

Benedito Lima de Toledo

d

O LITORAL AO PLANALTO
A CONQUISTA DA SERRA DO MAR

150

pós-

RESUMO

O presente trabalho representa resumo de uma pesquisa que se propôs a estudar a história das ligações do litoral com a cidade de São Paulo.

Foi registrado a redescoberta, o balizamento e a reconstituição do traçado da calçada do Lorena, obra de engenheiros militares, executada em 1792, destinada ao tráfego de mulas. Segue-se o estudo da primeira estrada que permitia o tráfego de veículos, a Estrada da Maioridade a qual, adaptada à época rodoviária, deu origem ao atual Caminho do Mar.

ABSTRACT

This paper summarizes the results of research on the history of overland routes between the sea coast and the city of São Paulo locus. It emphasizes the discovery, plotting and reconstruction of the original lost site of the Calçada do Lorena (Governor Lorena's Paved Way), designed by military engineers and built in 1792 for the passage of mules. It also presents historical facts on the first road designed for the traffic of vehicles, the Estrada da Maioridade (His Majesty Coming of Age Road), a route which gave origin to the road known as Caminho do Mar (Way to the Sea) of the motor car era.

INTRODUÇÃO

Quando se decidiu constituir um curso de pós-graduação na FAUUSP, o Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto organizou uma disciplina intitulada Restauro e Conservação de Obras de Arte. A coordenação esteve a cargo do professor Eduardo Kneese de Mello e contou desde o início com o apoio do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional que mobilizou seus técnicos para trazer sua experiência ao novo curso. Foram ainda convocados intelectuais de diversas áreas e de diversos estados.

Apenas para exemplo, e fazendo injustiça aos demais, podemos lembrar a participação do dr. Rodrigo de Mello Franco de Andrade, diretor do SPHAN, Augusto da Silva Telles, Renato Soeiro, Edson Motta, Jair Inácio, Sérgio Buarque de Hollanda, e outros, além dos professores da casa.

Na conclusão do curso, cada aluno deveria apresentar uma dissertação, a ser apreciada por uma comissão de professores do próprio curso. A dissertação que apresentei teve por título “O Caminho do Mar” e a comissão julgadora foi presidida pelo dr. Rodrigo de Mello Franco de Andrade.

A essa época estava sendo constituído o Instituto de Estudos Brasileiros, destinado a congregar os professores das diversas áreas que tratassem especificamente de assuntos brasileiros. O professor Eduardo Kneese de Mello representou a arquitetura no Brasil no nascente conselho e, como seu assistente, fui seu suplente. Para dirigir o IEB o conselho elegeu o professor José Aderaldo Castelo. Uma das primeiras iniciativas do instituto foi a criação da *Revista do IEB*. O professor Kneese de Mello idealizou o logotipo do instituto e juntamente com o professor Castelo fez o *layout* da nova revista. Participei com uma fotografia da bancada de comunhão da Igreja de São Miguel Paulista, destinada a figurar na capa.

O professor Kneese de Mello sugeriu ao conselho editorial a publicação de minha dissertação de pós-graduação. Dessa forma, esse trabalho talvez tenha sido o primeiro do curso de pós-graduação da FAUUSP a ser publicado (*Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n.1, 1966).

A dissertação, depois de abordar o problema dos caminhos que venciam a Serra do Mar, analisa a obra do arquiteto Victor Dubugras, autor do projeto dos pousos do Caminho do Mar, concluindo com uma proposta de restauração e revitalização do conjunto.

Posteriormente, o Condephaat solicitou-me um parecer sobre os bens culturais relacionados ao Caminho do Mar, que serviu de fundamento para o tombamento daquele conjunto. O mesmo conselho contratou-me para realizar um levantamento métrico-arquitetônico-fotográfico desses bens culturais, que realizei com o concurso de alunos do curso de graduação.

O REDESCOBRIMENTO DA CALÇADA DO LORENA

O levantamento dos pousos do Caminho do Mar tomou muito tempo, dadas as condições climáticas da região. A forte neblina e a chuva, que de um momento a outro se faziam presentes, freqüentemente causavam a interrupção dos trabalhos. Mas uma questão esteve sempre presente: onde se situaria a Calçada do Lorena? Alguns textos induziam a pensar que o Caminho do Mar (inicialmente conhecido como Estrada da Maioridade) teria sido aberto sobre a antiga Calçada, em outras palavras, seria apenas um melhoramento destinado a permitir a circulação de veículos sobre rodas (a Calçada do Lorena só permitia o trânsito de mulas). Partindo de algumas premissas, que me abstenho de relatar, resolvi procurar a antiga calçada.

