sobre o histórico dos caminhos coloniais e o Iphan

A questão dos caminhos coloniais é uma que recebeu ao longo dos anos certa atenção no Iphan, com uma série de bens protegidos ligados ao processo de interiorização do Brasil. As vezes a ligação do bem com essa questão é direta, como no caso dos *Remanescentes do Caminho do Viamão, situado entre os Estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina* (processo 1652-T-12). Em outras situações a relação é evidente, mas indireta, como no caso do processo sobre a *Capela da Fazenda de N. S. ^a da Conceição do registro do caminho Novo*, processo 815-T-69 ou a *Sede da Fazenda do Registro Velho - Residência do Inconfidente Padre Manoel Rodrigues da Costa*, processo 1358-T-95, isso por os “registros” serem locais de cobrança de impostos nos caminhos coloniais.

Não podemos deixar de mencionar que houve outros tombamentos – muitos deles – em que a questão dos caminhos de penetração e de comércio é importante para se entender o valor atribuído ao bem, apesar deste caso ter sido tratado no interior do

processo, não aparecendo de forma explícita no seu título, como ocorreu no estudo de Piranhas, AL: Sítio histórico e Paisagístico (processo 1508-T-2003) que trata do Rio de São Francisco como via de penetração; ou até em bens móveis, podendo-se citar o exemplo da Canoa de Tolda Lusitânia, de propriedade da Sociedade Sócio - Ambiental do baixo São Francisco (processo 1473-T-2001).

A importância que se dá aos caminhos é perfeitamente compreensível quando analisamos a situação dos dias de hoje: seguindo uma tendência mundial, pelo censo de 2010, 26,6% da população brasileira vive em zonas costeiras. Mas quando vamos para um passado mais remoto, essa percentagem era muito maior, a ponto de Frei Vicente de Salvador, autor da *História do Brasil*, publicada em 1627, ter escrito o seguinte:

Da largura que a terra do Brasil tem para o sertão não trato, porque até agora não houve quem a andasse, por negligência dos portugueses que, sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos. VICENTE DO SALVADOR, Frei. *História do Brasil: 1500-1627*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo, EDUSP, 1982. p. 59

A situação descrita por Frei Vicente de Salvador se compreende perfeitamente quando pensamos que o Brasil era uma economia dependente da Europa, exportando matérias primas agrícolas – as *commodities* de hoje – e importando produtos manufaturados de todos os tipos. Como os produtos de exportação do Brasil eram provenientes de plantações, eram de baixo valor relativo a seu peso e volume: simplesmente não compensava penetrar profundamente no território, já que o custo de transporte de mercadorias logo ultrapassaria o valor do produto que se procurava exportar: uma mula podia, quando muito, carregar 90kg, as vezes menos, de forma que imensas tropas de animais eram necessárias para deslocar a produção agrícola para os portos exportadores (ENGELS, Donald W. *Alexander the Great and the Logistics of the Macedonian Army*. Berkley, University of California, 1978. p. 14.). Isso ajuda a explicar a importância das vias navegáveis para a colonização do interior, pois os custos de transporte aquático sempre foram muito menores do que aqueles feitos por terra.

A falta de meios de transporte entre o interior e a zona costeira era um fator ainda mais complexo, quando consideramos a presença da Serra do Mar nas regiões Sul e Sudeste, uma cadeia de elevações com poucos vales que podiam servir de via de penetração para o interior. Dessa forma, se explica o mapa de centros populacionais do Brasil no final do século XVIII, que mostra que os únicos núcleos urbanos com população mais numerosa ficavam em torno de áreas de mineração, no Mato Grosso, Goiás e, principalmente, Minas Gerais, já que o metal precioso era uma matéria prima de alto valor para seu peso e volume, compensando o transporte por longas distâncias. Havia também algumas povoações no Sul e no Nordeste, relacionados a criação de gado, uma atividade em que o principal produto não apresentava problemas para ser levado até seus mercados consumidores, pois os animais moviam-se por seus próprios meios.



Mapa mostrando a densidade de ocupação territorial no final do século XVIII.

ALDEN, Dauril. The Population of Brazil in the Late Eighteenth Century: A Preliminary Study. *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 43, No. 2 (May, 1963).

Dessa forma, todas as capitais das capitanias que tinham contato com o mar estavam na Costa ou em pontos acessíveis ao oceano: Rio Grande, depois Porto Alegre (RS); Florianópolis (SC); São Vicente (SP); Rio de Janeiro (RJ); Vitória (ES); Salvador (BA); São Cristóvão (SE); Maceió (AL); Recife (PE); João Pessoa (PB); Natal (RN); Fortaleza (CE); Parnaíba (PI); São Luís (MA); Belém (PA) e até a longínqua Manaus (AM). Mais tarde, com a criação dos estados do Amapá, Roraima, Rondônia e Acre, suas capitais também seriam na região ribeirinha, acessível ao mar pelos rios da Bacia Amazônica.

Há duas exceções no esquema acima esboçado. A primeira é Curitiba, formada tardiamente em 1693, em função do apoio a tropas de gado bovino e de muares que iam dos campos de Vacaria, no Rio Grande do Sul, para Sorocaba, em São Paulo. Mas deve-se dizer que a cidade só atingiu o estágio de capital quando o estado do Paraná foi criado, em 1853, com o desmembramento da província de São Paulo.

O caso excepcional mais relevante para nosso estudo é o da vila de São Paulo, que se tornou a capital da Capitania de São Vicente, futuro estado de São Paulo, em 1709. É verdade que a capital inicial da capitania era a Vila de São Vicente, situada na costa, no entanto a economia paulista assumiu um aspecto diferenciado do restante do Brasil. Houve engenhos de açúcar na região de Santos e São Vicente, como os do Erasmos, Adorno, Diogo Aires e do Leitão, ilustrados na carta “capitania de São Vicente”, de 1640, de João Teixeira Albernaz. Entretanto, não se pode dizer que a capitania tinha uma economia voltada para a exportação de Açúcar: em 1585 havia 122 engenhos no Brasil, mas apenas quatro deles – pouco mais de 3% do total – estavam situados na Capitania de São Vicente. (MARCHANT, Alexander. *Do escambo à escravidão: as relações econômicas de portugueses e índios na colonização do Brasil (1500-1585)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980. p. 111).

O que diferenciava a economia de São Paulo era sua complementaridade com

as ações agroexportadoras de outras regiões do país, como era o caso de várias capitanias. Por exemplo, o Rio Grande do Sul se especializou em fornecer animais de tiro e de tração para as regiões produtoras de produtos agrícolas ou a mineração. O interior do Nordeste, da Bahia até o Piauí se dedicava à produção de gado bovino para alimentação das regiões produtoras. A capitania do Rio de Janeiro era um dos grandes centros do comércio de africanos escravizados, um tipo de atividade econômica que também era muito importante na cidade de Salvador.

São Paulo, nos duzentos primeiros anos de sua existência, se especializou na captura e venda de indígenas como escravos, tal atividade se iniciando mesmo antes do ponto inicial que a historiografia aponta como a “fundação da vila de São Vicente”, segundo a historiografia tradicional, “a primeira povoação permanente do Brasil”, erguida em 1532. Cinco anos antes da fundação da vila já havia colonos europeus no local, que tinham uma certa indústria, pois foram capazes de vender um bergantim, um tipo de navio pequeno, para viajantes espanhóis que passavam por ali.

Mais importante para entender a importância da povoação do que a venda do bergantim, esses colonos brancos reputedamente também venderam 800 escravos indígenas para os espanhóis, um número que mostra que expedições de captura já estavam sendo feitas a algum tempo, a ponto de se poder reunir rapidamente uma quantidade tão elevada de cativos [MEMÓRIA de la navegacion que hice este viaje en la parte del mar oceano en el ano de 1526. Diogo Garcia. In: SANTOS, Francisco Martins dos. *História de Santos: 1532-1936*. Vol. I. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1937. p. 49.]

Mais tarde, com a fundação oficial da primeira vila do Brasil, São Vicente, os conflitos com os indígenas se aceleraram. A Confederação dos Tamoios, a luta de várias nações costeiras contra os paulistas escravizadores, se estendeu de 1554 a 1567. A primeira vila do planalto Paulista, Santo André da Borda do Campo, apesar de ser fortificada e defendida por canhões, teve que ser abandonada pelos portugueses neste período, por causa da resistência dos indígenas. A própria vila de São Paulo, também fortificada, foi atacada em três noites, nos dias 7, 9 e 11 de julho de 1562.

A resistência contra a opressão dos colonos continua por décadas, a planta da Capitania de São Vicente, de Alexandre Massaii, do início do século XVII, ainda mostra imagens de fazendas fortificadas com “cercas de taipa de pilão com seu valo [fosso]” ([MASSAI, Alexandre. Suposto autor]. *Capitania de S. Vicente*. Mss. Real Academia de la Historia, Madri.), a imagem mostrando claramente o incômodo que estas defesas geravam, o acesso ao interior dos prédios tendo que ser feito por uma espécie de ponte levadiça.



Detalhe da Planta de Massaii, mostrando as casas protegidas por “cercas com seu valo”.

Com base nessa “indústria” de captura de escravos, feita a partir da Vila de São

Paulo, no planalto paulista, foi possível criar um sistema de povoamento baseado na agricultura de produção de alimentos e, principalmente, no comércio de mão de obra cativa para outras capitânicas do Brasil.

Do ponto de vista da penetração para o interior, era necessária uma via que vencesse a Serra do Mar, para levar as "mercadorias" para a costa, uma diferença de cerca de 800 metros de altitude. Daí a menção desde cedo a vários caminhos que levavam da costa para o planalto, como o "caminho do Padre José" que é mencionado no título deste processo. Não eram necessariamente "estradas" como entenderíamos hoje, eram mais trilhas, Sérgio Buarque de Holanda mencionando que poderiam ser parte dos caminhos que já eram usados pelos indígenas, ou seja, sem nenhuma "obra de arte", obras de engenharia como entendemos hoje. Como colocado em sua carta para Rodrigo de Mello Franco de Andrade, Sérgio Buarque de Holanda no processo informava que "Desde já porém posso dizer que o nome do Caminho do mar era genérico", se aplicando a diversas vias possíveis que subiam a serra.

