

# O CAMINHO DO MAR

BENEDITO LIMA DE TOLEDO

## 1.ª PARTE

### APONTAMENTOS SOBRE O TEMA "OS CAMINHOS DO MAR"

"Tôda história pré-piratiningana é um enigma indecifrável para quem não atenda ao grande papel dos caminhos índios. A falta de localização do seu trajeto, desde Piratininga até o golfo de Santos, torna insolúveis uma série de problemas capitais para a nossa história. Sob o aspecto político o seu papel é único. Fechou o acesso dos espanhóis ao litoral. Equivale à chave de uma porta com que Portugal os tivesse trancado nos seus remotos domínios" (1).

Esse curioso "aspecto político" contido na expressão "fechou o acesso dos espanhóis" fica mais evidenciado se acolhermos a tese sugerida por Affonso Arinos de Mello Franco na sua obra *Desenvolvimento da Civilização Material do Brasil*.

"A política romana dos bons caminhos, que acompanhou de perto a grande expansão imperialista de Roma não parece ter sido seguida pelos conquistadores ibéricos. Talvez porque os povos hispânicos, principalmente o português, fôssem dados sobretudo às conquistas através do mar. Eis aí a sugestão para um estudo da importância de tais caminhos para a política do militarismo conquistador e da tendência dos povos que vivem na defensiva para não aperfeiçoar suas vias de acesso, que podem ser outras tantas vias de invasão" (2).

---

(\*) O presente trabalho é um estudo apresentado ao Professor Eduardo Kneese de Mello, Coordenar da disciplina «Restauro e Conservação de Obras de Artes» do Curso de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Foi debatido em Seminário do qual participaram, além do coordenador, os professores Flávio Motta, Augusto da Silva Teles, e o Diretor da DPHAN Dr. Rodrigo de Mello Franco de Andrade que foi o relator deste trabalho.

(1) Pereira, Baptista: «A Cidade de Anchieta». *Revista do Arquivo Municipal*, S. Paulo; Publicação do Dep. de Cultura e Recreação, XXIII, maio, 1936.

(2) Melo Franco, Afonso Arinos: *Desenvolvimento da Civilização Material do Brasil*, Publ. SPHAN, Rio de Janeiro, 11, 1944.

Essa preocupação política presidindo o uso das estradas transparece em outros episódios, como na decisão de Tomé de Sousa, em 1532, mandando obstruir os caminhos de Cananéia ficando com isso os índios confinados no sertão. Ou na drástica decisão de Men de Sá mandando fechar a antiga Trilha dos Tupiniquins, sob inspiração dos jesuítas, o que ocasionou o fim de Santo André e uma derrota política de João Ramalho; esse caminho, posteriormente foi reaproveitado pela Inglesa em seu traçado, mas naquela época, 1560, subsistiu o do Cubatão, do Padre José, Estrada do Lorena, hoje, como já naquela época, também designado "Caminho do Mar".

Assim, por vêzes era a Coroa que, por exemplo no século do ouro, via a necessidade de manter "caminhos, então só os indispensáveis, pois quanto mais caminhos houvesse mais se facilitariam os descaminhos do metal e das pedras, em prejuízo do fisco vigilante" (3).

Por vêzes eram os contribuintes: "Acrescente-se que os habitantes do campo cegavam às vêzes os caminhos, para tolher a ação das autoridades serra abaixo, representantes do poder real ou senhorial" (4).

Esse fato, essa verdadeira "tradição portuguesa das péssimas estradas" (5) trazida ao Brasil, é observado repetidamente pelos viajantes como Saint-Hilaire, em 1822, no Vale do Paraíba: "Achamos os caminhos muito melhorados. Trata-se de uma reparação porque o Príncipe, que neste momento está em Minas, deve vir logo a São Paulo" (6). Em outras palavras, a melhoria que surpreende o viajante é por ele mesmo explicada: um importante acontecimento político motivará uma "reparação".

Poderíamos, ainda, lembrar a tese de Batista Pereira pela qual a distribuição das aldeias jesuíticas em pontos estudados à volta de Piratininga estaria vinculada a uma preocupação defensiva (7). Sem esquecer que essa intenção já entrava nas preocupações dos próprios índios: "A preocupação de defesa, um motivo de natureza estratégica, em última análise, justificaria a escolha dos sítios dessas aldeias" como observa o professor Aroldo Azevedo (8).

(3) Id., *Ibid.*

(4) Abreu, J. Capistrano de: *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*, Soc. Capistrano de Abreu, Rio de Janeiro, 1930.

(5) Melo Franco, Afonso Arinos: *Ibid.*

(6) Saint Hilaire, Augusto de: *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a S. Paulo*, Trad. de Affonso de E. Taunay, S. Paulo, 1932.

(7) Pereira, Baptista: *Ibid.*

(8) Azevedo, Aroldo de: «Aldeias e Aldeamentos de Índios», *Boletim Paulista de Geografia*, S. Paulo, 33, out. 1959.

No caso, porém, seria o próprio Pe. Anchieta a aconselhar a escolha dos locais para formar uma rede de proteção em torno de Piratininga.

Ou, ainda, as providências tomadas por Tomé de Sousa com relação ao intercâmbio com a América espanhola: "Foi Tomé de Sousa quem ordenou a cessação desse intercâmbio, através das futuras costas brasileiras e também quem aconselhou a Nóbrega as comunicações de ordem religiosa, que se desejavam estabelecer entre as missões jesuíticas da Capitania de S. Vicente e o Paraguai espanhol, pelos aspectos de ordem política que daí poderiam decorrer (9).

Sem com isso supor que fôssem dessa época aquelas ligações: "Possuía com efeito o gentio as suas vias de comunicação, rudimentares tôdas, mas nem por isso menos extensas e verdadeiras. Algumas, como esse caminho do sertão, tinham o caráter de estrada nacional para a raça guarani", segundo expressões de Teodoro Sampaio (10).

Mas, de todos os caminhos, o caminho do mar, através da Mantiqueira, parece o mais importante exemplo de influência de estrada na formação de caráter de uma povoação.

Em primeiro lugar, sendo os nossos primeiros aglomerados urbanos marítimos "a vila de S. Paulo de Piratininga aparecia como verdadeira e única exceção" e "no decurso de todo quinhentismo, foi a mais avançada 'bôca de sertão' estabelecida pelos colonizadores à entrada daquele mundo desconhecido, que era o interior de nosso país". Fato observado pelo geógrafo (11).

Essa circunstância marcou um traço característico dos primeiros povoadores de Piratininga. "Estava, porém, reservado aos paulistas como desbravadores de nossos sertões, o estabelecimento dos grandes caminhos e roteiros, seguido em suas sucessivas entradas no ciclo despovoador assim como a construção das grandes primeiras estradas no interior, no ciclo repovoador" (12).

A precedente observação encontra ampla confirmação nas expressões de Saint-Hilaire, em 1818: "O interior do Brasil não foi sempre cortado por estradas e nem semeado por habitações hospitaleiras; houve um tempo em que nêle não havia nem uma cabana, nem um sinal de cultura, e em que os animais ferozes se disputavam o domínio; então os paulistas o

---

(9) Simonsen, Roberto C.: *História Econômica do Brasil*, Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1962.

(10) Sampaio, Theodoro: *Rev. Inst. Hist. S. Paulo*, 4º.