Os primeiros achados ocorreram no trecho inferior, abaixo do monumento conhecido como Padrão do Lorena. Foram encontradas pedras no piso e muros de arrimo. Não havia mais dúvida. A Calçada do Lorena tinha traçado próprio. A partir de então foi empreendida uma busca sistemática. No trecho de planalto, depois de identificado o “Monumento do Pico” foram detectados outros indícios. O problema é que a Calçada estava tomada pelo mato. Na base da serra havia a informação de que todos os caminhos convergiam para o “Cruzeiro Quinhentista”. Foram meses e meses de pesquisa que me custaram diversas detenções. No planalto eram as equipes de segurança da Eletropaulo. Na raiz da serra, era a segurança da refinaria. Esta última era implacável: qualquer pessoa que passasse por perto da refinaria era um terrorista em potencial. Com um amigo que tinha um avião, sobrevoava a serra tentando estabelecer o traçado total. Com tempo claro as coisas iam bem até o momento que pelo rádio vinha a interpelação: “O que o avião de prefixo tal está fazendo sobre área prioritária de segurança nacional?” A única coisa a fazer era sumir rapidamente da região.

Outra questão intrigante era saber quem havia feito o traçado e executado a obra. Foi então que descobri que a Calçada fora obra dos oficiais do Real Corpo de Engenheiros, vindos originalmente para dar cumprimento às diretrizes do Tratado dos Limites. Esse fato abriu novos e largos horizontes, que desde então tem sido objeto de pesquisas, que se tem revelado um campo muito profícuo.

Um primeiro produto dessa pesquisa foi minha tese de doutoramento intitulada: O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira. A tese foi defendida em 1974 e posteriormente publicada com patrocínio da João Fortes Engenharia, em 1981.

PATRIMÔNIO CULTURAL. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE OS CAMINHOS ANTIGOS NA SERRA DO MAR

O trecho da Serra de Paranapiacaba, compreendido entre o rio das Pedras e o rio Perequê, que descem a serra buscando o rio Cubatão, abriga diversas vias e restos

de caminhos, de maior importância na história de São Paulo e do Brasil. Nesse setor da encosta foram abertos sucessivamente o Caminho do Padre José (trilha utilizada por Anchieta), a Calçada do Lorena (utilizada por D. Pedro I, na viagem de 7 de setembro de 1822), a Estrada da Maioridade e o Caminho do Mar.

O CAMINHO DO PADRE JOSÉ DE ANCHIETA

Há poucas indicações do traçado exato da trilha utilizada pelo padre José de Anchieta, praticamente ligação única, por séculos, com o planalto. Sabe-se que se desenvolvia pelo Vale do Perequê. Todavia, um documento de 1775 menciona uma segunda trilha pelo Vale do Rio das Pedras. Parece que em fins do século 18, essas duas trilhas foram usadas simultaneamente até a construção da Calçada do Lorena, que se desenvolve precisamente no divisor de águas dos rios das Pedras e Perequê.

Partindo de algumas referências, depois de balizada a Calçada do Lorena, foi possível reconstituir o traçado aproximado desse caminho, que será objeto de outro texto.

A CALÇADA DO LORENA

Era a melhor estrada do Brasil àquela época e como ela poucas eram vistas na Europa, segundo depoimento de viajantes do tempo. Pela Calçada do Lorena subiu o príncipe na memorável viagem de 7 de setembro. A Calçada do Lorena é a Estrada da Independência. Já o imperador D. Pedro II subiu em 1842, por outra estrada, a qual por ter sido aberta na época de sua elevação ao trono, recebeu o nome de Estrada da Maioridade, cujo traçado foi adaptado, no governo de Washington Luís, ao tráfego de automóveis, recebendo o nome atual de Caminho do Mar.

Subsistem, ainda, em meio à densa vegetação da Serra do Mar, a Calçada construída em 1792, com curioso traçado em ziguezague e pavimentação de pedra. Situada entre o rio das Pedras e o rio Cubatão, trecho mais árduo da ligação de São Paulo com o Porto do Cubatão, essa estrada destinava-se a dar escoamento aos produtos das terras de “serra-acima” principalmente o açúcar.

A iniciativa da sua construção coube a Bernardo José Maria de Lorena, governador da capitania de São Paulo, de 1788 a 1798, tendo sua execução ficado a cargo dos oficiais do Real Corpo de Engenheiros. A obra ficou conhecida por Calçada do Lorena, empreendimento que assinalou o início da constituição de uma infraestrutura destinada a colocar São Paulo no comércio internacional.

Essa Calçada veio romper o isolamento em que se encontravam os paulistas devido às péssimas ligações com o litoral. E o que mais surpreendeu a população foi a técnica empregada na pavimentação: o calçamento com lajes de pedra. A nova técnica, desconhecida nas estradas da capitania, veio assegurar o trânsito permanente

Figura 1
 Pormenor da Carta Corográfica
 da Costa da Capitania de S.
 Paulo (1789). Autores: João da
 Costa Ferreira e Antônio
 Rodrigues Montesinhos.
 Aparece pontilhada a ligação
 São Paulo-Cubatão



Figura 2
 Remanescente de muro de
 arrimo da Calçada do Lorena.