No caso do estudo dos caminhos de penetração, deve-se dizer que a opção dos paulistas, de exploração do vil tráfico humano, tinha suas vantagens: a sua "mercadoria" podia se mover por meios próprios, não necessitando de meios de transporte mais elaborados para os levar da sua zona de captura, inicialmente no Planalto Paulista e depois do interior do País, para a costa, onde seriam exportados. Nesse sentido, vale sempre lembrar a classificação jurídica que era dada aos escravos no período colonial e até a abolição da escravidão era de *bens semoventes*, aqueles que se movem por meios próprios – a mesma forma como animais eram vistos. Ou seja, não era necessária a construção de grandes obras de infraestrutura para o transporte de suas "mercadorias" serra abaixo, apenas trilhas abertas o meio da mata.

O primeiro desses caminhos registrado, conforme notou Sérgio Buarque de Holanda em carta de 28 de fevereiro de 1955, foi:

"O Caminho do mar aludido na sua carta só pode ser a primitiva trilha que foi usada até 1560 e mais tarde, segundo li nas Atas da Câmara e Registro Geral, mas por ora não posso precisar ainda, serviu de caminho de gado. Num papel do arquivo de José Bonifácio pertencente ao Instituto Histórico Brasileiro, já reproduzido por Paulo Prado em Paulística, sob o título de Notícia dos Cubatões Antigos, diz-se que desembocava na Piaçaguera Velha." (Volume de Processo _1_Parte_1 (SEI nº 0289666) fl. 9).

Esse registro do ponto terminal é baseado em um documento de século XVIII, a "Notícia dos Cubatões antigos", supostamente de autoria de Frei Gaspar da Madre de Deus (1715-1800), que descreve o caminho, e vamos repetir a longa passagem, por causa dos detalhes que elucidada sobre os caminhos :

Para facilitar o comércio interior das terras de Serra acima com o porto de Santos e de S. Vicente houve em primeiro lugar o Cubatão, e Caminho de Piaçaguera velha de santos, pelo qual subiu para os Campos de Piratininga, hoje S. Paulo, o primeiro Donatário, Martim Afonso de Souza: porém já antes era praticado pelos naturais [nativos,] o da Bertioga, que vinha de Mogi das Cruzes, por ele desceram os Índios bravos, que quiseram acometer os moradores da Bertioga, o que não executaram em atenção a ser o Português João Ramalho casado com uma filha do seu Cacique Tibiriçá. Este caminho dos Índios se acabou logo que para Mogi das Cruzes se abriu outro que seguia a serra imediata ao rio Jurubatuba; contudo fala ainda dele uma sesmaria concedida para Álvaro Luís do Vale, capitão loco-tenente do Conde de Monsanto ao Padre Gaspar Sanches aos 9 de novembro de 1625 e hoje há nova picada aberta para Mogi para onde se vai em meio dia.

O mesmo sucedeu ao caminho de Piaçaguera velha acima mencionado, o qual ficou sem uso depois que se começou a seguir outro caminho a que os Antigos chamam de Padre José (missionário Anchieta) que hoje é Cubatão geral. Preferiu-se este novo Caminho por ser menos infestados dos Índios bravos que o outro.

Depois abriu-se que vinha seguindo a serra imediata ao Rio de Jurubatuba pela parte Sul e saía junto ao Caniú a pouca distância de Santos no sítio chamado do Padre Cardozo; este Cubatão [para Frei Vicente da Madre de Deus, a palavra significa "porto fluvial"] acabou e veio a dividir-se o caminho antigo em dois no cimo da Serra, um

vinha procurar as terras que foram do Manuel Castro e Oliveira e se chamou de Piaçaguera nova ou Cubatão de Mogi e Pilar; o outro vinha ter ao sítio de São José e seguia a margem do Jurubatuba e por isso se chamava Cubatão de Jurubatuba. Por serem ambos estes rumos mais cômodos desamparou-se o primeiro que seguia a Serra: porém não obstante ser a Serra mais baixa em Piaçaguera nova, é contudo muito [mais] íngreme quanto a de Jurubatuba é muito doce [suave] e pode ser facilmente aberta de modo que por ele subam e desçam carros. Desde a fralda da serra pode abrir-se uma estrada com muita facilidade por terra até a ilha dos padres defronte a Santos.

Além destes Cubatões propriamente da Vila de Santos havia outro da vila de São Vicente os Cubatões e caminho de Piaçaguera do Cubatão do Cardoso de São Vicente e Santo Amaro todos tinham origem para lá do chamado Rio de São Vicente porém em maior ou menor distância iam meter-se no Caminho do Cubatão Geral para S. Paulo.

Até o 1º de Janeiro de 1778 existiam e estavam em uso os Cubatões e caminhos de Jurubatuba, Piaçaguera nova de Santos, Cubatão geral, Piaçaguera de São Vicente e os de Santo Amaro e Cardoso de São Paulo. Dos que se dirigiam a Mogi saíam travessas [ramais] pelas quais se ia a São Paulo. Porém neste ano de 1778 pela primeira condição do contrato do Cubatão foram fechados os outros e só se conservaram o Cubatão geral e o de Piaçaguera nova e Santos, o qual por fim também acabou.

Além destes Cubatões e Caminhos da Vila de Santos a São Vicente havia também os Cubatões e Caminhos de Ubatuba e São Sebastião da parte do Norte. Este último se dirigia a Mogi por Santo Antônio do Guaraguatuba em que houve a vila pelos anos de 1655 a 1666 que passou para Ubatuba, Campos da Boa Vista e rio da paraíba. Na costa para o Sul houve o da Conceição de Itanhahém, se dirigia para Ribeira do seu nome até os portos das lavras de ouro de Unamurunduva e Iporanga, seguindo do primeiro porto para as minas de Panapanema e do segundo para os do Piaí; e finalmente os de Paranaguá, que vai ter aos campos gerais de Curitiba.

Seria muito útil abrir de novo os Caminhos Velhos que forem necessários para facilitar o comércio interno, e externo das Povoações de Serra cima para os portos de Mar pondo-se Registros para cobrança dos direitos Reais naquelas que vão ter aos portos do mar, em que não há alfândega Real. Notícia dos Cubatões antigo (s.a.). PRADO, Paulo. Província e nação paulística, retrato do Brasil. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1972. pp. 21 e 22.

Do ponto de vista do exame do presente processo, podemos dizer que o antigo Caminho do mar, terminava em Piaçaguera Velha, ou seja, onde bem mais tarde foi construída a estação da Raiz da Serra da São Paulo Railway, certamente qualquer vestígio do antigo Caminho do Mar foi destruído quando da construção da via férrea em 1866, considerando os grandes trabalhos de engenharia que tiveram que ser feitos em uma larga faixa do terreno. Novamente, como Sérgio Buarque de Holanda escreveu em sua carta de 28 de fevereiro de 1955:

De qualquer modo uma tentativa que visasse a precisar os lugares exatos onde passava, exigiria uma boa dose de fantasia e não que pudesse dar resultados absolutamente seguros. Se foi abandonado, como consta, apenas por estar a princípio muito exposto aos ataques dos índios bravos não está excluído que seu traçado fosse o mais natural, uma vez que, antes de ser usado pelos portugueses já o era pelos índios da terra. Isso explica que os engenheiros da Santos Jundiáí o utilizassem ao menos em parte. Entretanto, só por palpites se poderia reconstruir seu traçado exato. (Volume de Processo _1_Parte_1 (SEI nº 0289666) fl. 8)

O historiador continuando na mesma carta:

Em resumo: **da primitiva trilha que seria o ‘caminho do mar’ invocado no IX Congresso de estradas de Rodagem, nada existe que possa ser preservado**, mesmo porque não se conhece senão por conjecturas, seu traçado. Quanto ao ‘caminho do padre José’ ainda é usado ao menos em partes. Não sei o que deva tombar ali como já disse, a não [ser] o próprio ‘caminho’, que, todavia, sofreu modificações impostas inclusive pela mudança na topografia. Há, é certo, os restos da calçada de Lorena, feita nos últimos anos do século XVIII. (Volume de Processo _1_Parte_1 (SEI nº 0289666) fl. 9 grifo nosso.)



Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, antiga São Paulo Railway, no trecho da Raiz da Serra (Piaçaguera), mostrando como o crescimento da vegetação apagou qualquer vestígio de caminhos anteriores.
Foto de Victor Hugo Mori, 2010).



Capitania de S. Vicente, atribuído a Alexandre Massai, Real Academia de História, Madri. Realçamos em vermelho o “caminho do mar”, que se iniciava pouco antes do Rio Cubatão, na baixada Santista, vencia a zona de Mata Atlântica (a faixa verde no mapa) até atingir o planalto. As únicas obras de arte registradas são três pontes de madeira, já no planalto: as que ficavam sobre os rios Guarapiranga (Rio Pequeno), Jurubatuba (Rio Grande) e Tietê. A outra planta atribuída a Massai, anteriormente citada, também mostra o caminho e duas pontes (sobre os rios Tietê e Guarapiranga), acrescentando a presença de um cruzeiro em Paranapiacaba. Deve-se notar, contudo, que não sabemos se a representação das pontes corresponde à realidade: muito mais tarde, no Caminho Novo em Minas Gerais, uma via bem mais articulada e com um tráfego muito maior, a passagem dos rios era feita a canoa, tal como descrito por Antonil (ANTONIL, André João.

Como os caminhos conhecidos como “do Mar” e do “do Padre José” eram simples trilhas abertas na mata, sem obras de arte de alvenaria que pudessem resistir aos séculos, nada mais restou delas, como aponta Sérgio Buarque de Holanda. Desta forma, o que o Iphan pode analisar são os vestígios materiais da Calçada de Lorena.

A calçada de Lorena

Ao longo do século XVIII a situação econômica de São Paulo foi se alterando: depois de destruírem as missões jesuítas no Guairá, atual estado do Paraná, os paulistas se dirigiram para o Rio Grande do Sul, saqueando as missões existentes na região e escravizando os nativos. No entanto o fim da União das Coroas Ibéricas resultara na autorização dos padres em armar os indígenas, que passaram a oferecer uma resistência efetiva contra a rapinagem dos caçadores de escravos. Na batalha de M`Boreré (1641), no Rio Grande do Sul, uma grande bandeira de 3.500 paulistas e indígenas aliados foi decisivamente derrotada por uma força de missionários, só 120 dos bandeirantes conseguindo retornar para a sua capitania.

A derrota em M`Boreré implicou em uma mudança na forma como as bandeiras se organizavam, essas passando a ser menores e buscando capturar escravos em áreas que não tinham sido ainda catequizadas pelos jesuítas espanhóis (MONTEIRO, John Manuel. *Negros da Terra : Índios e Bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo, Companhia das Letras, 1994).