(11) Azevedo, Aroldo de: *«Velas e Cidades do Brasil Colonial»*, Bol. Fac. Fil. Cl. Letras Univ. S. Paulo, S. Paulo, 208, 1956.

(12) Simonsen, Roberto: *Ibid.*

percorriam em todos os sentidos". E, mais adiante, depois de enumerar as regiões atingidas: "Sente-se uma espécie de estupefação e como se é obrigado a reconhecer que êstes homens pertenciam a uma raça de gigantes" (13).

As conseqüências desse isolamento seria outro assunto correlacionado com o caminho do mar que poderia ser ventilado, ainda que brevemente, aqui. No entanto, daremos apenas algumas sumárias referências.

Capistrano de Abreu chama atenção para as conseqüências desse isolamento nos costumes (14). Benedito Calixto para a influência no temperamento do piratiningano (15). J. F. de Almeida Prado para as relações mútuas entre os primitivos habitantes de diversas raças (16), enquanto Paulo Prado, em seu famoso estudo, analisa essa influência na formação étnica e sociológica. É neste estudo que transcreve um manuscrito da coleção José Bonifácio, o Patriarca, do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o qual também é utilizado por Sérgio Buarque de Holanda no seu estudo "Caminhos do Sertão" (17) (18).

Em suma, um dos mais úteis pode ser o estudo dos "Caminhos do Mar", a nosso ver; dêle aqui tentamos dar breve notícia, para o esclarecimento do caráter das primitivas povoações desta região do País, onde "tudo lembra os grandes feitos da formação de nossa nacionalidade: O trabalho do povoamento, a conquista territorial, a emancipação política" (19).

## 2.ª PARTE

### O CAMINHO DO MAR Os pousos e belvederes

A vista da breve abordagem precedente do problema, oferecemos, a seguir, algumas sugestões para o restauro e conservação do Caminho do Mar, "a primeira estrada brasileira revestida com concreto", como vai

(13) Saint Hilaire, Augusto de: *Ibid.*

(14) Abreu, J. Capistrano de: *Ibid.*

(15) Calixto, Benedito: *Capitanias Paulistas, Casa Duprat & Casa Mayença, S. Paulo, 1927.*

(16) Prado, J. F. de Almeida: *Primeiros Povoadores do Brasil, Cia. Editora Nacional, S. Paulo, 1954.*

(17) Prado, Paulo: «Caminhos do Mar». *Paulistica* 1925 in *A Tribuna*, Santos, 26-3-1964.

(18) Holanda, Sérgio Buarque de: «Caminhos do Sertão», *Rev. de Hist.*, S. Paulo, 1964.

(19) Moura, Gentil de Assis: «Discurso de Posse no Inst. Histórico», *Rev. Inst. Histórico*, Rio de Janeiro, 141, 1921.

registrado na placa comemorativa existente no pontilhão da base da serra. Esse fato e outros emprestam àquela rodovia quase o significado de marco de uma era tecnológica, o que bem se pode avaliar na preocupação de quem fez transcrever no azulejo de um dos pousos a frase: "As grandes linhas férreas de penetração de pouco valem sem todo um sistema de bons caminhos por onde possam vir às estações os produtos de toda sorte. A estrada de rodagem é hoje em toda parte do mundo civilizado tanto ou mais importante que a via férrea. Basta lembrar que o automóvel será o principal meio de locomoção no futuro... Tropas e Tropeiros Junho 1904. Afonso Arinos".

É oportuno, aqui, lembrar a proeza que Antônio Prado Júnior e alguns amigos realizaram em abril de 1909, quando nos dias 16 e 17, pela primeira vez, fizeram o percurso Santos-São Paulo de automóvel, utilizando um bravo "Motobloc" de fabricação francesa, pelo antigo Caminho do Mar.

Ora, não obstante o otimismo dos entusiastas do automóvel, as máquinas da época exigiam paradas durante a árdua arrancada serra acima e daí os diferentes "pousos" e "belvederes" colocados à margem da rodovia, com admirável senso da paisagem. Todos eles com fácil acesso à nascente de água, com óbvia utilidade no resfriamento dos motores e das gargantas secas pelo calor abafadiço da serra.

Esses pousos, de simples pontos de descanso na serra, são, a nosso ver, monumentos arquitetônicos significativos de uma fase da arquitetura paulista, merecedores de restauro à forma primitiva e conservação atenta. Como é sabido, constituem obra do arquiteto Victor Dubugras e colaboradores (foto 1) e enquadram-se em sua experiência de fazer uma "arquitetura tradicional brasileira" a qual, "tinha um caráter de pitoresca elegância, possuía o cunho de sua personalidade; suas obras eram inconfundíveis". A observação é do Professor Silva Neves, seu ex-aluno, que se refere carinhosamente ao mestre como "o genial arquiteto Dubugras" o qual "oferecia uma arquitetura de elevado padrão artístico" e que "era muito evoluído para a mentalidade medíocre da época em que viveu", o que lhe causava dissabores com clientes e alunos.

Merecem cuidados específicos as seguintes obras que tornamos a visitar para a confecção do presente trabalho:

- 1 — Pouso de Paranapiacaba (Casa de Pedra) Km 43.
- 2 — Belvedere do Km 45.
- 3 — Pouso da Serra (Segunda Casa de Pedra), bem próximo ao precedente.
- 4 — Belvedere da baixada.
- 5 — Pontilhão na base da serra, com placas comemorativas.

- 6 — Cruzeiro na raiz da serra.
- 7 — Pontilhões sobre o Rio das Pedras, no planalto, obras de arte da engenharia da época.
- 8 — Capela de S. Lázaro, próxima ao pontilhão da base da serra (ver gráfico).

## OS POUSOS E BELVEDERES

### a) Implantação

A implantação dos pousos na Serra é feita com grande respeito à paisagem e de todos eles a vista da serra é deslumbrante, além de, como já dissemos, marcarem pontos de oportuna pausa para os automóveis da terceira década deste século.

a) No pouso de Paranapiacaba o arquiteto pretendeu unir a arquitetura à paisagem de forma mais íntima, criando acesso direto à serra por meio de escadas de pedra na meia encosta (foto 5). Não seria esse fato revelador da intenção do arquiteto em fazer daquele pouso um ponto de reuniões festivas para quem quisesse passar um dia aprazível na serra? Parece claro este aspecto e deve ser respeitado na restauração (foto 6 e 8).

b) No pouso da Serra a vista sobre o Cubatão é insuperável e os azulejos de Wash Rodrigues ali empregados rememoram etapas da vida do Caminho do Mar sendo, portanto, elementos de educação histórica para os visitantes, além de obras de azulejaria merecedoras de destaque como tal (foto 12).

Esse pouso, edificado em acentuada curva da estrada, apresenta uma derivação para maior facilidade de acostamento e, além disso, um banco de pedra (exedra) ao longo da mureta representa uma comodidade para quem quiser observar o sítio (foto 11).