Figura 3
 Aspecto de um trecho da
 Calçada do Lorena tomado pela
 vegetação



de tropas de muares que, por essa época, principiavam a ser largamente empregadas no transporte de carga. Anteriormente, a precariedade das trilhas era o pesadelo dos viajantes e a rede carregada por índios, única alternativa para quem não se dispusesse a subir a serra a pé. Toda a carga era, igualmente, transportada no ombro de índio.

Ao assumir o governo, em 1788, Lorena compreendeu que, dadas as condições climáticas reinantes na região, o problema maior seriam as enxurradas, a lama e os atoleiros, tendo qualquer técnica que pressupor a solução desse problema. Daí o emprego da pedra, técnica capaz de enfrentar o elevado índice pluviométrico da Serra de Paranapiacaba, e com a qual estavam familiarizados os engenheiros militares, alguns deles vindos das obras de reconstrução de Lisboa e cercanias.

Esses engenheiros militares, enviados originariamente para trabalhar na demarcação de fronteiras, dando cumprimento ao Tratado de Santo Ildefonso, acabaram por ser responsáveis por notáveis trabalhos empreendidos na capitania, como a elaboração do primeiro plano urbanístico da cidade de São Paulo, e de seu primeiro chafariz em pedra, erigido pelo Tebas no largo da Misericórdia.

Até a construção da Estrada da Maioridade em 1840, que já permitiria o trânsito de carros, a Calçada do Lorena assegurou a ligação de São Paulo com Cubatão. A partir de então, e mesmo continuando a ser utilizada pelas tropas de mulas, foi conhecendo um progressivo abandono, até o golpe final, representado pela construção da estrada de ferro.

No governo do Morgado de Mateus (1765-1775), dentro de sua política de estimular o povoamento da capitania, com a criação de novos núcleos urbanos, a agricultura recebera grande estímulo, como meio de fixação dos colonos à terra. Sob este prisma, o açúcar teve notável papel. Pode-se afirmar que, por essa época, todos os bairros ou povoados do “quadrilátero açucareiro” tiveram, praticamente, sua origem ou desenvolvimento ligado à cana. Esse quadrilátero, formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí, abrange a área entre os rios Mogi, Piracicaba e Tietê. Na carta que endereçou ao vice-rei em 1791, dando conta dos melhoramentos que introduzira no caminho de São Paulo e Santos, Lobo Saldanha, que governou a capitania de 1775 a 1782, conta que recebera “donativos gratuitos” das câmaras de São Paulo, Santos, Itu, Sorocaba, Parnaíba, Jundiaí, Mogi-Mirim e Mogi-Guaçu. Documento que define, claramente, a região produtora.

Entre a base da serra e o Porto de Cubatão foi construído um aterro, obra de Gama Lobo que governou a capitania sucedendo Cunha Menezes. O atual Caminho do Mar aproveitou esse aterro entre o pontilhão sobre o córrego do Cafezal na raiz da serra e o rio Cubatão, passando pelo monumento conhecido por “Cruzeiro Quinhentista”

UMA NOVA FASE

A Calçada do Lorena abre uma nova fase na história dos caminhos da capitania de São Paulo. Na verdade, sucede a caminhos que pouco mais eram do que as primitivas trilhas indígenas. Já essa ligação, vital para a economia da capitania, foi uma estrada cuja execução foi precedida por levantamentos topográficos, hidrográficos e observações registradas pelos oficiais do Real Corpo de Engenheiros. Representa, por tudo isso, um verdadeiro marco, dos mais significativos, na história da evolução da tecnologia no Brasil.

A 15 de fevereiro de 1792, Lorena escrevia a Martinho de Mello Castro, dando conta da conclusão da obra, em que transparece seu justificado orgulho: “*Está finalmente concluído o Caminho desta cidade até Cubatão da Vila de Santos, de sorte que até de noite se segue viagem por ele, a serra é toda calçada, e com largura para poderem passar tropas de Bestas encontradas sem pararem; o Péssimo Caminho antigo, e os precipícios da Serra bem conhecidos eram o mais forte obstáculo contra o comércio, como agora se venceu, tudo fica mais fácil.*” Neste ofício, Lorena fala de um obelisco colocado no Pico da Serra e diz que “*acompanha este ofício o mapa topográfico de todo o caminho*” o que constitui uma informação de maior importância: revela que havia um plano para execução da estrada, o que não era usual.

A administração de Lorena, portanto, inaugurou uma nova fase na história dos caminhos. A partir dela, a comunicação entre os núcleos urbanos principiou a ser feita não simplesmente por antigas trilhas dos naturais, como até então se fizera, mas por estradas abertas com base em levantamentos levados a efeito por profissionais habilitados e com traçado estabelecido, considerando-se além da topografia, a natureza do solo da região e outras peculiaridades locais, como o caso da Ponte do Cubatão, cujas bases foram executadas em pedra, devido à presença de guzano na água.