Menos lucrativas do que as grandes bandeiras do início do século XVII, essas novas expedições no final do século XVII acabaram localizando metais preciosos, primeiro em Minas Gerais e depois, já no século XVIII, em Mato Grosso e Goiás, redirecionando os esforços econômicos da capitania de São Paulo. Nesse período, a legislação de proteção aos índios – cuja escravidão fora proibida por lei – que não vingou – a partir de 1570 – passou a ser crescentemente mais respeitada, reduzindo ainda mais o tamanho das expedições de caça de escravos.

A descoberta do ouro nas Minas Gerais não beneficiou muito São Paulo: o caminho de São Vicente/Santos para a região de mineração era mais longo, menos direto e mais árduo, de forma que desde cedo o metal precioso era transportado para outros portos. Inicialmente Parati e, depois, para a própria cidade do Rio de Janeiro, com a abertura do Caminho Novo, em 1702 (CARTA Régia à Artur de Sá e Menezes, governador do Rio de Janeiro. 15 de novembro de 1701. Apud MAGALHÃES, Basílio. *Expansão Geográfica do Brasil Colonial*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1978. p. 317.).

Aqui deve-se apontar que a abertura do Caminho foi feita pelo regime de *contratação*, a empreitada de um particular, Garcia Rodrigues Paes, que foi encarregado de abrir um caminho – inicialmente uma picada, entre o porto do Rio de Janeiro e a região de mineração, usando recursos próprios, em troca da possibilidade de cobrar pedágio pelo uso do caminho – ele foi nomeado “cobrador das estradas e provedor dos quintos”, recebendo a administração do Registro – um posto de cobrança de impostos – da Borda do Campo (Barbacena). A nova via reduziu pela metade o tempo de trânsito das Minas para o Rio e a escolha do Caminho Novo como forma de exportação implicou que São Paulo fosse perdendo importância.

Em 1709 a Coroa comprou a capitania de São Vicente dos herdeiros do donatário, para evitar a sua venda para um comerciante brasileiro, José de Góes de Moraes. A capitania foi reunida à de Santo Amaro, formando uma nova unidade administrativa, com o nome de Capitania de São Paulo e Minas do Ouro, com a capital transferida da Vila de São Vicente para a de São Paulo. Entretanto, como a riqueza da região mineradora não passava mais por São Paulo, a jurisdição da nova divisão administrativa foi sendo sucessivamente reduzida: em 1720 foi criada a Capitania de Minas Gerais, separada da de São Paulo, e em 1738 foram desmembradas as regiões de Rio Grande de São Pedro, o atual

Rio Grande do Sul, e Santa Catarina. Dez anos depois foram separadas do território de São Paulo as capitanias de Goiás e Mato Grosso. De fato, 1748 marcou um ponto extremo – e negativo – na história da Capitania, pois esta foi extinta e incorporada ao Rio de Janeiro, situação que se manteve até 1765.

Quando da restauração da capitania de São Paulo a situação econômica tinha mudado de forma radical. As terras do planalto tinham se desenvolvido com base em uma agricultura de subsistência e de produção de gêneros para outras regiões do Brasil, como o caso do trigo. Ainda era um produto de baixo preço e alto volume, mas tinha que ser transportado para as áreas de exportação na costa, de forma que cabia uma reconstrução das vias de comunicação com a baixada Santista.

Nesse momento surge o bem cultural com que estamos trabalhando, a “Calçada de Lorena”. O seu nome é um indicativo da natureza do bem: é uma estrada pavimentada, “calçada”, como se dizia na época. Isso não quer dizer que seu piso fosse pavimentado em toda a extensão da via, como entenderíamos hoje: a estrada, como quase todas feitas no Brasil até bem tarde no século XX, era de terra, apenas com os trechos em aclive pavimentados, tendo em vista preservar a vida dos animais que as utilizavam, especialmente no período de chuvas, quando os pisos de terra se tornavam lamacentos e escorregadios nas partes mais íngremes.

Isso era um problema, especialmente com o aumento da circulação de mercadorias pelos caminhos e o aumento do tamanho de cada carga individual, que algumas vezes ultrapassava a capacidade de carga de uma mula. Em 1770, o governador de São Paulo, escrevia a respeito do envio de alguns canhões de 6 libras, cada um pesando perto 300kg, para o Mato Grosso:

Porquanto são notórias as ruínas as ruínas e precipícios, como que se acha desbaratado o Caminho do Cubatão, sendo tão grandes as dificuldades, que nele se experimentam, que tem afugentado dele os viandantes, transpondo o Comércio a outras partes, com notável detrimento do bem comum dos Povos, sendo esta uma das maiores causas da decadência, e pobreza desta capitania; e além disso se acha o dito caminho tão interrompido e embaraçado que por ele se acha impraticável o transportar as munições e petrechos que é preciso mover repetidas vezes para as expedições do Real Serviço; o que tudo necessita de uma pronta e eficaz providência, para que cessem totalmente os danos e inconvenientes que se padecem à tantos anos (BANDO do Governador, 17 de fevereiro de 1770. ARQUIVO do Estado de São Paul. Publicação oficial de documentos interessantes, vol. VI, Iguatemi. São Paulo: Casa ao Mercúrio, 1894. p.71).

Como solução, o governador, Morgado de Mateus, determinou que a estrada fosse reparada e aperfeiçoada:

Ordeno ao Sargento mor Manuel Caetano Zuniga passa imediatamente a fazer Consertar o dito caminho para o que lhe dou poder para que possa obrigar todas as pessoas de qualquer estado, grau ou condição que tiverem terras na estrada que vai desta cidade para o porto do Cubatão, para que logo mandem compor as suas testadas na referida estrada; e a façam por tal modo franca, que não haja o menor embaraço para passarem por ela carros; e para o referido se tiraram dos Armazéns da vila de Santos todas as ferramentas necessárias; e para este trabalho se puxaram todos, e quaisquer soldados da Praça de Santos, o Mestre do Trem, Carpinteiro da Ribeira das Naus, com os índios do escaler, e todos os negros da Fazenda do Cubatão, que pertencem à S. Maj., o que tudo se unirá a mais gente, e escravatura, que os donos das testadas trouxeram em sua Companhia, e para o referido ordeno a todos os oficiais militares, justiças, oficiais de Auxiliares e Ordenanças que para o referido lhe for pedido. (BANDO, op. cit. p. 72.).

Na documentação há outros textos referentes ao transporte das peças de artilharia, como ordens para limpar o rio Pequeno, de forma as poder transportar por via fluvial, uma vez chegado ao planalto, assim como ordens para se alimentar os indígenas que iam ser usados nos trabalhos da estrada e para se liberarem 40 soldados “dos mais hábeis e mais robustos” para arrastarem as armas: são diversos documentos da autoridade máxima da capitania, tratando de um assunto que não pode deixar de ser visto como corriqueiro, o

transporte de material para a defesa das fronteiras em período de paz. O próprio número desses documentos – sete – mostra as dificuldades que o estado do caminho do mar criava para a administração colonial, pois o governador tinha que se preocupar com detalhes que mobilizavam centenas de pessoas, só para permitir o transporte dessas cargas mais pesadas – ainda que as ordens fossem para o envio dos canhões o mais leves o possível.

No “bando” (proclamação), o governador ameaçava de prisão os que o desobedecessem, mas mesmo assim a ordem não foi cumprida como determinado: quaisquer reparos que tenham sido feitos foram temporários e certamente não capacitaram o antigo caminho do século XVI a receber carros, a subida da serra tendo que ser feita ainda no lombo de burros e de mulas, que tinham um passo mais seguro que os cavalos. Isso apesar do governador ter usado de um recurso de legalidade questionável para financiar a obra: estendeu por mais dez anos o imposto para a reconstrução de Lisboa, destruída por um terremoto. Este imposto, que deveria durar dez anos, foi sendo prorrogado, com a desculpa de se usarem os recursos na obra do caminho do Mar (MEMÓRIA sobre a comunicação da Vila de Santos com a cidade de S. Paulo, assim por mar como pelo caminho projetado por terra, e sobre o principal comércio que há, com a Europa, e os Portos d`América por esta via. Antônio Manuel de Castro e Mendonça, São Paulo, 31 de janeiro de 1799. *ARQUIVO do Estado de São Paulo. Publicação oficial de documentos interessantes, para a história e costumes de São Paulo. vol. XXIX. Correspondência do governador Antônio Manuel de Castro e Mendonça, parte I, 1797-1800.* São Paulo: Diário Oficial, 1899. p.113).

O governador seguinte, Martim Lopes Saldanha (governou de 1775 a 1782) fez um *aterrado*, como o nome diz, um aterro, no planalto, na região do rio Grande (Jurubatuba), para permitir a passagem das tropas de mulas nos períodos de enchentes, seus sucessores, Francisco da Cunha (governou de 1782 a 1786) e José Raimundo Chichorro da Gama Lobo (1786-1788) prosseguindo com as obras, inclusive com a feitura do aterrado de Cubatão, que permitia a passagem no período das cheias de Cubatão até a Serra (MEMÓRIA, *op. cit.* p. 113).

Dentro deste esforço é que o governador Bernardo José Maria de Lorena (governou São Paulo de 1788 a 1797), determinou continuação da obra da estrada que levaria o seu nome, a “Calçada de Lorena”. Era um caminho que se aproximava mais de uma proposta moderna, mas ainda não podia ser vista como uma estrada, pois era estreita e não carroçável, o transporte ainda tendo que ser feito em lombo de burro. De fato, o nome “Calçada” pode criar uma falsa impressão, de que a via era pavimentada em toda sua extensão, quando isso não era verdade: apenas alguns trechos receberam um piso de pedra, a “Memória” do governador Antônio Manuel de Castro e Mendonça deixando claro que a via não podia receber carros e que tinha largos trechos com piso em estivas, paus colocados no chão para impedir que animais e pessoas atolassem – e isso mesmo em passagens parte íngremes (MEMÓRIA, *op. cit.* p. 114). Também, como é visível nos restos hoje existentes, há trechos muito estreitos, onde só poderia passar um animal com suas cangalhas e outros em degraus, de acesso impossível a veículos com rodas. Por sua vez, já havia algumas obras de arte, como pontes de madeira, muretas laterais, canais de drenagem e muros de contenção de encostas, citados na documentação e alguns deles ainda hoje visíveis na estrada.

A construção do novo caminho, iniciado em 1778 e dirigida por João da Costa Ferreira, engenheiro militar que atingiria o posto de brigadeiro em 1822, resultou na ordem de fechamento – e conseqüente abandono – das outras estradas antigas, pois foi estabelecida um posto fiscal em Cubatão – a “Barreira de Cubatão”, para cobrança de impostos (*Notícia dos Cubatões antigos, op. cit.* p. 22.), todas tropas de mulas tendo que usar a nova estrada, pagando o pedágio na Barreira de Cubatão.