Há, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, uma maquete em gesso deste pouso, para ali levado por iniciativa do Prof. Flávio Motta.

c) Em dois outros pontos na serra foram situados belvederes de construção mais sumária que as "casas" porém não de inferior qualidade arquitetônica (foto 10). No belvedere da baixada (foto 20) pode-se observar na azulejaria o retrato de Bernardo José Maria de Lorena, a quem o Caminho do Mar deveu grandes melhoramentos (foto 21). Neste monumento podem ser vistas duas pedras com inscrições que pertenceram ao monumento mandado erigir, em 1790, por Lorena em homenagem à Rainha D. Maria I (foto 22 e 24).

d) No sopé da serra o grande cruzeiro de granito evoca o significado histórico do caminho. A cruz, de magnífico lavor, situa-se ao centro de uma pequena praça resultante da bifurcação da pista, a qual, portanto, envolve a cruz. Dois bancos curvos de pedra, simétricos, colocados de cada lado dão um sentido espacial autônomo a essa área e ambientam o monumento. Portanto, na expressão "cruzeiro" pretendemos incluir essas obras complementares que, com a cruz pròpriamente dita, formam um conjunto harmônico (foto 27).

No pedestal estão gravados os nomes insignes de Tibiriçá, Anchieta, Men de Sá, Nóbrega, Leonardo Nunes, Martim Afonso, João Ramalho, Brás Cubas, e as datas 1500 e 1922; o azulejo de Wasth Rodrigues, colocado à volta da base, nos mostra, em uma face, a figura do Pe. José de Anchieta, cujo nome ficou ligado ao antigo caminho; em outra face, são representadas caravelas, homenagem aos navegantes descobridores (foto 29).

Há, na biblioteca da Faculdade de Arquitetura, uma cópia heliográfica do desenho original do arquiteto.

e) O início da ascensão da pista dá-se após o pontilhão em que foram colocadas duas placas comemorativas; uma delas, como já dissemos, atribui o pioneirismo no uso do concreto para pavimentação de estradas (foto 2). Esta pequena ponte dispõe de pináculos com forma de obelisco em suas muretas. Um destes pináculos foi arrancado, vítima provável de algum acidente rodoviário, porém, acha-se ainda tombado à beira da estrada (foto 26).

É neste ponto que se encontra situada a pequena capela de São Lázaro (foto 25).

Ainda, como implantação, nesta altura da estrada atinge-se, depois de uma caminhada, um lugar onde podem ser vistas algumas lajes de pedra, tidas como de algum primitivo caminho.

#### b) Técnica

Os pousos, como ocorre em obras de Dubugras, revelam apurada técnica construtiva; negavelmente, sua característica "rompeu com a tradição procurando e realizando com rara felicidade novas formas arquitetônicas, aplicando e trabalhando os materiais de maneira diferente da rotina" (19).

No aproveitamento do granito a habilidade do mestre fica mais evidenciada. O aparelho da pedra é primoroso, além de atingir, em alguns pontos,

(20) Neves, José Maria Silva: *Mestres da Arquitetura Neo-clássica, do «Estilo Colonial» da «Arquitetura Tradicional Brasileira»*. Depoimentos, Grémio Fac. Archit. Urb. Univ. S. Paulo, I, 1960.

esse respeito, devemos ter em conta que nesse trecho ocorre intenso tráfego de caminhões de grande tonelagem, de uso da refinaria e usinas locais, sendo que os repetidos recapamentos asfálticos prejudicam sensivelmente a praça.

Nesse sentido, é oportuno lembrar a preocupação de Dubugras com a natureza e configuração do piso e revestimentos em geral, o que pode ser observado em outros logradouros executados sob seu projeto como a Ladeira da Memória e a estação de Mairink.

A vista do exposto, propomos que o piso, cuja forma é sugerida pela configuração do bloco central e bancos laterais, seja totalmente refeito em concreto — material a que alude a placa da estrada — com juntas de dilatação, esse elemento discreto, próprio do material, útil para definir superfícies, em disposição que resulte num desenho a ser estudado. Quanto a este último aspecto, um estudo local poderia revelar se, sob o capeamento asfáltico, ainda subsiste o pavimento original. Quanto à urgência dessas providências, queremos registrar que, há poucos dias, um caminhão trabalhava no desmonte do terreno posterior a um dos bancos de pedra desse logradouro.

#### NOTA FINAL

O restaurador que pretender trabalhar em qualquer obra de Victor Dubugras deverá dedicar particular atenção aos materiais e acabamentos. As publicações da época e o relato de pessoas, que conviveram com o mestre, insistem no grande critério com que se havia nesses pontos. Apenas a título de exemplo, registramos aqui alguns trechos de um exemplar da Revista Politécnica de 1908, referindo-se à Estação ferroviária de Mairink:

“A bela composição do Sr. Dubugras tem, sobre todos, este grande mérito — o de convencer da possibilidade de fazer bela uma obra de cimento armado os descrentes da estética do novo sistema de construção os que acreditam que o único meio de tornar atraente uma obra executada com esse material é esconder a natural rigidez geométrica das formas que decorrem da construção da mesma...”.

E mais adiante: “As paredes do W. Closet são revestidas de vidro ‘civer’ de juntas perfeitas, os tabiques divisórios são isolados dos muros, tendo apenas nestes pontos metálicos de retenção. O pavimento é de cerâmica vermelha, hexagonal, de Marseille. Os encanamentos aparentes são de cobre.

“A Sala de Espera das Damas têm paredes revestidas de placas de vidro e ornamentadas de um friso de painéis de fotografias de pontos interessantes da Estrada.

terreno para as obras da refinaria. Estas obras acabaram por espantar do local os antigos festeiros daquela capela e, hoje, os festejos não têm nem de longe, o brilho de outrora.

No planalto, sôbre o Rio das Pedras e Rio Pequeno (reprêsa) situam-se três pitorescas pontes arqueadas, muito frequentadas por pescadores dominicais.

Em Ribeirão Pires, onde há uma capela de certo interêsse arquitetônico, constroi-se atualmente um hotel para exploração e uso de conhecida água mineral.

Existem, ainda, outros locais de interêsse histórico e entre êles, a árvore das lágrimas, a sinuosa estrada do Vergueiro — antigo acesso à serra — e no Bairro do Sacomã, subsiste ao arrazamento da especulação imobiliária sobranceira mansão. Trata-se de prédio que mereceria conservação, dadas suas características, porém não nos parece ser êste o momento para examinar aquela obra.

#### d) Utilidade atual da rodovia

Após a construção da Via Anchieta, o Caminho do Mar caiu num relativo desuso. Contudo, alguns anos atrás, sua pista, no trecho do planalto, recebeu nôvo capeamento asfáltico e hoje o estado do piso é satisfatório. Mas, ainda assim, a estrada é pouco movimentada, pois, além de um tráfego de pouca intensidade, sua maior utilização parece feita por pescadores que, nos fins de semana, vão tentar a sorte nas águas da reprêsa.

Igualmente nas casas de pedra, sempre pode ser visto grande número de pessoas que vão “passear na serra”, com grande dificuldade de estacionamento. No Pouso Paranapiacaba existe um bar, mantido em precárias condições.

#### e) Proposta

Após propormos o presente tema pudemos verificar na pesquisa que mereceria êle um desenvolvimento bem superior ao inicialmente pensado. Nossa idéia é desenvolver o tema “Os caminhos do mar” e fazer, futuramente, uma proposta mais ampla, capaz de abranger todos os caminhos de acesso a Piratininga, partindo, não só do Cubatão, mas ainda de outros pontos do litoral. A Estrada de Ferro Santos-Jundiá, marco ferroviário de uma época, que aproveitou, como vimos, o primitivo caminho dos selvícolas abandonado em 1560, por suas características, mereceria igualmente cuidadoso estudo.

Entretanto, a futura proposta fica condicionada a estudo mais profundo de documentos existentes e a um estudo da região visando esclarecer muitos aspectos do problema.