Esses levantamentos eram tão cuidadosos que uma carta topográfica chega a incluir um “*Mapa das madeiras de lei que com maior abundância se acham nos rios reservados para os cortes reais*” no qual são anotados os nomes, quantidade (frequência de ocorrência), grossura, comprimento e descrição de qualidades e préstimos, o que constituía guia seguro para os construtores e é um documento de grande interesse para estudo de nossa flora.

UMA FAÇANHA DE ENGENHARIA

Na Serra do Mar o índice pluviométrico é dos mais elevados do país. Em consequência, a serra é cortada por inúmeros riachos, alguns dos quais dão origem a belíssimas cascatas de pequeno volume. Nesse quadro natural a manutenção de uma trilha sempre foi empresa ingrata.

Com o traçado da Calçada do Lorena, os oficiais do Real Corpo de Engenheiros realizaram uma façanha surpreendente: construíram uma estrada que vence a serra de Paranapiacaba sem cruzar, uma vez sequer, um curso d'água.

O levantamento topográfico da costa da capitania permitiu a elaboração de um mapa com tal rigor que os ingleses, no início do século 19, surpresos com sua exatidão, mandaram-no estampar. Com esse levantamento puderam os engenheiros militares escolher com segurança a região por onde conduzir a estrada, dispensando inteiramente o uso de pontes, em meio à complexa rede de drenagem natural da serra. Para tanto, elegeram um contraforte, divisor natural de águas, cujo único inconveniente era sua forma abrupta, problema solucionado com o engenhoso recurso do desenvolvimento em ziguezague, com o que lograram atingir uma declividade aceitável para trânsito de mula.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Resumidamente, podemos destacar alguns aspectos da execução da calçada.

Pavimentação: as pedras do piso são de formato irregular, as maiores medindo cerca de 40 centímetros de dimensão, entremeadas por outras menores que dão uniformidade ao conjunto. A face superior é a mais regular. As pedras têm em média 20 centímetros de altura, sendo os interstícios preenchidos por pedras menores e areia grossa. Esta camada se assenta sobre outra composta de saibro e pedregulho, cuja espessura varia em torno de 10 centímetros.

Antes do calçamento de pedra, o uso de saibro (obtido na Ladeira de Tabatinguera) era muito difundido na cidade de São Paulo, sendo o piso executado com pedregulho e saibro "pisado a massa". Alguns viajantes registraram o mesmo procedimento em ruas do Rio de Janeiro.

No trecho do planalto, entre o rio das Pedras e o pico, que foi o que se manteve em melhores condições, pode-se observar cinco faixas distintas no piso da calçada:

- Uma faixa central de largura, variando entre 60 e 80 centímetros, composta de pedras mais largas e regulares que lembram a capistrana mineira;
- duas faixas laterais de pedras menores regulares e menores que a faixa central;
- duas faixas de bordo, onde as pedras mais volumosas têm a face superior inclinada em direção ao centro. Dessa forma, o centro da Calçada apresenta um pequeno desnível em relação aos bordos.

A largura da calçada varia de 3.20 a 4.20 metros no planalto. No trecho de 3.20 metros o desnível em relação aos bordos é de cerca de 10 centímetros; nos trechos mais largos esse desnível chega a 15 centímetros.

Cortes e aterros: No planalto, a estrada se desenvolve parte sobre aterro e atravessa cortes em trincheira, no qual o talude lateral chega a 5 metros de altura. Logo a seguir, na serra, começam as bruscas mudanças de direção, os ziguezagues.

Figura 4
Aspecto de um trecho de
planalto da Calçada do Lorena



Figura 5
Ruínas à margem da Calçada
do Lorena



Logo abaixo do Padrão do Lorena, terceiro ponto de cruzamento, a Calçada passa por uma região onde o terreno sofreu alterações posteriores, mas reaparece logo abaixo com seu zigzague, seus canais para escoamento de água, seus muros de arrimo, tais como aparecem em descrição feita por Frei Gaspar.

O traçado da estrada, enfim, revela cuidados técnicos surpreendentes. Percorrer a Calçada do Lorena atualmente é uma experiência, por muitos motivos, capaz de provocar tanta admiração como aos deslumbrados paulistas do século 18.

ICONOGRAFIA

O mais importante documento relativo à Calçada do Lorena é, por certo, o “Mapa topográfico de todo o caminho” elaborado pelos próprios autores da estrada e do qual Lorena enviou cópia a Martinho de Mello Castro, acompanhando a carta que em 15 de fevereiro de 1792 enviara àquela autoridade dando conta da conclusão da obra. Não é impossível que esse mapa ainda venha a ser localizado em algum arquivo em Portugal. Esses oficiais nos legaram outras notáveis peças cartográficas em que, devido à escala, a Calçada aparece em tamanho reduzido.