Viajantes na Calçada de Lorena, Aquarela de Hércule Florence, c. 1825. Mostra um trecho no alto da Serra, certamente nas proximidades do atual Monumento do Pico, com o parapeito que era feito em alguns pontos. Este parapeito não foi preservado em lugar algum da via.

A nova via, apesar de seus problemas, melhorou em muito a situação do transporte na capitania de São Paulo, fator especialmente importante quando começava a tomar força a exportação de açúcar na região. A via impressionou escritores do século XVIII, como citado Frei Gaspar da Madre de Deus, em uma longa passagem bajulatória dos trabalhos feitos, começando por tratar dos problemas da antiga estrada:

Eu não tenho palavras com que me explique a este respeito, e só o faria bem com as que a Rainha de Sabá disse a Salomão depois de o ouvir. Muito me louvavam esta obra [a Calçada] e eu pensava que os relatores falavam hiperbolicamente; mas, depois de ter subido a serra, e de tudo haver examinado com muita atenção, estou persuadido que foram diminutos os elogios, e outrossim, que a sabedoria de V. Exa. É maior e suas obras mais perfeitas do que se diz geralmente. Desculpa merece a minha incredulidade pretérita; por quanto, depois de se ter consertado a serra três vezes no dilatado curso da minha vida, e sempre pelo mesmo estilo com pouca diferença, não devia eu esperar o que nunca passou pelo pensamento de pessoa alguma que se devia de ver. Se eu não tivera certeza de que me conduziam pelo caminho de São Paulo, não havia de acreditar que a serra é a mesma por onde eu havia feito seis viagens. Os perigos em que me vi noutro tempo, causara-me tal horror que ainda hoje se conservam vivas na minha memória imagens de passo tão medonho. Uma montanha escabrosa, sumamente alcantilada, que se se supunha ter ao menos uma légua de alto, fazendo conta pelo tempo que se gastava em a subir com passos vagarosos, a que dava motivo a péssima qualidade da estrada: um caminho ou, para melhor dizer, uma caverna tortuosa, profunda e tão apertada que nos barrancos colaterais se viam sempre reguinhos abertos pelos cavaleiros, os quais não podiam transitar sem irem tocando com os estribos naqueles formidáveis paredões; caverna na qual permaneciam em todo tempo degraus de terra escorregadia, e alguns tão altos que às bestas era necessário vencê-los de salto, quando subiam e arrastando-se quando desciam; uma viela lodosa, quase toda cheia de atoleiros que sucediam uns aos outros com breves interpolições de terreno povoado de pedrinhas facilmente deslocáveis, que mortificavam os viajantes de pé e constituíam aos animais em perigo evidente de escorregarem e, caindo, arrojarem os cavaleiros e cargas, como sucedia muitas vezes; uma passagem rodeada de despenhadeiros que abrigava aos caminhantes a irem com muito tento para não se precipitarem. Enfim, um passo laboriosíssimo, uma série contínua de perigos, foi a serra noutro tempo.

Depois de narrar os vários problemas da via, o Frei mostra suas melhorias:

E agora que é? Uma ladeira espaçosa, calçada de pedras, por onde e sobre com pouca fadiga e se desce com segurança. Evitou-se a aspereza do caminho com engenhosos rodeios e com muros fabricados junto aos despenhadeiros, se desvaneceu a contingência de algum precipício. Por meio de canais se preveniu o estrago que costumavam fazer as enxurradas e foram abatidas as árvores que impediam o ingresso do sol, para se conservar a estrada sempre enxuta, na qual, em consequência destes benefícios, já não se vêem atoleiros, não há lama, acabaram aqueles degraus terríveis.

Para concluir, o Frei termina com palavras laudatórias ao governador:

Numa palavra, descobri a serra e tenho por certo que os Vasconcelos, os Basílios, eu e todos quantos a descreveram, havemos de ser reputados de mentirosos por quem ler

as nossas Histórias, depois de ver a serra no estado em que ela agora se acha. E que gosto não é o meu, quando me considero desmentido deste modo! Eu desejara, não para abonar minha veracidade mas para se formar ideia justa desta grande obra, que junto ao caminho reformado, se conservasse sempre o antigo. Nem o contraste mais perito há de conhecer os verdadeiros quilates do benefício ordenado por V. Exa., sem combinar o estado atual da serra com o pretérito. Deste paralelo é que resulta glória indizível ao Autor do conserto. Sim, glória indizível, e por razões mais sólidas do que a devida a Aníbal por fazer tratável o caminho dos Alpes, manobra com que ele espantou todo mundo e conseguiu aplausos até dos romanos que desejavam beber-lhe o sangue...” BIBLOS: Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, vol. XXVIII. Coimbra, 1952. pp. 17-19

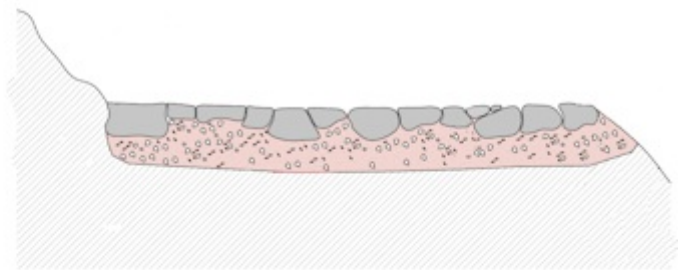
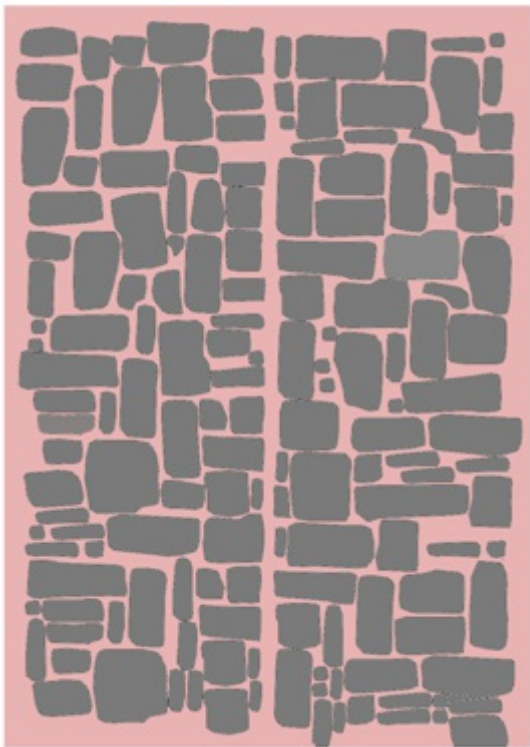
Considera-se que a “Calçada de Lorena” tenha sido concluída em 1792 – seu monumento de inauguração tem a data de 1790 –, reduzindo em cerca de 20% a distância percorrida entre Santos e São Paulo, mas deve-se dizer que os trabalhos na via de comunicação, que compartilhava trechos com caminhos mais antigos, continuou por muitos anos: o governador Antônio Manuel de Melo e Castro de Mendonça (1797-1802) iniciou a construção de “ranchos”, telheiros de palha, na estrada, para abrigar as cargas das tropas de mulas durante períodos de chuva, evitando a diminuição do valor dos produtos se molharem. Também iniciou as obras da estrada carroçável de Santos a Cubatão, tendo em vista melhorar as rendas da capitania, com a cobrança de direitos de passagem do rio Cubatão (MEMÓRIA, *op. cit.* p. 119). Mais tarde, em 1826, a passagem foi provida de uma ponte, que depois foi coberta.



Barreira do Cubatão em 1826, aquarela de William John Burchell. Mostra o aterrado de Cubatão, já pronto, com a ponte de madeira sobre o rio, permitindo a viagem por terra de São Vicente até São Paulo. Nada disso existe hoje.

Do ponto de vista da construção, as partes remanescentes da Calçada, no topo da Serra, é composta por uma pavimentação de pedras irregulares, mas não foram recolhidas de rios (seixos rolados), tendo sido esquadrejadas e removidas de pedreiras – certamente das proximidades de cada trecho, mas estas pedreiras não aparecem na documentação pesquisada. A fundação da estrada é um substrato de areia grossa e brita, de tamanho variável, mas com as dimensões necessárias ao assentamento do piso. Sobre o agregado ficam as pedras do calçamento, com a superfície de rolamento mais ou menos plana. Os interstícios das pedras de calçamento são preenchidos por pedras menores e areia e, podemos supor, tudo foi assentado por apiloamento. As pedras maiores têm cerca de 20cm de altura, e em alguns trechos vão diminuindo de tamanho do centro da via para as laterais, com um desnível para as bordas, de 10 a 15 cm, para drenagem. Apesar da documentação mencionar parapeitos e calhas de drenagem, nos trechos que sobreviveram da calçada estes detalhes não são visíveis, pelo menos como trabalhos de alvenaria - calhas de drenagem escavadas no solo são visíveis em alguns pontos, mas estas certamente foram abertas na restauração de 1974 ou em outra posterior. A largura da via variava, de pouco mais de um metro até cerca de 3,10 metros, o que permitia o fácil trânsito de animais, mas não o de carros, que tinham uma bitola de cerca de 1,4m.

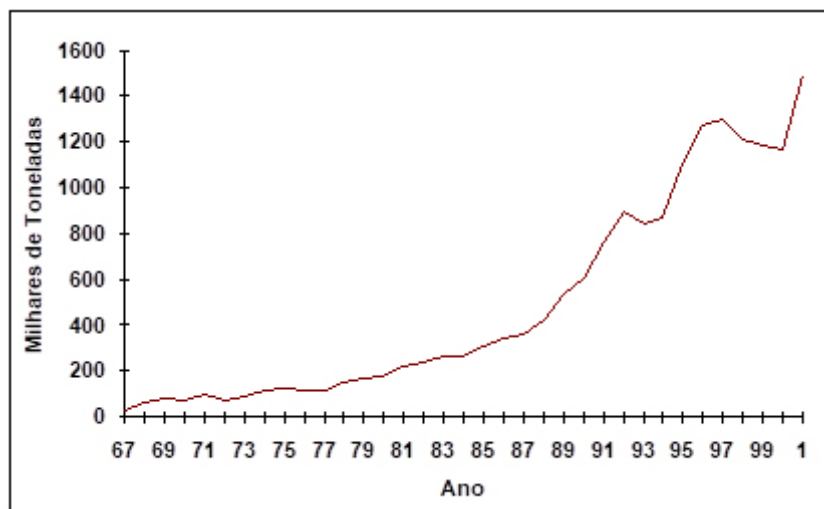
Como dissemos anteriormente, originalmente a calçada tinha um marco inaugural, de 1790, posteriormente removido para a estrada do Vergueiro, hoje caminho do mar.