Pelas conclusões que pudemos tirar no momento, podemos propor o seguinte:

1) Preservar o Caminho do Mar, entendido como a auto-estrada que definiu o início de uma época, com a restauração do revestimento de concreto original. Isto, sem cogitar em saber se é uma estrada de emergência, questão que foge ao âmbito do presente trabalho.

A exuberante vegetação, à margem da pista, merece ser carinhosamente preservada, para tanto devendo-se proibir qualquer tipo de publicidade. que, sabemos, é feita em clareiras obtidas pela derrubada de parte da mata. Placas, somente as indispensáveis à sinalização para segurança da estrada e assim mesmo não precisarão ultrapassar as muretas das margens.

2) Restaurar os pousos, recolocando-os em sua forma original. Quanto à sua utilização, sugerimos que seja respeitada a intenção inicial, ampliando o sentido de convívio com a paisagem e para tanto, no Pouso de Parana-piacaba:

a) Reconstruir telhados, o que poderá ser executado com toda fidelidade ao original.

b) Restaurar a antiga arcada, na face voltada para a serra, removendo os muros de tijolos que fecham os vãos. Assim, teremos reconquistado a varanda, facultando excelente vista para a paisagem.

c) Restaurar as escadas que demandam a encosta da serra, colocando os patamares em condições de uso para fins recreativos, inclusive refeições ao ar livre.

d) Estudar a maneira de criar mais área para estacionamento de veículos junto aos pousos. Os atuais são insuficientes. Esta obra depende de cuidadoso estudo das condições locais para conseguir solução harmoniosa, sem a qual esta proposta fica prejudicada. Uma vez executado este trabalho, poderiam ser retirados os trilhos colocados à volta da casa para proteção e apenas reconstruir a valeta ali existente.

3) Quanto ao uso dos prédios, repelimos a proposta já feita pelos jornais de transformar os pousos em "Museus Rodoviários" e propomos seu uso efetivo dentro da intenção do arquiteto, que dotou um dos prédios de restaurante, com alpendres à sua volta, havendo num deles vitrine, até hoje utilizada destinada a expor garrafas, indicação segura de sua destinação inicial. Este restaurante poderá ter salões em dois níveis: o da

estrada e inferior da arcada a que nos referimos. Para dias frios existe o salão de refeições totalmente fechado, muito aprazível pelo seu revestimento, no qual figuram azulejos de W. Rodrigues representando os diversos meses do ano.

4) Semelhante utilização, porém em menor escala, poderia ter o pouso de baixo, cujos azulejos são uma aula de história para os visitantes. Daqui, a vista da paisagem e, principalmente de Cubatão, é das mais favoráveis.

Na face voltada para o mar, há uma porta de ferro ondulada de enrolar acrescida à obra e que prejudica o sentido espacial da mesma. Na maquete existente na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo essa porta não existe e aí percebe-se claramente a intenção do arquiteto em fazer dêsse arco a entrada da parte inferior do pouso, dando-lhe maior liberdade de circulação interna e justificando a existência de uma escada de pedra que, dêsse arco, nos conduz ao pátio superior do pouso.

Parece que essa porta foi colocada com a finalidade de formar um depósito de materiais para o DER. Propomos sua retirada, o que viria franquear o acesso dêsse lado aos visitantes e restituir a transparência e o sentido arquitetônico original ao monumento.

5) O Belvedere da baixada merece especial atenção. É neste monumento que poderemos ver as mencionadas pedras que outrora pertenceram ao monumento mandado erigir por Lorena.

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional teve a gentileza de nos enviar o seguinte documento de seus arquivos:

### ESTRADA DE LORENA

Declarou o Dr. Ernesto Dubugras, filho do engenheiro Victor Dubugras, autor das construções e pousos do caminho da serra de Santos, que seu pai fez certo dia uma excursão com o Dr. Washington Luís e outras pessoas pelas matas, subindo um trecho da Serra, a partir de um dos pousos em construção e descobriram um caminho de pouca largura, calçado de pedras irregulares que subia pela encosta em linha reta até o alto e todo fechado de mato. Nesse caminho ou ao alto, encontraram uma pedra, com inscrição, gravada à moda antiga, e que se referia à estrada e ao governador Conde de Sarzedas. O Dr. Washington já sabia da sua existência. A pedra foi aplicada no dito pouso, e lá se acha. Quanto ao resto da estrada, pela parte de baixo, isto é, do pouso para baixo, não foi procurada devido aos precipícios e matas. Tanto no planalto como na raiz da serra, não se descobriu indícios da continuação daquela primitiva

estrada, pois a estrada nova, então já existente, cortara-a naturalmente em vários pontos da serra e reformara-a tanto no Planalto como no Cubatão.

Maio de 1955

(a) José Wash Rodrigues

Este depoimento do autor dos azulejos dos pousos da serra e assíduo colaborador de Dubugras, mostra-nos que Washington Luís, além do respeito pela obra pública, demonstrado na preocupação com a sua qualidade arquitetônica, esteve presente também na qualidade de historiador. Da procedência das pedras, encontramos alguns dados:

A Revista do Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, vol. VI, 1900-1901, à página 478, reproduz o officio da Câmara Municipal de 22 de setembro de 1790 em que essa comunica ao governador sua decisão de mandar erigir "no alto da dita serra do mar" um monumento em sinal de "gratidão e reconhecimento" por suas obras, principalmente pelo "primeiro canal de seu comércio, que V. Ex. acaba de segurar-lhe terraplanando e calçando-lhe a serra mais bravia e intransitável que a natureza como barreira impenetrável, dividente da sua tão precisa marinha". O officio conclui com a inscrição latina constante do monumento.

Na Revista do Arquivo Municipal de fevereiro de 1940, há uma "Biografia de D. Bernardo José de Lorena" escrita por M. L. Franco da Rocha na qual consta uma relação das obras executadas por Lorena em seu governo, e que traz, inclusive, "um plano para guiar a cidade no seu desenvolvimento". Nesse artigo, consta que a estrada foi feita com auxilio em dinheiro dado pelos comerciantes de Santos. Parece-nos de particular interesse o seguinte trecho:

"De todos os seus trabalhos, o mais importante foi, sem dúvida, a construção da Estrada da Serra, em zigue-zague, com 180 ângulos, numa largura de 3 metros, com um comprimento de 9 quilômetros, e toda calçada de pedras, trazidas de grande distância.

"Essa estrada era tão bem feita, que excitou a admiração dos contemporâneos de sua construção, e, mais tarde, até de viajantes estrangeiros que por ali passaram. Kidder, norte-americano que a viu em 1839, a descreveu com grandes elogios. Além de Kidder, outros viajantes como o norueguês Boyer, o inglês Mawe e o francês Hermes Florence, todos se referiram com entusiasmo sobre as obras gigantescas da Estrada do Lorena".

Conta, a seguir, a decisão da Câmara em mandar erigir um monumento em homenagem ao governador acrescentando:

"Com tôda diplomacia D. Bernardo endereçou essa homenagem a Maria I, mandando erguer no mesmo lugar um padrão, cuja base era forrada por quatro pedras lavradas, nas quais mandou gravar:

- 1.º *Omnia vincit amor subditorum*
- 2.º *Maria Regina*
- 3.º *Anno 1790*
- 4.º Fêz-se êste caminho no feliz govêrno do Illm. Exm. Snr. Bernardo José de Lorena, General desta Capitania".