Hércules Florence fixou um flagrante da Calçada num belo desenho, a partir do qual Oscar Pereira da Silva pintou um quadro a óleo. Fletcher, co-autor do famoso *Brazil and the Brazilians*, ilustrou essa obra com gravuras feitas na Filadélfia, por Van Ingen & Snyder, a partir de “*sketches and daguerreotype views taken on the spot*” das quais se destaca uma vista da serra e da Ponte de Cubatão.

Mas a obra de dois exímios desenhistas ingleses somente em época recente veio à tona. São os trabalhos de Burchell e Landseer, ambos integrantes da missão de sir Charles Stuart, o qual, como se recorda, veio ao Rio de Janeiro negociar o reconhecimento de nossa Independência. Landseer nos deixou uma obra “tão importante e tão fiel quanto às de Debret e Thomaz Ender” e deste desenhista, além de um artigo na *Revista do IPHAN*, em 1972, tivemos uma edição muito bem cuidada que nos revela suas superiores qualidades. Haja vista os tropeiros e tropas que desenhou em Cubatão. Burchell realizou desenho da Calçada de notável precisão. É incrível que obras dessa importância tenham permanecido inéditos por quase 150 anos.

A MAIS NOTÁVEL VIAGEM

A situação de São Paulo foi notada por D’Alincourt, isto é, uma cidade protegida pelo baluarte da Serra do Mar não teria porventura entrado nas cogitações do príncipe regente ao proferir a longa e aventureira cavalgada de agosto de 1822, quando tinha à sua disposição fragatas e tropas no Rio, como afirma na carta de 3 de abril que, de São João Del Rei, enviara a José Bonifácio?



Figura 6 (acima)
Viajantes na Calçada do Lorena
Desenho de Hércules Florence.
(c1825)

Figura 7 (abaixo)
Tropa de mulas no Cubatão
Desenho do botânico William
John Burchell. (1826)



A viagem por mar pouparia a longa viagem (de 14 a 25 de agosto) por terra. Ainda mais se considerarmos que uma das alegadas razões de sua posterior visita a Santos era inspecionar as fortalezas. Seu receio pela situação em São Paulo ficou patente pela sua prudência em acampar na Penha e mandar dois observadores informarem-se da situação antes de entrar na cidade. É verdade que todos seus biógrafos assinalam sua grande destreza de cavaleiro e sua permanente disposição para cavalgadas. Mas a sugestão fica apenas para estudo. A 5 de setembro tomou o príncipe o Caminho do Mar que se iniciava na sede do governo, no Pátio do Colégio, seguia pelas ruas do Carmo e Boa Morte, cruzava o córrego do Lavapés, passava pelo Ipiranga, seguia para o Zanzalá e, no “pico” tomava a Calçada do Lorena rumo ao Cubatão e Santos. A 7 de setembro voltava, cavalcando sua “baía gateada”

Como todos os viajantes que subiam pela Calçada do Lorena, cavalgava uma besta, esse dócil e robusto animal capaz de suportar a aspereza da caminhada. A do príncipe, segundo testemunhas oculares, era uma “bela besta baía” sonogada à história nas representações artísticas.

“Na localidade de Moinhos foi alcançado pelos emissários vindos do Rio de Janeiro. Alvorçado, o Príncipe galopou em direção a São Paulo indo encontra-los no alto da colina próxima ao Ipiranga.” Assim, a Calçada do Lorena conheceu a sua mais notável viagem. Parece até que dentro da paisagem que todos os viajantes anotaram como das mais belas do mundo, a Calçada, certamente a melhor do Brasil (e como ela poucas eram vistas na Europa, segundo os mesmos viajantes), conheceu seu real destino: ser a Via da Independência, anseio de um povo, cujo intérprete foi nosso mais insigne cavaleiro.

USO AO LONGO DO TEMPO

Depois de ter sido a via por onde se iniciou a colocação dos produtos de São Paulo no comércio internacional – inicialmente o açúcar e depois o café –, após ter conhecido a memorável viagem de 7 de setembro, a Calçada foi relegada ao abandono, uma vez concluída a Estrada da Maioridade. Muito tempo depois conheceu uma nova utilização: ser estrada de serviço para as concessionárias de serviços públicos. Assim, às margens foram plantadas dezenas de postes de telefone, que durante muito tempo serviram de ligação São Paulo-Santos. Em certa época, foi a vez da Refinaria de Cubatão, que não contente com o arrasamento que promove, sistematicamente, da paisagem e do patrimônio cultural do Cubatão, instalou em plena Calçada um *flare*, um incinerador, com o qual marca melancolicamente sua presença na serra.