Vista geral da conformação da Calçada de Lorena. Adaptado de: RILLO, Mariana. Projeto de restauro. Detalhes Gerais – Calçada de Lorena (Detalhe). 30/09/2019. (Anexo (SEI nº 2860497)).

Extremamente sinuosa, estreita e com degraus, a Calçada de Lorena não era adequada para o tráfego de mercadorias mais pesadas, de forma que em 1838 se planejou sua substituição por uma via mais larga, para o uso de carros. Esta viria a se chamar de estrada da Maioridade, com um traçado diferente. A nova estrada, assim como a que a substituiu, a estrada do Vergueiro, construída em 1862 e que ficaria em uso até o século XX, continuou a ser usada majoritariamente por tropas de mulas, pois havia uma falta de obras de arte, como pontes, em vários pontos que eram usados para o transporte de mercadorias. Dessa forma, em um livro publicado em 1866, um autor menciona que pelo pedágio de Cubatão tinham passado 513.542 mulas no ano anterior, pagando o considerável pedágio de 115 contos (milhões) de réis (SCULLY, William. *Brazil, its provinces and chief cities, the manners and customs of the people : agriculture, commercial and other statistics taken from the latest official documents, with a variety of useful and entertaining knowledge, both for the merchant and the emigrant. By... Editor of Anglo-Brazilian Times.* London, Murray & Co. 1866. p. 311). Neste caso, devemos lembrar que o salário de um trabalhador não qualificado era de 10.000 réis por mês. Também para efeitos de comparação, as 500000 mulas permitiriam o transporte de cerca de 45.000 toneladas de produtos agrícolas e acabados.

Somente com a construção da Estrada de Ferro Santos Jundiaí (EFSJ), em 1866, é que a pode haver um desenvolvimento maior da economia de São Paulo, pois os custos dos fretes do café, vindos de regiões mais afastadas no Estado, deixaram de ser proibitivos, o que levou o estado de São Paulo a se transformar na potência econômica que é hoje.



Transporte de Mercadorias pela Estrada de Ferro Santos Jundiáí no século XIX PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública de São Paulo (Brasil)*. São Paulo, Vanordern, 1903. p. 234.

O caminho depois de sua desativação.

Como dissemos, em 1838 a Calçada de Lorena começou a ser substituída por outras vias: a da Maioridade, da Vergueiro, a Estrada de Ferro Santos Jundiáí e, já no século XX, pela via Anchieta. Pequenos trechos do antigo caminho foram aproveitados pelas novas obras, especialmente nos terrenos planos, mas o sinuoso traçado da Calçada na Serra impedia a aplicação de melhorias que permitissem sua modernização. Dessa forma, a via foi abandonada, especialmente depois da construção da EFSJ, pois não valia a pena fazer a viagem no lombo de animais, quando por trem era mais barata, eficiente, rápida e confortável. Incapaz de receber carros, foi esquecida quando da construção das estradas de rodagem mais modernas, do século XX. Um exemplo disso pode ser visto no caso da primeira viagem de automóvel feita de São Paulo para Santos, em 1908. Esta durou 37 (trinta e sete) horas, os aventureiros que a fizeram sequer conseguindo localizar os vestígios da antiga estrada de rodagem na região do Cubatão, o caminho tendo que ser feito no meio do mato (<https://tinyurl.com/y5oe39kf>, acesso em dezembro de 2021).

A passagem acima, sobre a viagem de automóvel, mostra um dos problemas da preservação da Calçada de Lorena: como a região onde ela foi feita é muito chuvosa, sem um uso regular e uma manutenção constante, a maior parte da via desapareceu com o tempo, ainda mais tendo em vista a recuperação da vegetação ao longo do caminho, pois a vegetação não era mais usada como lenha nas fogueiras dos viajantes - o crescimento da mata resultou na desagregação e destruição das obras existentes. Em 1913 foi aberto o “Caminho do Mar”, uma nova estrada que ligava Santos a São Paulo, já pensando no uso de automóveis, a estrada recebendo uma pavimentação de macadame. Em 1925 ela se tornou a primeira via do Brasil a ser pavimentada em concreto.

A nova estrada cortava em alguns pontos o que restava da Calçada de Lorena, que foi restaurada em 1922, nas comemorações do centenário da Independência. Neste momento foram erguidos quatro monumentos na nova estrada do “Caminho do Mar”: o do Pico, ou Belvedere; o Pouso Paranapiacaba; o Belvedere Circular; o Rancho da Maioridade; e o Padrão de Lorena. Destes, o Rancho da Maioridade não fica em ponto de cruzamento da Calçada com o Caminho do Mar, sendo, portanto, alusivo apenas à esta última estrada. Os outros ficam em pontos da Calçada que foram restaurados em 1922. Os monumentos do Caminho do Mar foram decorados com azulejos de José Washt Rodrigues e a pedra comemorativa da construção, instalada em 1790 no topo da Serra, próximo do monumento do Pico, foi transferida para o monumento do Padrão de Lorena.

Em 1955, o historiador Sérgio Buarque de Holanda, a pedido do Iphan visitou o caminho, tal como descrito no seu ofício 38, de 4 de abril de 1955, que consta do processo de tombamento:

Sábado fui afinal na projetada excursão à ‘Calçada do Lorena’ de que passo a dar notícia. (...)

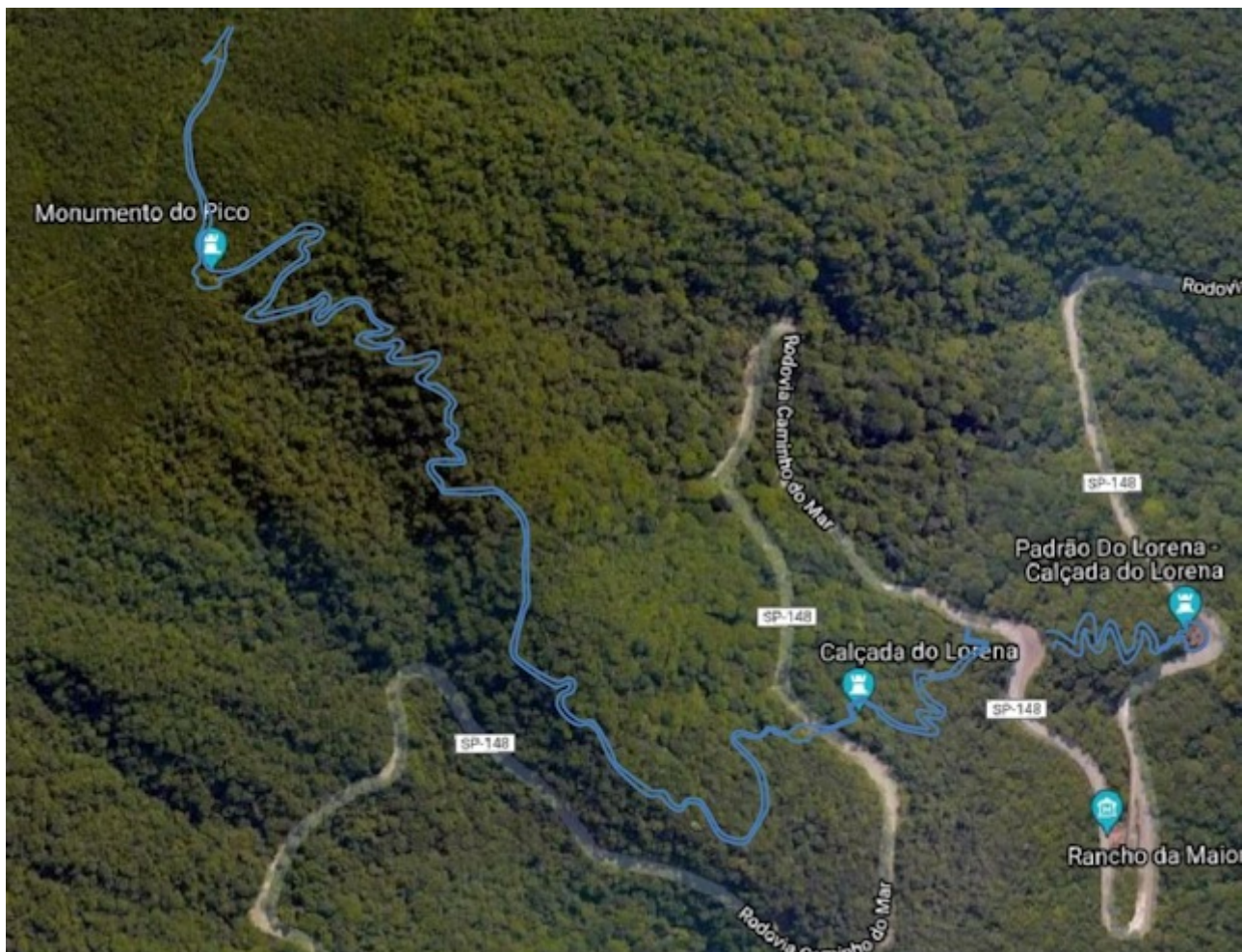
Quanto à excursão à ‘Calçada do Lorena’, que realizei com dois amigos, o Carlos Borges Schmidt e o Paulo Florenzano, caiu, infelizmente num dia húmido e garoento. O automóvel não pode chegar pela dita estrada até ao pico da serra e nós mesmos tivemos que adiar para um dia de sol o nosso projeto de descer a pé até ao Cubatão: corríamos o risco de rolar pelo despenhadeiro pisando em falso em pedras húmidas e os atoleiros do caminho. E além disso a neblina não nos deixava ver nada a uma distância de mais de três ou quatro metros. Entretanto, o que pude discernir parece-me desde já suficiente para ter uma ideia da situação. Na parte percorrida por nós da estrada Vergueiro até ao km. 40 aproximadamente (hoje km. 12, com marco zero na praça da Sé nada mais existe que possa lembrar um antigo calçamento. A partir do Km. 40 do lado esquerdo de quem vai para o mar é que cai um caminho onde, apesar de extensas falhas, se conservam restos da calçada. Esse caminho, que percorremos todo a pé até o pico da serra não terá de largo mais de três metros (uma braça e meia). Em partes ainda podem notar-se grandes lajes contíguas, mas em certos lugares elas desaparecem ou quase. No ponto onde principia a descida da serra há um monumento de pedra levantado em 1922, de onde foram arrancadas duas das três placas de bronze ali colocadas por ocasião da inauguração. Na única que ainda resta pode-se ler o nome do então prefeito – Zirminiano Pinto – e data.