A seguir lembra o interêsse de Washington Luís pela estrada e que êste, "em companhia dos Srs. Antônio Prado Júnior e Bento Canabarro, e com turmas de trabalhadores, conseguiu desvendar a célebre calçada, e encontrar duas pedras do padrão que jaziam enterradas na lama. Essas duas pedras, a primeira e a quarta, foram colocadas, ad perpetuam rei memoriam, em 1922, no segundo dos monumentos coloniais, que no govêrno do Dr. Washington Luís foram erigidos na estrada do mar" (fotos 22 e 24).

Por aí vemos a importância daqueles documentos existentes no monumento, fato que deveria ser evidenciado ao visitante através, por exemplo, de uma pequena placa móvel a ser deixada no local.

6) A Capela de S. Lázaro, no Cubatão, merece ser conservada. Num primeira exame parece necessitar apenas reparos no revestimento e na porta, a qual é, em parte, vazada com balaustres.

7) Propomos que seja estabelecida sinalização indicando os pontos da estrada de onde se possam atingir, com maior facilidade, os locais em que existem vestígios dos antigos caminhos, com dizeres explicativos. Igualmente, a sinalização poderia apontar os locais que por qualquer razão apresentem interêsse histórico.

8) O pontilhão da base da serra, cuja parte danificada restringe-se quase ao pináculo de pedra arrancado, que por felicidade ainda se encontra nas proximidades, poderia, com relativa facilidade, ser recolocado em sua forma original.

9) Quanto ao cruzeiro, pouco há a restaurar, porém, é preciso zêlo para que não seja prejudicado o agenciamento do local uma vez que o monumento, com sua pequena praça, seus bancos curvos de pedra, sofreria grandemente com qualquer proposta de alargamento das vias, feita empiricamente, o que poderia destruir seu sentido espacial (foto 28). A

êsse respeito, devemos ter em conta que nesse trecho ocorre intenso trá- fego de caminhões de grande tonelagem, de uso da refinaria e usinas locais, sendo que os repetidos recapeamentos asfálticos prejudicam sen- sivelmente a praça.

Nesse sentido, é oportuno lembrar a preocupação de Dubugras com a natureza e configuração do piso e revestimentos em geral, o que pode ser observado em outros logradouros executados sob seu projeto como a Ladeira da Memória e a estação de Mairink.

A vista do exposto, propomos que o piso, cuja forma é sugerida pela configuração do bloco central e bancos laterais, seja totalmente refeito em concreto — material a que alude a placa da estrada — com juntas de dilatação, êsse elemento discreto, próprio do material, útil para definir superfícies, em disposição que resulte num desenho a ser estudado. Quanto a êste último aspecto, um estudo local poderia revelar se, sob o capeamento asfáltico, ainda subsiste o pavimento original. Quanto à urgência dessas providências, queremos registrar que, há poucos dias, um caminhão trabalhava no desmonte do terreno posterior a um dos bancos de pedra dêsse logradouro.

#### NOTA FINAL

O restaurador que pretender trabalhar em qualquer obra de Victor Dubugras deverá dedicar particular atenção aos materiais e acabamentos. As publicações da época e o relato de pessoas, que conviveram com o mestre, insistem no grande critério com que se havia nesses pontos. Apenas a título de exemplo, registramos aqui alguns trechos de um exem- plar da Revista Politécnica de 1908, referindo-se à Estação ferroviária de Mairink:

“A bela composição do Sr. Dubugras tem, sôbre todos, êste grande mérito — o de convencer da possibilidade de fazer bela uma obra de cimento armado os descrentes da estética do nôvo sistema de construção os que acreditam que o único meio de tornar atraente uma obra executada com êsse material é esconder a natural rigidez geométrica das formas que decorrem da construção da mesma...”.

E mais adiante: “As paredes do W. Closet são revestidas de vidro ‘civer’ de juntas perfeitas, os tabiques divisórios são isolados dos muros, tendo apenas nestes pontos metálicos de retenção. O pavimento é de cerâmica vermelha, hexagonal, de Marseille. Os encanamentos aparentes são de cobre.

“A Sala de Espera das Damas têm paredes revestidas de placas de vidro e ornamentadas de um friso de painéis de fotografias de pontos inte- ressantes da Estrada.

"Todo o envidraçamento é de vidro catedral verde claro dando uma luz interna agradável e ao exterior um tom harmônico com a côr geral das paredes. Estas no interior foram ligeiramente coloridas num tom violáceo".

Referindo-se ao revestimento externo: "o rebôco exterior é de cimento branco Lafarge e areia grossa, obtida depois de duas peneirações, oferecendo assim um grão homogêneo" (21).

Para concluir, queremos registrar nossa convicção de que o que resta da obra de Dubugras, a principiá-la pela parte que aqui mencionamos, deveria merecer tódá atenção da DPHAN, que poderia começar seus trabalhos pelo tombamento.

### ADENDO

Há algum tempo atrás, indo a Santos, pudemos ver no Pouso da Serra os azulejos de S. Wash Rodrigues sendo arrancados da parede a golpes de marreta.

"Estão velhos e vão ser substituídos por novos", foi o que nos informou o marreteiro.

De fato, agora alguns azulejos novos podem ser vistos naquele local. De execução bisonha, depreciam o monumento.

Acreditamos numa boa intenção de quem mandou motivar êsse atentado contra aquela obra, mas não atinamos com o critério.

Esse fato nos faz insistir em nossa proposta: os monumentos do Caminho do Mar devem ser imediatamente tombados pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a fim de que nenhuma obra de conservação possa ser feita sem supervisão daquele órgão.

A Faculdade de Arquitetura e Urbanismo promoveu um curso sôbre conservação de monumentos, por que não consultar-se seu Departamento de História em tais casos?

As providências a serem tomadas são urgentes.

São Paulo, março de 1965

(21) P. J.: «Uma Estação Modelo». Rev. Politéc., S. Paulo, 22, junho-agosto, 1908.

# SITUAÇÃO DOS MONUMENTOS NA SERRA DO MAR

SPAULO



POUSO DE  
PARANAÍACABA



POUSO DA  
SERRA (CUBATÃO)



CAPELA DE  
S. LÁZARO

CUBATÃO



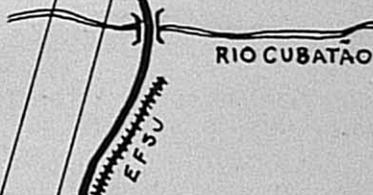
BELVEDERE DO km 45



BELVEDERE DA BAIXADA



PONTILHÃO DA BASE  
DA SERRA



RIO CUBATÃO



CRUZEIRO NA RAIZ DA SERRA

(DESENHO ESQUEMÁTICO SEM ESCALA)



1 — Placa de granito existente no Pouso de Paranapiacaba com a inscrição:

WASHINGTON LUIS P. DE SOUSA

PRESIDENTE DO ESTADO

SET. 1922

VICTOR DUBUGRAS

ANNITA DUBUGRAS

ERNESTO DUBUGRAS

ENGENHEIROS E ARCHITECTOS

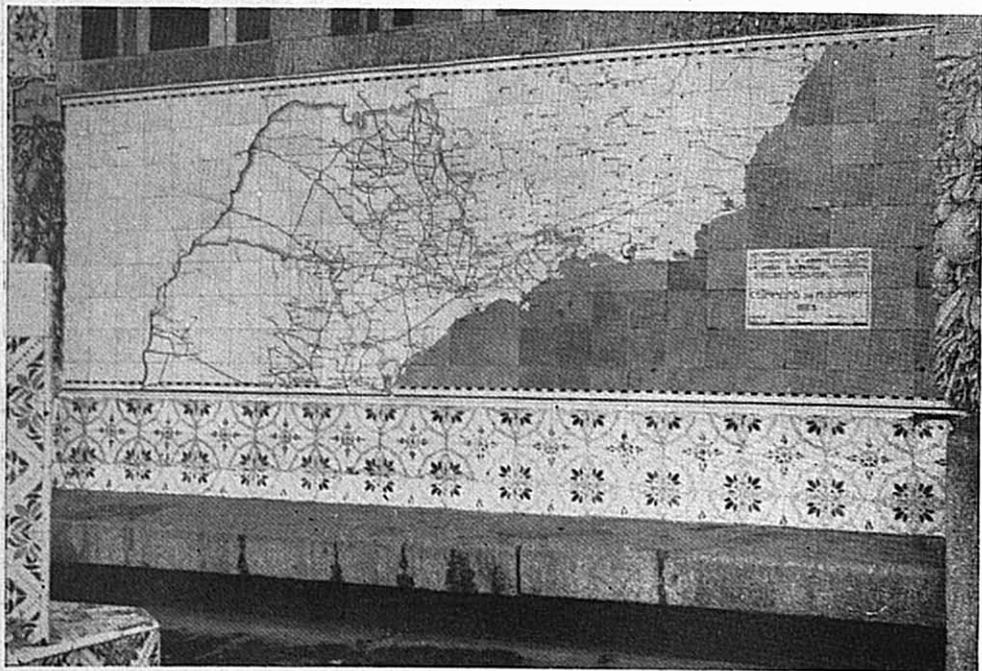


2 — Placa afixada ao pontilhão da raiz da serra.



3 — Pouso de Paranapiacaba.

4 — Mural de azulejos com mapa rodoviário. Pouso de Paranapiacaba.





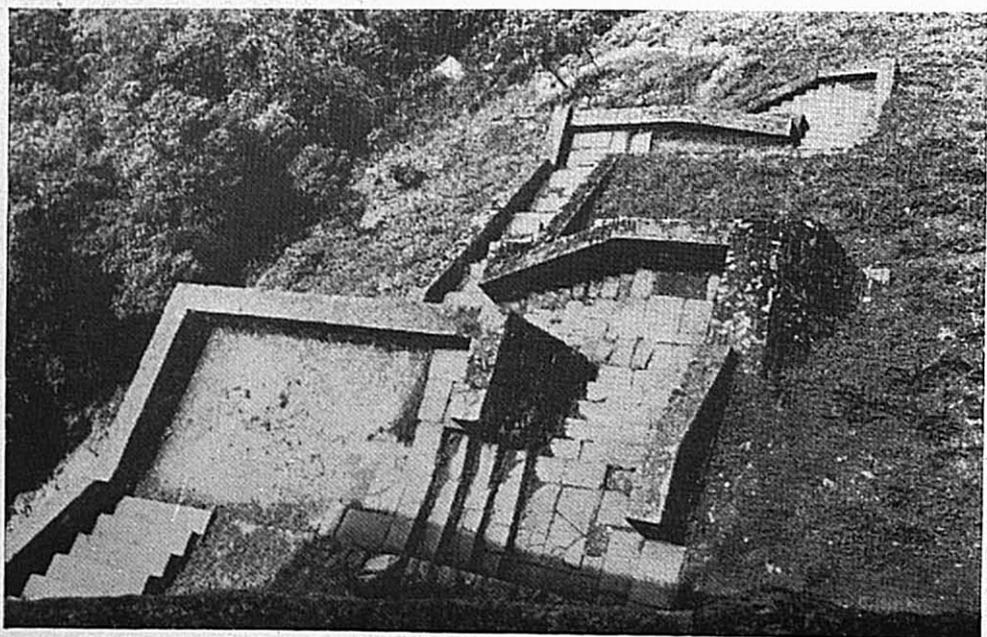
5 — *Vista do Pouso de Paranapiacaba. Atente-se para a implantação e situação das escadas.*

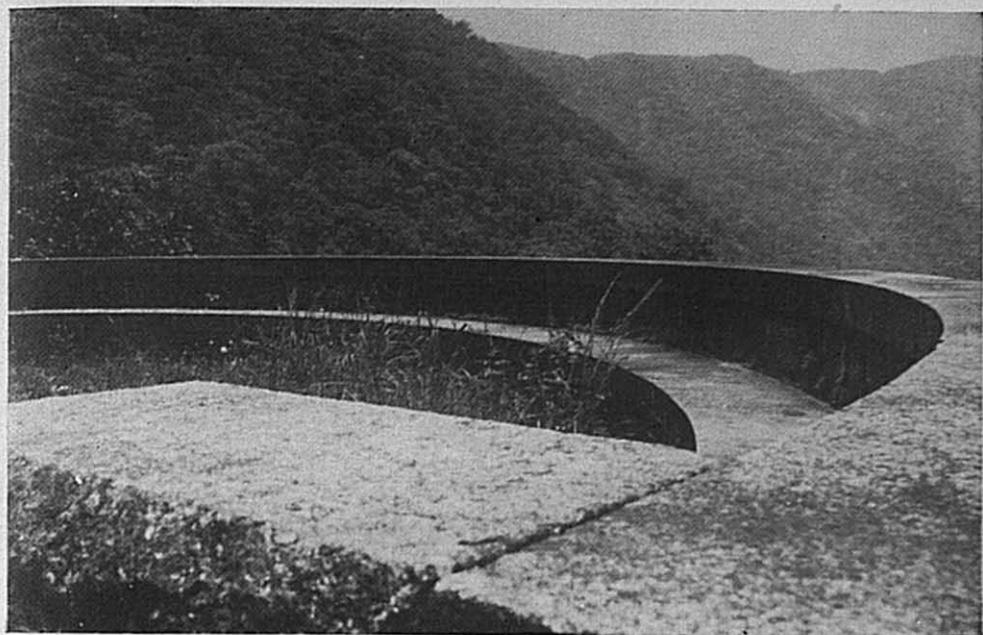
6 — *Escada de granito no Pouso de Paranapiacaba.*



7 -- Pouso de Paranaíacaba, face voltada para a serra. Note-se o estado da cobertura e os vãos da arcada fechados com tijolos.