O MONUMENTO DO PICO DA SERRA

Monumento em pedra, a Calçada teve três; nenhum por iniciativa de Lorena. O primeiro mandado erigir pela Câmara de São Paulo, na conclusão da obra em 1798. O segundo, por Washington Luís, em 1922, no Caminho do Mar, abrigando duas lápides que pertenceram ao primeiro monumento e o terceiro construído pelo prefeito Firmiano Pinto, igualmente em 1922, a pedido de Washington Luís, no pico, isto é, no ponto mais alto da calçada, local onde fora construído o monumento de 1790. Os dois últimos subsistem e do primeiro restam as duas lápides mencionadas.

A HOMENAGEM DE 1790

O Senado da Câmara de São Paulo, em 1790, resolveu prestar uma homenagem a Lorena, fato comunicado àquele capitão general no rebuscado estilo da época: *“Acordamos de levantar um monumento de nativo mármore (sic) no Alto da dita Serra do Mar com a inscrição junta onde leia respeitoso caminhante o nome sempre ilustre e Amável de V. Excia.”* As razões, explicam, seriam as *“magníficas obras de ornato”* empreendidas por Lorena, as quais, *“sendo meditadas em quase a um tempo concluídas, principalmente aquela do primeiro Canal de seu Comércio, que V. Excia acaba de segurar-lhe terraplanando e calçando-lhe a Serra mais bravia e intransitável”*

Em sua resposta à câmara, vazada em termos elegantes, Lorena declina da homenagem, concluindo com a frase: *“Estas mesmas razões me privam de poder aceitar o obséquio da Câmara desta cidade que está atualmente empregando os seus poucos rendimentos nas obras públicas, do que eu mesmo sou testemunha, entretanto fico conservando um melhor monumento na carta de V. M.”* Mas o monumento foi erigido e dele Kidder nos dá notícia em seu livro *Brazil and the brazilians* (1857).

O próprio Lorena fez uma rápida descrição do monumento em carta que dirigiu a Martinho de Mello e Castro, em 1792, dando conta da conclusão da estrada: *“No Pico colocou-se uma Pedra na figura de um Paralelogramo Retângulo, em face da qual se lê o Reinado e Era em que se concluiu a obra, e por baixo – Omnia Vincit Amor Subditorum.”*

Duas dessas placas foram encontradas por Washington Luís, em 1922, e afixadas ao Padrão do Lorena – monumento existente no Caminho do Mar. Numa, colocada bem na frente dessa obra, pode-se ler *Omnia Vincit Amor Subditorum*, e é totalmente diferente da outra colocada no corpo central do monumento levando a inscrição *“Fes se este Caminho no Felis Governo do IIIº e Exº Bernardo José de Lorena General desta Capitania”* esta última placa de acabamento visivelmente mais cuidado.

Monumento na cidade de São Paulo àquela época era coisa de grande raridade. Talvez só o pelourinho o antecedesse. Depois dele, tivemos o chafariz da Misericórdia – obra dos mesmos engenheiros militares que construíram a Calçada – executado por um pedreiro cujo talento se tornou lendário: Tebas.

Figura 8
Lápide que pertenceu ao monumento mandado erigir pela Câmara em 1789, em que se lê: OMNIA VINCIT AMOR SUBDITORUM. Encontra-se atualmente no Padrão do Lorena, no Caminho do Mar



Figura 9
Monumento do Pico situado no ponto mais alto da Calçada do Lorena



O MONUMENTO DO PICO

Envolto pela bruma da serra e do tempo, solitário e abandonado, existe no pico, ponto mais alto da Calçada do Lorena, um obelisco de linhas elegantes e sóbrias. Erigido em 1922, nasceu para ser esquecido. Por essa época, a Calçada estava há muito abandonada e utilizada apenas como estrada de manutenção pelas turmas de reparo das concessionárias de serviços públicos. Afastado do Caminho do Mar, e com acesso interdito ao público, o obelisco acabou por cair no esquecimento total.

Sua história é simples. Washington Luís, na época em que empreendia a construção dos pousos do Caminho do Mar, solicitou ao prefeito de São Paulo, Firmiano de Moraes Pinto, que edificasse um monumento no local onde outrora existira o anterior, construído em 1790, pela Câmara de São Paulo, em homenagem a Lorena pela construção de sua famosa Calçada.

À semelhança do próprio monumento, o nome de seu autor ficou esquecido. A resposta talvez venha a ser encontrada em algum arquivo oficial. Enquanto não for, estamos diante de um antigo problema da história da arte: a atribuição de autoria. Por análise estilística não temos dúvida em atribuir essa obra ao autor dos pousos do Caminho do Mar: o arquiteto Victor Dubugras.

O monumento basicamente consta de um corpo central, em forma de peanha arrematada superiormente por uma esfera armilar, assentado em base prismática de seção quadrada, na qual havia três placas de bronze. Este conjunto assenta-se em um lajeado de pedra, elevado do chão, contando com três degraus. Ao fundo, na face voltada à serra, o conjunto é arrematado por um guarda-corpo, em cujas extremidades havia dois pináculos piramidais. Tudo em granito.