Supondo que neste ponto deveria existir anteriormente a pedra comemorativa da inauguração da ‘calçada do Lorena’, de que há notícia em documento de 15 de fevereiro de 1792, impresso no volume 45, pg. 71. São Paulo, 1924; dos Documentos interessante para a história e Costumes de São Paulo. Consta, segundo o referido documento, de ‘uma pedra na figura de um Paralelograma retângulo, em uma face da qual se lê o Reinado e era em que foi concluída a Obra e por baixo = Omnia Vincit Amor Subditorum’.

Fui informado que essa pedra foi transferida para o meio da serra na descida da estrada Vergueiro e faz parte, hoje, do monumento ali erigido pelo governo Washington Luiz. Os dizeres acima ainda seriam legíveis. Acredito que sobre esse e outros pontos você poderia obter notícias mais pormenorizadas do Washt Rodrigues que fez azulejos para o monumento e o pouso do Alto da Serra.

Suponho que o trajeto da estrada Vergueiro, a partir do Km. 40 e na descida, corresponda em grande parte a um traçado de meados do século passado (‘estrada da maioria’) e a desvios posteriores que nem sempre seguiam a orlada estrada velha. Os trajetos ainda quando obedecessem em linhas gerais a direção do caminho, dificilmente podem ser reconstituídos: mesmo um estudo longo e paciente não permitirá provavelmente formar juízo claro sobre as diferentes fases da construção. O único trecho antigo que, devido ao calçamento de lajes (seria a “calçada do Lorena” porque a da Maioridade era macadamizada conforme consta dos Relatórios de presidentes da Província) é, no Alto da Serra, o que percorri e tentei descrever acima. Talvez em algum dos trechos onde o calçamento se ache melhor conservado – são poucos – seja possível a medida sugerida pelo Congresso de Estradas de Rodagem. Ou, talvez, se possa estabelecer o seu primitivo assento a pedra inaugural colocada no pico da serra o hoje transferido para outro sítio. Carta 48, de 18 de fevereiro de 1955. (Volume de Processo _1_Parte_1 (SEI nº 0289666) fl. 10).

Mais recentemente o caminho também foi objeto de pesquisas arqueológicas, como dissertação de mestrado de Paulo Zanettini (ZANETTINI, Paulo. Calçada do Lorena: o Caminho para o Mar. USP, 1998, dissertação de Mestrado) e de outros trabalhos de restauração em 1974 e em 2019. Nestes diferentes estudos foram localizados 1.450 metros da Calçada (ver imagem abaixo), que são o objeto desta proposta de tombamento.



Vestígios da Calçada de Lorena marcados na Serra do Mar, mostrando também a Rodovia Caminho do Mar Fotografia traçado da Calçada no terreno (SEI nº 3068373).

Nos autos do processo se encontram fotos feitas por André Bazzanela, do Iphan, mostrando a situação da Calçada nos dias de hoje.



Fotos de André Bazzanela: Fotografia (2860498), Fotografia (2860499), Fotografia (2860500), Fotografia (2860501), Fotografia (2860504), Fotografia (2860508), Fotografia (2860511), Fotografia (2860514), Fotografia (2860516).

Análise de Valor do Bem

O histórico acima apresentado levanta uma questão de fundo para análise do Conselho Consultivo: o bem teria valor para tombamento? De um ponto de vista simplesmente instintivo, que foi o que nos levou a fazer o estudo inicial, diríamos que sim, o bem em estudo deve ser tombado nos termos do decreto-lei 25/37. No entanto, a

pergunta não deve – não pode – ser respondida do ponto de vista de instintos, sentimentos: apesar de ser uma questão cultural e que, portanto, não pode ser definida em termos completamente objetivos, é necessário fornecer ao Conselho Consultivo elementos para sua avaliação, que, além disso, permitam que o processo de tombamento sofra o teste de um ataque jurídico, no caso de uma eventual impugnação do tombamento.

Neste caso, vamos recapitular como o Iphan trabalha com a questão da avaliação para efeitos de tombamento desde sua criação. O Ponto inicial – e de mais fácil aplicação – seria a mera aplicação do disposto na lei: devem ser tombados aqueles bens “cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.” (BRASIL - Decreto-lei 25/37, de 30 de novembro de 1937. *Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional*. art. 1º)

Seguindo essas linhas, cremos que podemos, de imediato, eliminar os valores arqueológicos, etnográficos, bibliográficos ou artísticos, mencionados no texto da lei. Em alguns casos o motivo disso é óbvio. A natureza de uma coisa não pode ser um determinante para seu valor – um bem pode ser uma ruína arqueológica, mas não ter valor para a arqueologia e, logo, não deve ser inscrito com essa visão no respectivo livro do tomo. Neste caso, apontamos que foi feita uma pesquisa arqueológica no local, por Paulo Zanettini, mas esta não revelou características arqueológicas excepcionais no bem. Obviamente o mesmo se aplica a um valor bibliográfico, pois a obra não é um livro ou gerou um livro de excepcional importância para a história nacional.

Analisando a questão por um viés etnográfico, não encontramos dados sobre nenhuma prática social *corrente*, que ainda ocorra no bem, e que dependa do suporte material da estrada para ser preservada. Cremos que também possamos descartar logo a questão paisagística em termos de uma inscrição do bem no livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico: a estrada sem dúvida se insere em uma bela paisagem natural, de mata atlântica, e pode ser vista como um componente dela. Mas a sua natureza pouco imponente a torna impossível de vislumbrar a distância, pode ser apreciada apenas de dentro da própria mata. Neste caso, a paisagem que poderia ter valor não é a da estrada, que desaparece no conjunto vegetal, é a própria mata. Esta, apesar de toda a sua beleza, não pode ser considerada como excepcional, havendo diversas trilhas em áreas vegetais de natureza semelhante que já são tombadas, como na Floresta da Tijuca ou no Jardim Botânico, ambas no Rio de Janeiro. Não haveria motivo para escolher mais este bem do ponto de vista paisagístico.

A questão de um valor artístico é mais complicada, pois o Iphan não deve trabalhar apenas do ponto de vista estético, de uma beleza do bem. Deve considerar a contribuição de uma coisa para a história da arte, o que inclui a questão técnica, de engenharia: uma coisa pode ser vista como representando um avanço nas belas artes por ser uma obra que siga ou suplante os cânones da arquitetura ou engenharia de seu período. Neste caso, podemos afirmar que a Calçada de Lorena *não* é uma boa solução em termos de engenharia: em termos construtivos é uma estrada comum, do tipo que era feito desde o período Romano, permanecendo em uso até os dias de hoje, de um calçamento de pedras irregulares assentadas sobre um agregado de pedras menores e areia, nada que fuja do comum. O que a condena é o fato de ter sido feita com ordens específicas para ser carroçável, mas seu engenheiro construtor não soube solucionar os problemas específicos da Serra do Mar, a estrada, além de não ter largura suficiente para carros, tem degraus, o que impede o uso de viaturas. Há outros exemplos no Brasil, mesmo no século XVIII, de obras de engenharia mais aperfeiçoadas.



Estrada na Serra da Calçada, Brumadinho, MG. Construída com recursos privados em meados do século XVIII para auxiliar na exploração de uma mina de ouro. A pequena largura indica o uso da via apenas por mulas. Observar o parapeito, feito com matacões. Foto do autor, 2007. Processo 1624-T-2011.

Podemos dizer que a vinculação com “fatos memoráveis da história do Brasil” é o que mais se aproxima de uma definição que poderia levar ao tombamento da Calçada: a própria anciandade do bem, que tem 230 anos, é um fator a ser levado em consideração. No entanto, há outras estradas mais antigas e até construídas em situações piores: podemos apontar o caso do “Caminho Novo” para as Minas Gerais, aberto em 1702 e do qual há ainda alguns vestígios.

Também não houve nenhum evento histórico que tenha ocorrido na via: em 1922 se construíram monumentos na via, alusivos à viagem do príncipe regente D. Pedro para São Paulo, onde proclamaria a Independência, no Ipiranga, um fator que poderia ser visto como relevante neste ano, em que se comemoram os 200 anos da Independência. No entanto, não podemos deixar de pensar que a relação da Calçada com o evento é muito tênue: o príncipe simplesmente passou por ela, assim como passou por diversos outros locais na sua viagem a São Paulo, não havendo nada que destaque a Calçada com relação à esses outros locais.

Apesar das considerações acima, cremos que o bem *deve* ser inscrito no livro do tomo histórico. Um aspecto de excepcionalidade é a natureza do bem, construído por uma ação direta do governo no final do século XVIII: a Calçada foi a primeira obra do tipo executada por iniciativa e ação direta do governo que temos notícia no Brasil Colonial, visando o desenvolvimento econômico de uma região. Até então as autoridades coloniais tinham permitido ou incentivado a abertura de estradas, como o já citado Caminho Novo, mas estas obras eram feitas por particulares, em troca de favores, como a exploração de postos de pedágio. Pode-se dizer que este último tipo de ação era típico da mentalidade colonial, em que a administração não estava interessada, de forma alguma, a fazer inversões de capital no Brasil, mesmo que estas implicassem em crescimento econômico e aumento de arrecadação de impostos. Éramos uma colônia, a ser explorada de forma a mais completa o possível. A construção da Calçada de Lorena, por ser uma ação do governo mostra um tipo de ação mais esclarecida, onde a aplicação de impostos para melhorias de infraestrutura permitiria um maior desenvolvimento e arrecadação. Uma importante inversão na forma de se ver a questão econômica, que seria a forma de ação do governo no século XIX,

especialmente depois da Independência, mas que ainda era inusitada nos últimos anos do século XVIII, quando foi feita a Calçada, o que cremos que justifica seu tombamento.

Outro aspecto de excepcionalidade representado na Calçada é a questão da própria colonização de São Paulo, a única Capitania cuja capital não era na costa ou em um rio navegável até o mar, era voltada para o interior. Uma ruptura com o padrão colonial, de áreas administrativas criadas visando exclusivamente enviar seus produtos agrícolas para a metrópole europeia. Isso foi uma condicionante importante na colonização de São Paulo e na sua evolução econômica, totalmente dependente desta única via de comércio para suas ligações com o mundo externo: Lisboa, Salvador e Rio de Janeiro.