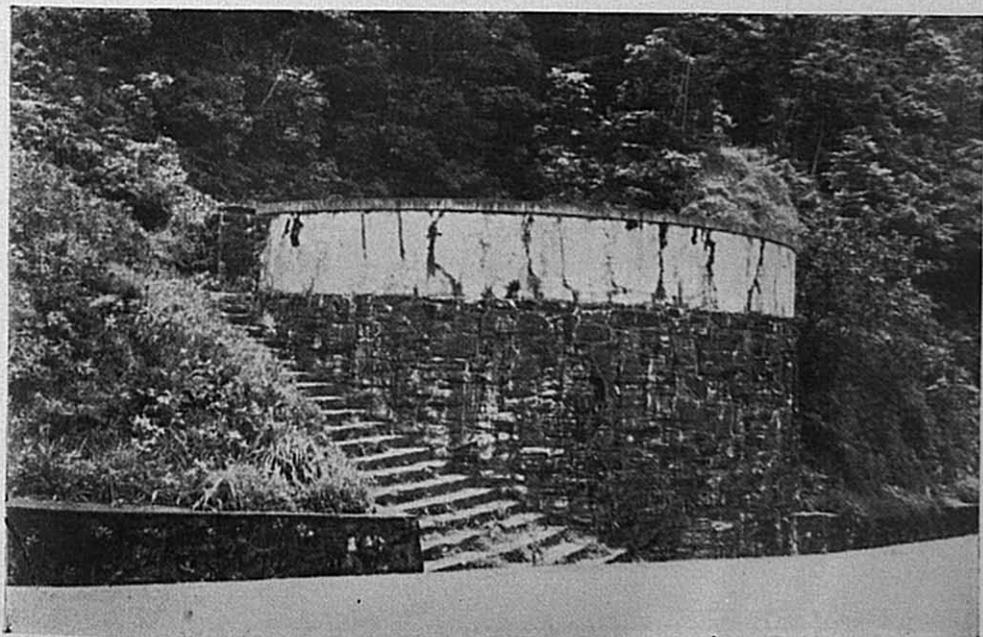
8 -- Escadas que unem o pouso à serra.





9 — Banco de pedra e mureta do Belvedere do km 45.

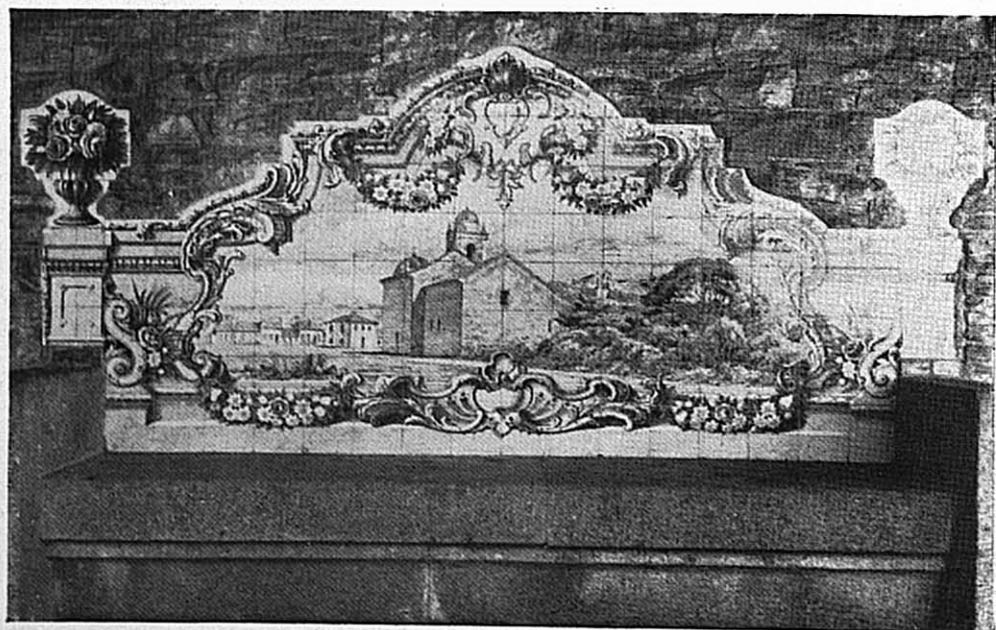
10 — Aspecto exterior do Belvedere do km 45.





11 — *Pouso da serra (inferior).*

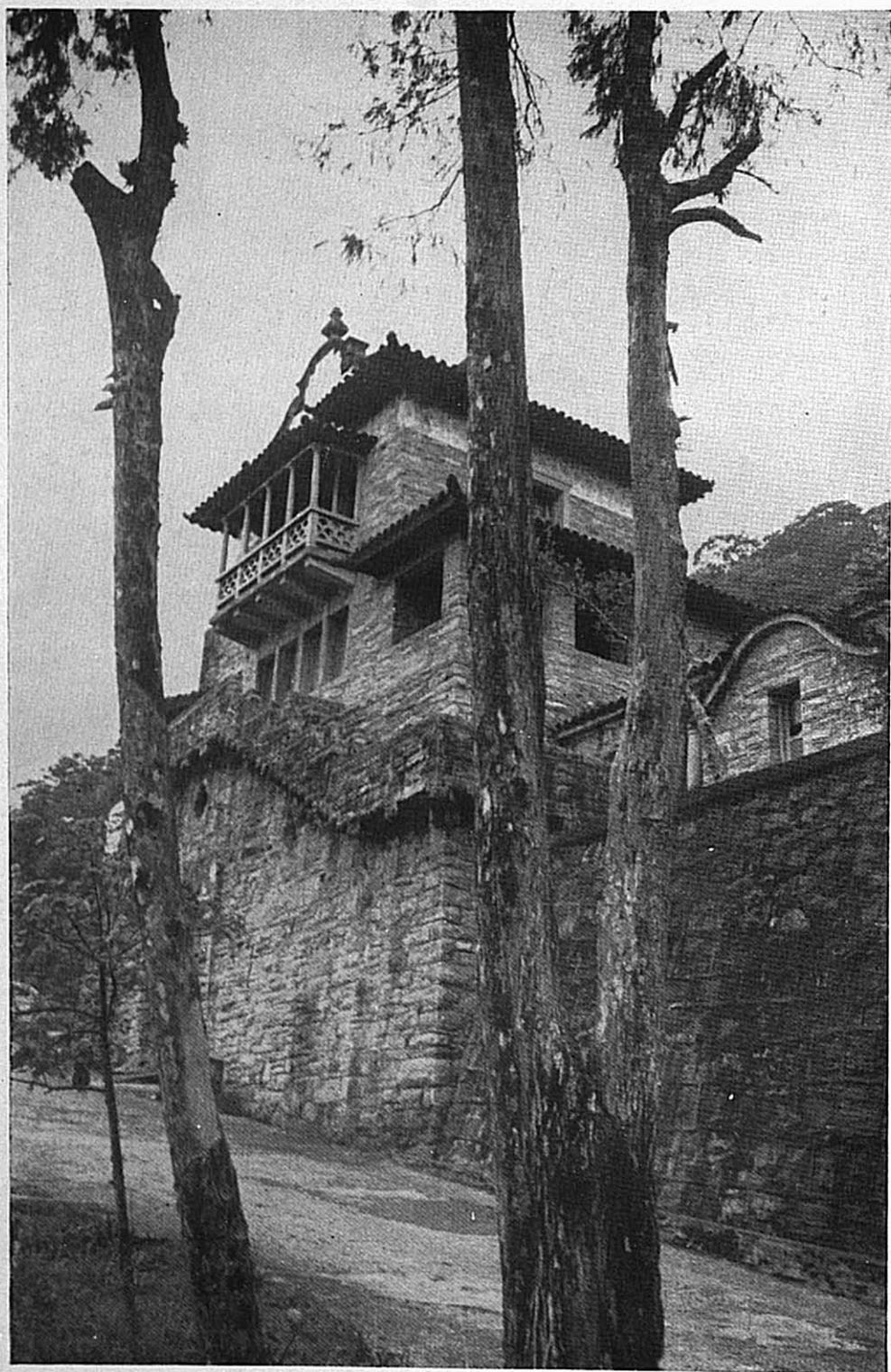
12 — *Banco de pedra e mural de azulejo mostrando vista de Itanhaém. Pouso da serra.*





13 — Pouso da serra. Face voltada para o mar.