O obelisco pode ser visto do Caminho do Mar, à esquerda de quem desce, nas proximidades do marco do km 42 no planalto e, de um outro ponto, no meio da serra, em uma curva com um muro de proteção listrado, logo abaixo do cruzamento com os canos que conduzem água à hidroelétrica de Cubatão.

CAMINHO DO MAR

O traçado do Caminho do Mar é uma herança da época imperial, adaptado à era rodoviária.

Em 1836, o marechal do Corpo de Engenheiros, Daniel Pedro Muller, foi encarregado de *“formar o plano de uma estrada de carro desde o Cubatão de Santos até as povoações mais consideráveis, que ali exportam seus produtos”*. Fez, igualmente, o projeto para uma ponte sobre o canal denominado Rio de Sant’Anna, na baixada.

Já em 1838, o presidente da província Gavião Peixoto informa que *“o trilho ultimamente aberto tem a capacidade necessária para uma boa estrada, pela qual se faça em carros o transporte de gêneros do comércio, ficando somente com 12 voltas,*

quando o atual, em que isso é inadmissível, tem 133” O atual a que se refere é a Calçada do Lorena.

Foi na administração do brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, em 1841, que ficou em condições de tráfego sob orientação de João Bloem, tendo recebido, então, o nome de Estrada da Maioridade *“obra de vital interesse para a província pois que, sem essa estrada todos os melhoramentos que se fizerem em suas ramificações serão improdúctuos”* A estrada tinha 20 palmos de largura. O trecho de serra era de 3.580 braças (cerca de 7.876 metros).

Na administração de Manoel Fonseca de Lima e Silva, a estrada parece ter recebido grandes melhoramentos. *“A Estrada da Maioridade era digna de maior atenção, por ser a mais importante da província.* Outra razão teria levado aquele presidente a dar especial atenção àquela estrada – a visita de D. Pedro II e D. Teresa Cristina. Os imperadores chegaram a Santos em 18 de fevereiro de 1846 e subiram a São Paulo em 25, acompanhados da grande comitiva, o senador Vergueiro, Rafael Tobias de Aguiar estavam entre os paulistanos que foram aguardar os visitantes no Ponto Alto em que a comitiva imperial pernitoiu, numa casa da qual restou uma fotografia. O ponto situa-se no planalto, nas proximidades do rio Grande, num terreno onde a costa atinge 900 metros, o que justifica o nome do local.

Esse fato fica para a história de São Bernardo do Campo: ter acolhido no planalto a Família Imperial em sua primeira viagem a São Paulo. Fica, também, uma pergunta: existirá ainda essa histórica casa em frente da qual Washington Luís foi fotografado?

O trânsito de carros na administração Pires da Motta já parecia regular: *“A Serra da Maioridade, no dizer da presidência, obra gigantesca, a maior da província, e de maiores vantagens para o comércio, oferecia trânsito fácil e cômodo; por ela subiam e desciam carros pesadamente carregados.”*

A ESTRADA VERGUEIRO

Assumindo a presidência da província de 16 a 31 de outubro de 1862, Vicente Pires da Motta entregava a José Vergueiro a direção e a administração da estrada para Santos. Pouco mais de 1 ano depois, a 5 de dezembro de 1863, esse presidente e comitiva realizaram uma viagem a Santos que levou 5 horas e 57 minutos. Inegavelmente um grande progresso em relação ao tempo gasto por Lallemant, 5 anos antes, *“Com um bom animal pode-se fazer comodamente o percurso de Santos a São Paulo em um dia [...] com a troca de animal pode-se concluir muito bem a pequena viagem em dez horas.”*

Vergueiro elaborou um traçado inteiramente novo no trecho entre a cidade de São Paulo e o alto da serra. Iniciando-se no largo da Pólvora, seguia para Vila Mariana, Meninos, São Bernardo, Varginha, Zanzalá e Alto da Serra, tocando a estrada antiga em três pontos. A declividade máxima das rampas era 2%. Largura, 35 palmos, sendo 25

de pista e 5 de acostamento de cada lado. A estrada foi entregue ao público em 21 de julho de 1864, na administração de Homem de Mello.

Foram realizados 25 cortes e 64 aterros, construídas 51 pontes, além de 3 antigas.

“Na Serra da Maioridade, desobstruída por ele, diminuiu as rampas, levantando grandes muros de pedra, deu-lhe maior largura, fez-lhe ao lado valetas para escoamento das águas, apedregulhou-a e calçou-a em certos pontos.” A rampa máxima ficou em 8% e a largura média em 22 palmos. O custo da obra foi 990:701 818 réis. *“Foi a primeira estrada de rodagem da antiga província de São Paulo”* Uma curiosidade é que toda a estrada, do centro de São Paulo a Santos, chamou-se “Estrada do Vergueiro” A atual rua Vergueiro é um remanescente dessa época, bem como o trecho da estrada que restou próximo à via Anchieta.