Finalmente, não podemos deixar de considerar que, do ponto de vista da **representatividade**, os próprios defeitos construtivos da Calçada de Lorena apontados anteriormente, servem de justificativa para um tombamento: há poucos caminhos do tipo, o normal do Brasil, que chegaram até os dias de hoje, mas eles eram o que era possível de ser feito no Brasil Colonial e não bens mais elaborados, que normalmente seriam considerados para preservação de longo prazo. Neste sentido, cabe sempre repetir o que Rodrigo de Melo Franco escreveu - em 1939, frisamos - sobre o objeto de ação do Iphan:

... as coisas que requerem preservação por se acharem vinculadas a fatos memoráveis da história do Brasil, não se constituem apenas nos monumentos ou obras ligadas diretamente a algum episódio histórico nacional. Entendem-se também de notável valor histórico para os fins estabelecidos no Decreto-lei nº 25 todos os bens móveis ou imóveis que se possam considerar particularmente expressivos ou característicos dos aspectos e das etapas principais da formação social do Brasil e da evolução peculiar dos diversos elementos que constituíram a população brasileira.” ANDRADE, Rodrigo M.F. de.] Possuímos obras de arte e monumentos que chamam a atenção de técnicos mundiais. In: Jornal do Comércio, Recife, 18 de agosto de 1939.

A Calçada de Lorena, então, representa um bem único, tanto em termos de excepcionalidade como de representatividade de um determinado momento da história nacional e, como tal, merece ser inscrita no livro do tomo histórico.

Recomendação de Inscrição:

Inscrição no livro do tomo histórico.

Inserção nos critérios da Política de Patrimônio Material (portaria 375/18, artigo 31)

Critério III: Representar uma tradição cultural viva ou desaparecida que exemplifica grupos formadores da sociedade brasileira, associada a penetração do interior do país por tropas de mulas;

Critério IV: Representar ou ilustrar um estágio significativo de grupos formadores da sociedade brasileira, mostrando a sujeição que a economia brasileira tinha no período colonial, a ponto de limitar e condicionar a ocupação do território

Critério V: Representar a interação humana com o meio ambiente, com expressivo nível simbólico ou expressivo grau de habilidade artística, técnica ou científica, isto sendo particularmente visível nos meandros da estrada, feitos para se aproveitar ao máximo dos desníveis do terreno florestal, de forma a não prejudicar o tráfego de animais, em um tipo de construção que não mais se pratica no Brasil;

Critério VII: Representar modalidades da produção artística que se orientam para o registro ou representação de eventos, com expressivo valor simbólico, da história nacional. Este ponto é exemplificado pela própria construção da parte calçada da via, usando trabalho manual, em um tipo de construção que, mesmo no Brasil colonial, era incomum, em termos de garantir um elemento indispensável para a vida humana, o transporte seguro de mercadorias em condições adversas;

Critério VIII: Representar modalidades da produção artística ou científica que se orientam para a criação de objetos, de peças e/ou construções úteis ao brasileiro em sua vida cotidiana. A própria estrada é um monumento à ingenuidade dos colonos do Brasil,

que souberam, ao longo de séculos, encontrar meios eficazes de explorar seu e ocupar seu território, mesmo considerando dificuldades criadas pela conjuntura histórica e natural.

Existência de outras proteções.

A estrada é tombada pelo patrimônio estadual, o Condephaat (Anexo (2860487)) e, seguindo a legislação de São Paulo, os municípios onde o bem se encontram também tem que tomba o bem. Além disso se encontra na Serra do Mar e na Mata Atlântica de São Paulo, ambos bens tombados pelo Condephaat e pelos municípios onde se encontram. Finalmente, é parte do Parque Estadual da Serra do Mar, área de preservação permanente, sendo uma das suas principais atrações turísticas.

Delimitação do bem

Devido à largura variável do caminho e a existência de obras e vestígios no seu entorno, se adotou uma poligonal de 10 metros a partir dos limites externos da via calçada, definida pelas seguintes coordenadas, iniciada no ponto 1 da tabela abaixo e indo em sequência até o ponto 134. Deste último a linha prossegue para o ponto inicial da delimitação (ponto 1), fechando o polígono tombado. Informamos que devido a cerrada vegetação existente no local, não há pontos de referência que sirvam para ancorar a descrição de uma poligonal, a não ser a própria estrada e os monumentos construídos em 1922 - e esses últimos não são de interesse para o tombamento. Desta forma, adotamos uma delimitação estritamente georeferenciada.

Ponto	Longitude	Latitude
1.	- 46.4586261790738	-23.858885357136
2.	- 46.4585353145716	- 23.8588014291773
3.	- 46.4582016340027	- 23.8586954761336
4.	- 46.4583362955898	- 23.8590465602691
5.	- 46.4584266527555	- 23.8592201467156
6.	-46.458527604776	- 23.8593276087987
7.	- 46.4584937642676	-23.859544765861

8.	- 46.4583824623492	- 23.8598627349827
9.	- 46.4584383592643	-23.859995643418
10.	- 46.4584450265667	- 23.8600511793744
11.	- 46.4583663511932	- 23.8600435846768
12.	- 46.4579583333598	- 23.8597777928347
13.	- 46.4577380108093	- 23.8598076783493
14.	-46.457669522703	- 23.8599000652619
15.	- 46.4578053388021	- 23.8601517554685
16.	- 46.4579758371863	- 23.8602613393964
17.	- 46.4577723725513	- 23.8601770871777
18.	- 46.4576762472257	-23.860230816363
19.	- 46.4574707247163	- 23.8602327618558

20.	-	-
	46.4572614900537	23.8604432389227
21.	-	-
	46.4571932500957	23.8605578629436
22.	-	-
	46.4570448727126	23.8605342474655
23.	-46.456951955779	-23.860604625596
24.	-	-
	46.4569778452781	23.8607572782221
25.	-46.45684952993	-
		23.8609058300248
26.	-	-
	46.4568746731155	23.8609917707748
27.	-	-
	46.4567846163329	23.8613178777368
28.	-	-
	46.4566398823467	23.8613498265582
29.	-	-
	46.4564604335927	23.8615211014493
30.	-	-
	46.4564020989824	23.8617106902814
31.	-	-
	46.4564031177277	23.8620720749786

32.	-	-
	46.4565030999149	23.8623630246146
33.	-	-
	46.4563376117146	23.8624313089563
34.	-	-
	46.4562136604836	23.8624297013688
35.	-	-
	46.4561119541707	23.8625251817833
36.	-	-
	46.4561528622014	23.8626693526314
37.	-	-
	46.4560593838599	-23.862689696377
38.	-	-
	46.4558749753178	-23.862958316042
39.	-	-
	46.4557192369899	-23.863087666607
40.	-	-
	46.4555595437931	23.8631336557128
41.	-	-
	46.4553753911921	23.8631548562544
42.	-	-
	46.4552446705355	23.8633590287137
43.	-	-
	46.4552023249549	23.8633566489965

44.	-	-
	46.4551674626272	23.8632124207352
45.	-	-
	46.4552142688999	23.8630729804969
46.	-	-23.862929874952
	46.4553547401378	
47.	-	-
	46.4553319054643	23.8627799731175
48.	-	-
	46.4552287382854	23.8627448088057
49.	-	-
	46.4546208528859	23.8627171936033
50.	-	-
	46.4546201077077	23.8626504816603
51.	-	-
	46.4544224066613	23.8625411510239
52.	-	-
	46.4541792955605	23.8626963450232
53.	-	-
	46.4541817282575	23.8626435028449
54.	-	-
	46.4542100282706	23.8624708781582
55.	-	-
	46.4541519189371	23.8624102679057

56.	-	-
	46.4539495392491	23.8624232989812
57.	-	-
	46.4538703039766	23.8623656680691
58.	-	-
	46.4538627695339	23.8622323012112
59.	-	-
	46.4538044742819	23.8621550128198
60.	-	-
	46.4531429321104	23.8621946172995
61.	-	-
	46.4530116025132	23.8620735385137
62.	-	-
	46.4527406062781	23.8621678343244
63.	-	-
	46.4526374712001	23.8621354478825
64.	-	-
	46.4524812963658	23.8622258799539
65.	-	-
	46.4524045572495	23.8621209653935
66.	-	-
	46.4521487036282	23.8622178972994
67.	-	-
	46.4521446734614	23.8623986326981

68.	-	-
	46.4522848219981	23.8624973893772
69.	-	-
	46.4524508707001	23.8624791432935
70.	-	-
	46.4527874788476	23.8625760460744
71.	-	-
	46.4528924583062	23.8625027765483
72.	-	-
	46.4530770758038	23.8625232739948
73.	-	-
	46.4532548109166	-23.86246877729
74.	-	-
	46.4535658437543	23.8624408216059
75.	-	-
	46.4537764095553	23.8626195308679
76.	-	-
	46.4538641226795	23.8626242625613
77.	-	-
	46.4538013339154	23.8626860145268
78.	-	-
	46.4538393721913	23.8628441129737
79.	-	-
	46.4539010316276	23.8629519491041

80.	-	-
	46.4540251696553	23.8629702365207
81.	-	-
	46.4543384808454	23.8628755387324
82.	-	-
	46.4543803606034	23.8628362237278
83.	-	-
	46.4547509942106	23.8630022996386
84.	-	-
	46.4548508284832	23.8630096961869
85.	-	-
	46.4549741281143	23.8629529319072
86.	-	-
	46.4550074993663	23.8629637363738
87.	-	-
	46.4549131409966	23.8631759048045
88.	-	-
	46.4549237301438	23.8633120226424
89.	-	-
	46.4550868714879	23.8635745768188
90.	-	-
	46.4554098098238	23.8635298250638
91.	-	-
	46.4555079046412	23.8633815600398

92.	-	-
	46.4556531694229	23.8633968664348
93.	-	-
	46.4557399508598	23.8633182071496
94.	-	-
	46.4560134099953	23.8631738435551
95.	-	-
	46.4561856976242	23.8629025584126
96.	-	-
	46.4563931277787	23.8628005180072
97.	-	-
	46.4564548272156	23.8626414768716
98.	-	-
	46.4567274756697	23.8624248408965
99.	-46.456716449464	-
		23.8622498079898
100.	-	-
	46.4566506463946	23.8620419338374
101.	-	-
	46.4566404042396	23.8616667366439
102.	-	-
	46.4567509280332	23.8615489328385
103.	-46.457122592541	-
		23.8615370761552

104.	-46.457259415534	-	23.8613384043989
105.	-	-	23.8612162423163
106.	-	-	23.8611450580514
107.	-	-	23.8609336321419
108.	-	-	23.8608597877113
109.	-	-	23.8607874306918
110.	-	-	23.8607723594977
111.	-	-	23.8606199975601
112.	-	-	23.8605198439166
113.	-	-	23.8604371979855
114.	-	-	23.8605633170135
115.	-	-	23.8605260081623

116.	- 46.4579541162948	- 23.8604811615581
117.	- 46.4582448264222	- 23.8605284478533
118.	- 46.4583862564954	- 23.8604715092658
119.	- 46.4583913986221	- 23.8603908418604
120.	-46.458232584705	- 23.8602450083387
121.	- 46.4582017694958	-23.860192481013
122.	- 46.4583384617008	- 23.8602523454742
123.	- 46.4584542774394	- 23.8603374271454
124.	- 46.4586533816618	- 23.8603021816734
125.	- 46.4587122105542	- 23.8601570667069
126.	-46.458674758905	- 23.8600517832046
127.	- 46.4586917413242	- 23.8599487639861

128.	- 46.4586360309621	- 23.8598325336157
129.	- 46.4586918061848	- 23.8596846676279
130.	- 46.4587468029771	- 23.8594673101151
131.	- 46.4587570245064	-23.859300415964
132.	- 46.4585724451574	- 23.8590130490903
133.	- 46.4586352610047	- 23.8589540750068
134.	- 46.4586261790738	-23.858885357136



Poligonal de Tombamento, desenhada graficamente.