14 — Vista do Pouso da serra, implantado com admirável senso de paisagem.

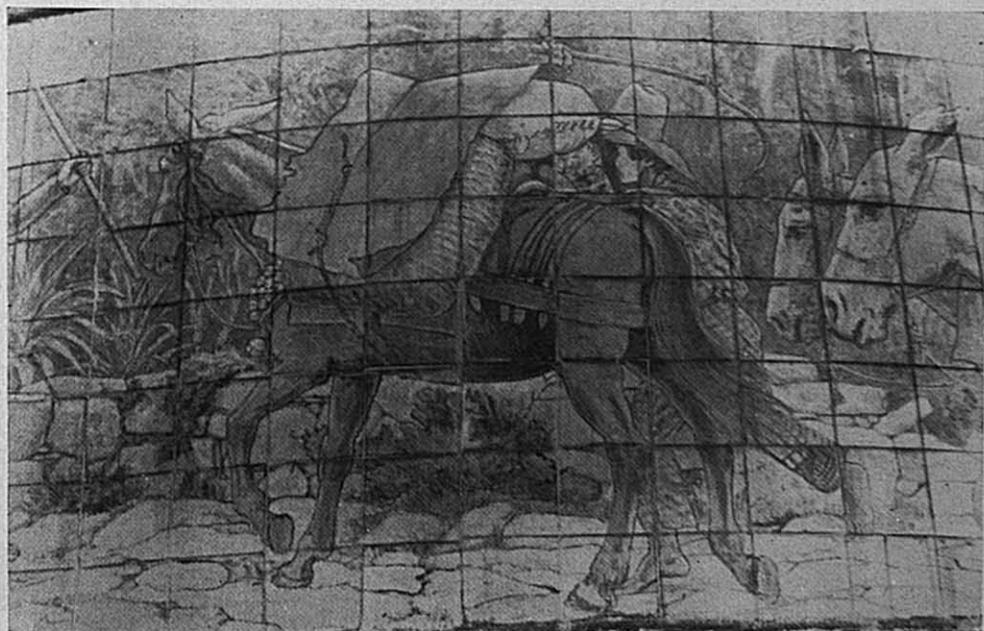


15 — Pouso da serra, escultura que evoca a Maioridade.



16 — Carranca que arremata cobertura de alpendre no Pouso da serra.

17 — Tropeiros. Barra de azulejos do Pouso da serra.





18 — O primitivo Caminho do Mar. Barra de azulejos do Pouso da serra.



19 — Vista da serra a partir do Belvedere da Baixada.



20 — Belvedere da baixada. No muro, em primeiro plano, pode-se ver uma das placas que pertenceu ao monumento erigido por B. J. M. de Lorena. No intradorso do arco central vê-se medalhão com retrato de Lorena.

21 — Medalhão do azulejo com retrato de B. J. M. de Lorena.



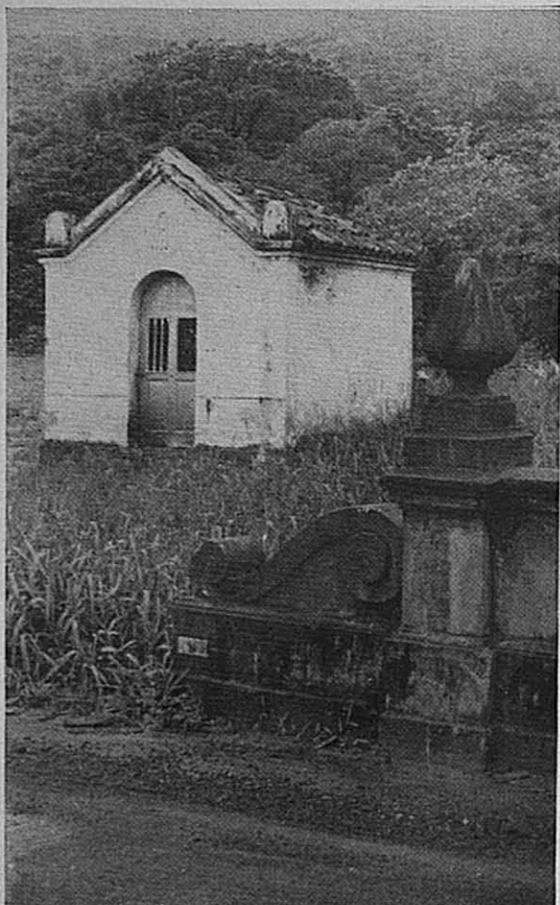


22 — Pedra que pertenceu ao monumento erigido em 1790 encontrada por Washington Luís. Pode-se ler a inscrição: **OMNIA VINCIT AMOR SUBDITORUM.**



23 — Trabalho em pedra. Belvedere da baixada.

24 — Placa que pertenceu ao monumento erigido em 1790. Pode-se ler: FESSE  
ESTE CAMINHO NO FELIS GOVERNO DE JLL EES SR BERNARDO JOZE  
DE LORENA GENERAL DESTA CAPITANIA



25 — Capela de São Lázaro  
na raiz da serra.

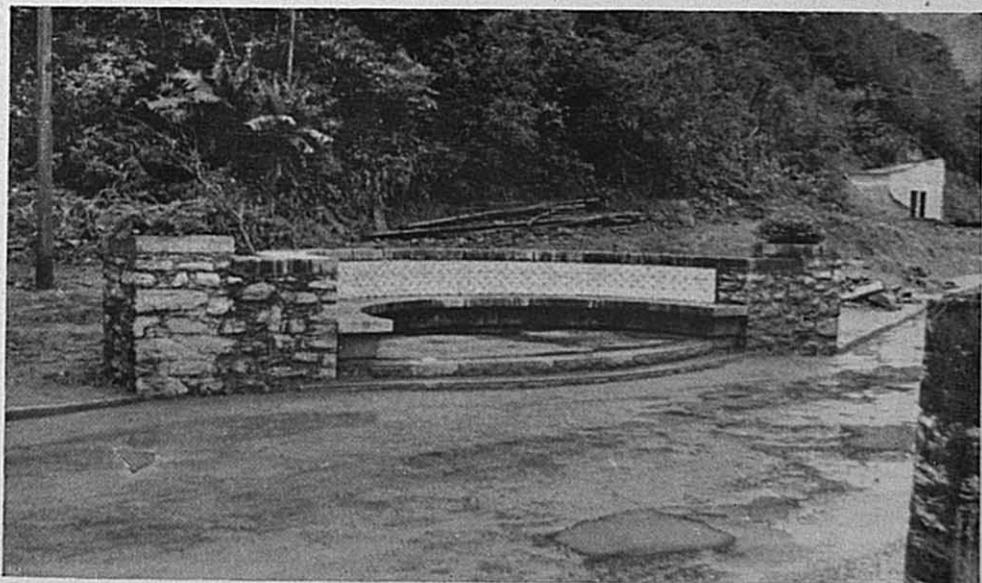
26 — Pontilhão na raiz da  
serra com placas co-  
memorativas. (v. fig.  
2).





27 — *Cruzeiro na raiz da serra com placas comemorativas.*

28 — *Banco em pedra com azulejos. Cruzeiro da raiz da serra.*





29 — *Inscrição no supedâneo da cruz.*

30 — *Vista da Serra do Mar em dia de neblina. Bem ao centro, um pouso.*