A 16 de fevereiro de 1867 era entregue ao tráfego a estrada de ferro de Santos a Jundiaí. Com a construção da ferrovia, a Estrada da Maioridade conheceu progressivo abandono. O aterro do Cubatão feito em 1827 por Lucas Antônio Monteiro de Barros, entre o rio Cubatão e Santos, foi cedido à ferrovia; dessa forma, a antiga estrada ficou quase inutilizada.

A ERA AUTOMOBILÍSTICA

A primeira viagem de automóvel entre São Paulo e Santos foi empreendida nos dias 16 e 17 de abril de 1908, tendo demorado 37 horas.

Os carros eram um Motobloc francês de rodas altas que deixavam o chassi a 30 centímetros do chão e um Sizaire et Naudin. A façanha foi realizada por Antônio Prado, Clóvis Glycério, Mário Cardim, repórter de *O Estado*, Bento Canabarro e o motorista Malle. A viagem foi repleta de percalços, demonstrando a precária situação da estrada. O leito da estrada estava quase totalmente destruído pela enxurrada. Em Cubatão não encontraram estrada, o trecho foi vencido sobre lama e vegetação.

Essa situação só vai melhorar em 1913, quando Rudge Ramos resolve fundar uma empresa destinada a construir uma estrada entre São Paulo e o Alto da Serra. O empreendimento é financiado com a cobrança de pedágio. A estrada é denominada: Caminho do Mar. Nesse ano o conselheiro Rodrigues Alves manda macadamizar a estrada. Os trabalhos ficaram assim distribuídos: o trecho entre o Sacoman e o rio Grande ficaria sob a responsabilidade da empresa de Rudge Ramos. Do Rio Grande a Santos, sob a responsabilidade do 1º Distrito de Obras Públicas do Estado.

A partir de 1920, os autoveículos já estavam em condições de concorrer vantajosamente com as ferrovias em distâncias inferiores a 100 quilômetros. Os novos veículos, porém, exigiram pequenas alterações no traçado para amenizar as rampas na serra.

A intensificação do trânsito da estrada levou Carlos de Campos, em 1925, a promover a pavimentação do trecho da serra do Caminho do Mar. Pela primeira vez na América do Sul foi usado pavimentação em concreto. Os muros de arrimo foram

executados em granito à semelhança do que já fizera José Vergueiro; esse tratamento é coerente com os pousos e ambienta esses monumentos. As obras complementares, principalmente drenagem de águas pluviais, foram executadas com muito cuidado: os córregos que formam a rede de drenagem natural foram canalizados nos cruzamentos com a estrada e ao longo de toda a pista foi deixado um valo de concreto que impedia a água cruzar a pista ou se infiltrar no subpiso. Em conseqüência, até pouco tempo, meio século depois de sua execução, a estrada não apresentava evasão de material do subpiso, fato que vem ocorrendo desde a obstrução do valo, o que constitui séria ameaça à estabilidade dessa via.

É oportuno lembrar que até a construção da via Anchieta, todo o trânsito de caminhões se fazia por essa estrada e, até proibição posterior, o Caminho do Mar era utilizado pela indústria automobilística, com pista de prova para caminhões que subiam e desciam a serra, carregados de lastro.

A história de São Paulo sempre esteve intimamente ligada à história de seus caminhos, que foram palco de relevantes eventos para a história da nação.

O Caminho do Mar encontra-se atualmente abandonado, vítima de escorregamentos na encosta da serra. Mas é de se esperar que vias tão repletas de história venham a merecer melhor tratamento das autoridades.

Benedito Lima de Toledo

Professor Doutor do Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto.
Orientador credenciado para o curso de pós-graduação.

BIBLIOGRAFIA

- A BAIXADA SANTISTA: *Aspectos geográficos*. São Paulo: Departamento de Geografia da FFLCH/USP, 1965. 4v.
- FERREZ, Gilberto. *O Brasil do primeiro reinado visto pelo botânico William John Burchell 1825/1829*. Rio de Janeiro: Fundação Moreira Salles/Fundação Pró-Memória, 1981.
- KIDDER, Daniel P., FLETCHER, J. C. *Brazil and the Brazilians*. Filadélfia: Childs & Peterson, 1857.
- LANDSEER. São Paulo: Cândido Guinle de Paula Machado, 1972.
- TOLEDO, Benedito Lima de. O Caminho do Mar. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, São Paulo, n. 1, p. 37-51, 1966. (Separata).
- _____. *O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira*. São Paulo: João Fortes Engenharia, 1981.
- _____. *Projeto Lorena. Os caminhos do mar: Revitalização, valorização e uso dos bens culturais*. São Bernardo do Campo: Prefeitura do Município, 1975.