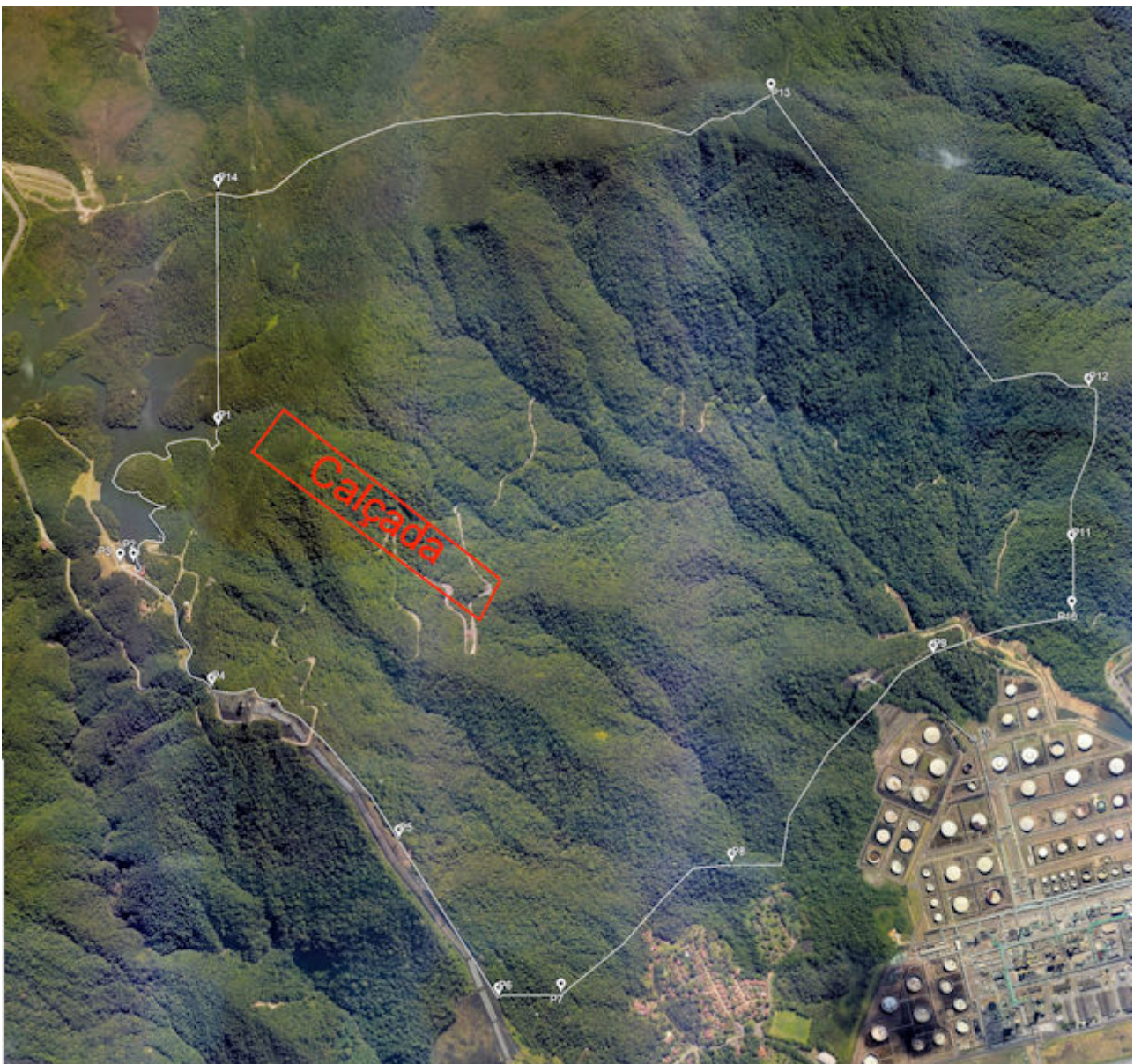
Poligonal de entorno

A poligonal de entorno, foi feita visando privilegiar a visada do topo da serra em direção ao mar, dentro da área do Parque Estadual Serra do Mar, para isso se valendo de linhas de crista que garantem a visada de determinados pontos da estrada em direção ao mar. Considerando a existência de um pequeno trecho situado no reverso da encosta, em direção ao norte, optou-se a usar como delimitação os limites da represa existente nas vizinhanças. Sendo o exposto, a linha começa no Ponto 1 (P1) e acompanha a poligonal definida pelos seguintes pontos.

Ponto	Latitude	Longitude
P1	-23.858361°	-46.459824°
P2	-23.861892°	-46.462226°
P3	-23.861892°	-46.462603°
P4	-23.865121°	-46.459999°
P5	-23.868914°	-46.454800°
P6	-23.873014°	-46.451983°
P7	-23.872912°	-46.450203°
P8	-23.869535°	-46.445362°
P9	-23.864136°	-46.439643°
P10	-23.862987°	-46.435705°
P11	-23.861265°	-46.435705°
P12	-23.857202°	-46.435225°
P13	-23.849678°	-46.444139°
P14	-23.852162°	-46.459824°

Descrição: se inicia na margem do lago da represa Rio das Pedras, nas coordenadas -23.858361°e -46.459824° (ponto 1). Segue para o Sul acompanhando a margem da represa até atingir o ponto 2, -23.861892°, -46.462226°, onde a poligonal volta-se para Oeste, até atingir a margem da estrada de manutenção da represa Henry Borden (ponto 3, -

23.861892°, -46.462603°). Acompanha a margem leste da referida estrada até atingir o ponto 4 (-23.865121°, -46.459999°), de onde a poligonal passa a seguir a área pavimentada ao norte dos tubos de água da represa Henry Borden, passando pelo ponto 5 (23.868914°, -46.454800°), até atingir o sexto ponto desta poligonal (P6, -23.873014°, -46.451983°) situado na curva de nível de 100 metros. Deste ponto, a linha imaginária volta-se na direção geral Leste, acompanhando a citada curva de nível de 100 metros e passando pelos pontos P7 (-23.872912°, -46.450203°), P8 (-23.869535°, -46.445362°), P9 (-23.864136°, -46.439643°) e P10 (-23.862987°, -46.435705°). Deste último ponto, a linha volta-se diretamente para o Norte até atingir o undécimo ponto desta poligonal (P11, -23.861265°, -46.435705°), de onde a linha imaginária passa a acompanhar a linha de cristas existente no local na direção geral Norte, até atingir o ponto P12. Do duodécimo ponto, a linha volta-se na direção geral Oeste, sempre acompanhando o topo da linha de cristas, até chegar ao 13º ponto desta poligonal, P13 (-23.849490°, -46.444575°) situado na trilha existente no local. A partir daí a poligonal acompanha o curso da citada trilha, na direção geral Oeste, até encontrar um ponto, diretamente ao norte do ponto inicial desta poligonal, onde se define o décimo quarto ponto, P14 (-23.852162°, -46.459824°) desta poligonal. A partir deste último ponto a linha imaginária se dirige diretamente para o Sul, até atingir o ponto inicial desta poligonal.



Poligonal de entorno proposta.

Diretrizes para preservação.

Deve-se tomar providências para evitar que a vegetação cresça a ponto de prejudicar o calçamento ou sua insolação, mantendo-se a drenagem e as obras de

contenção de encostas feitas ao longo dos anos. Um programa de instalação de placas informativas sobre o caminho e seus acessos deve ser mantido.

Observamos que os monumentos construídos em 1922, que estão englobados na poligonal de tombamento não devem ser vistos como elementos de importância em termos de manutenção do bem, que se restringe à estrada pavimentada com pedras, construída no século XVIII.

Normas de intervenção no entorno: como a área é um parque estadual, recomendamos que se adote como princípio a proibição de desmembramentos dos lotes da área de entorno, se proibindo novas construções que não sejam relacionadas diretamente com a atividade cultural de preservação da Calçada de Lorena e do Parque da Serra do Mar. Na área de entorno não serão permitidos desmatamentos de área superior a 500 m², a não ser os necessários para manutenção, difusão cultural e/ou pesquisa arqueológica da Calçada de Lorena. Também não são permitidas construções com um gabarito superior a 2 pavimentos, a não ser que devidamente justificadas e aprovadas pelos órgãos de preservação.

Encaminhamentos.

Sugerimos o envio do presente processo para análise da Procuradoria Federal, para verificar-se a legalidade do ato, visando envio para apreciação do Conselho Consultivo. Informamos que, apesar de várias tentativas, não obtivemos a certidão de propriedade e de ônus reais do terreno do Parque da Serra do Mar, onde se insere o bem, comunicando ainda que consta que a referida unidade de conservação pertence ao Governo do Estado de São Paulo.

Este é o parecer.

Adler Homero Fonseca de Castro
Coordenador-Geral de identificação e reconhecimento-CGID
Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM



Documento assinado eletronicamente por **Adler Homero Fonseca de Castro**, **Coordenador-Geral de Identificação e Reconhecimento**, em 24/12/2021, às 16:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sei.iphan.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **3170250** e o código CRC **A932E5E7**.

Referência: Processo nº 01450.000789/2018-09

SEI nº 3170250

