MUSEU FREI GALVÃO
ARQUIVO MEMÓRIA DE GUARATINGUETÁ
CENTRO SOCIAL DE GUARATINGUETÁ
Praça Conselheiro Rodrigues Alves - nº 48 - 2º andar

2003 **Nº 232**

O CAMINHO DO MAR

Desde os primeiros tempos do povoamento da região compreendida entre o Vale do Paraíba e o litoral fluminense, o caminho que, percorrendo cerca de dezoito léguas, levava de Guaratinguetá a Cunha e até Paraty, era conhecido como o ***caminho do mar***.

Bem antes do homem branco, dos mamelucos e ainda dos próprios índios, que foram os que praticamente firmaram essa rota, estabelecendo o que seria conhecido como ***trilha guaianá,*** quem inicialmente passou abrindo esses caminhos foram os animais, notadamente a anta com seu avantajado tamanho. "Como o branco e o mameluco se aproveitaram não raro das veredas dos índios, há motivo para pensar que estes, por sua vez, foram, em muitos casos, simples sucessores dos animais selvagens,do tapir especialmente." (1).



Vemos que "o caminho de penetração no Vale do Paraíba foi a ***trilha dos Guaianá...*** que habitavam as encostas da Serra do Mar... e utilizaram-se,

como precursores, dessa picada em suas incursões no Vale do Paraíba. Assim surgiu o *"caminho velho"* que, através do atual território de Cunha, ligou Paraty a São Paulo e às Minas Gerais"(2). Fazia parte da **Estrada Real** que tinha como terminal terrestre o porto de Paraty, onde o ouro embarcado seguia para o Rio de Janeiro e daí para Portugal, quase sempre em comboio.

Caminho de serra abaixo para os que buscavam o litoral, e ***caminho de serra acima ou do Facão*** para os que vinham de Paraty, essa longa trilha, que media nove léguas de Guaratinguetá até Cunha, e outras nove léguas de Cunha até o litoral, necessitou de enorme trabalho para que, finalmente, se tornasse transitável para o homem branco com suas tropas de muares.

A abertura

Os primeiros melhoramentos efetivos dessa trilha datam de 1.650. Nesse ano, Domingos Velho Cabral, declarando-se morador de Guaratinguetá, encaminhou petição ao Capitão-mor Dionysio da Costa, procurador do Conde de Vimieiro, declarando "que elle suplicante tem uma data de terras ***no caminho novo que abriu da villa de Guaratinguetá para o mar"*** (3). Requeria que lhe fosse confirmada essa sua sesmaria, que media "uma légua de testada que principía do chamado Jacoimiri de um ribeiro que está na borda das primeiras campinas meia legua de uma parte do caminho e meia da outra banda correndo o sertão até a Boa Vista servindo de rumo o ***caminho do mar"*** (4).

Foi, pois, no ano de 1.650, que Domingos Velho Cabral "melhorou", ou seja, viabilizou para o homem branco, o que chamava de ***caminho do mar,*** que, evidentemente, já existia como trilha que levava "da villa de Guaratinguetá para o mar".

Em justificação que fez à Ouvidoria Geral de São Paulo, no ano de 1.702, André do Prado Leme, que era casado com uma neta de Domingos Velho Cabral, declarou expressamente que foi esse Domingos Velho Cabral "o descobridor daquele caminho para o mar *com excessivo trabalho*" (5).

A despeito de tantas dificuldades e dos muitos **descaminhos** que o acompanhariam, esse caminho iria permitir o escoamento, pelo porto de Paraty, **da enorme quantidade de ouro extraído das Minas Gerais** durante o século XVIII, deixando-o conhecido como ***caminho do ouro***. O século XIX, iria ver passar o **café** que o Vale do Paraíba produzia, proporcionando intenso trânsito comercial entre a região de serra acima e Paraty.

De Guaratinguetá a Cunha

Além dos problemas naturais que a floresta impunha com a densa mata e com todos os perigos representados por seus animais e também pelos índios; além dos transtornos que o rio Paraitinga e seus afluentes ocasionavam, principalmente com as enchentes da época das chuvas, as inúmeras dificuldades do caminho para o mar iam começando logo nos primeiros morros enfrentados. Com justeza, esses contra-fortes da Serra do Mar foram batizados de **Serra do Quebra-Cangalhas**. Com efeito, suas encostas, tortuosas, elevadas e abruptas, tornavam difícil, e muitas vezes impossível, a passagem das tropas de bestas com suas pesadas bruacas, baús e jacás carregados, não raro quebrando-se as cangalhas.

Tanto era assim que, em 1717, D. Pedro de Almeida Portugal, futuro Conde de Assumar, registrou em seu diário de viagem: "A serra assima q. – vay a sahir a Villa de Guaratinguetá...por ser tão áspera não podem subir cavallos carregados". Anotou, contudo, "a existência de 800 animais de mercadores apenas na Villa de Guaratinguetá". Em 1.751, D. Antônio Rolim de Moreira, Conde de Azambuja, informava que, pela estrada de Paraty, "me seguram andavam 1.300 cavaleiros conduzindo cargas" (6). O penoso caminho era também percorrido "por viajores de pés nus que suportavam, não poucas vezes, além do peso do próprio corpo, o de alforges carregados aos ombros" (7).

Em 1.821, Arnaud Julien Pallière, fazendo a planta das vilas do Vale do Paraíba, registrou em Guaratinguetá a *rua Verde* (atual Rafael Brotero). Seu nome original sugeria a vegetação existente nesse caminho, que antecedia o da Pedreira, onde se iniciava o ***caminho do mar,*** que levava ao Facão, antiga denominação de Cunha, e a Paraty.

Em 1.908, pelo engenheiro Justin Norbert, foi apresentado o projeto de um ramal ferroviário ligando Guaratinguetá a Cunha e a Paraty. Esse projeto, contudo, "ficou apenas nos documentos históricos" (8).

Depoimento do fazendeiro José Antunes de Oliveira lembrou que, nas primeiras décadas do século XX, quando chegavam ao Vale os primeiros automóveis, existiam "quase quarenta porteiras pelo caminho de Cunha", forçando a cada momento a parada do veículo. Melhorada em princípios desse século para o trânsito de veículos motorizados, inclusive da "jardineira", como eram chamados os primeiros ônibus abertos que levavam até Cunha, a estrada, em 1.957, recebeu o nome de Paulo Virgínio, o herói cunhense da Revolução Constitucionalista de 1.932.

No Governo Adhemar de Barros a estrada foi asfaltada até Cunha, tendo seu percurso reduzido para 46 km.. Perdeu o Morro Frio em seu início e ganhou um desvio na subida da serra do Quebra-Cangalhas, desde o Paiol até a Rocinha, eliminando a difícil subida pelo Brumado. Outro desvio significativo se deu na chegada a Cunha, adiante do alto do Sapé. Deixando de lado o caminho do Morro do Guaranjanga com sua perigosa descida, o asfalto passou lateralmente por Cunha, para reencontar a estrada na saída para Paraty.

De Cunha a Paraty

Se tinham sido difíceis os caminhos de Guaratinguetá até Cunha, mais difíceis ainda eram aqueles que conduziam de Cunha até Paraty. Seguindo a ***trilha Guaianá,*** passava pela Boa Vista e pela Aparição para depois ultrapassar toda a Serra do Mar, onde subia a mais de 1.500 metros. Daí descia abruptamente para o mar. Em 1.597, Martim

Correa de Sá, com seus homens e quase dois mil índios, veio de Paraty, serra acima. Passando por Cunha e por Guaratinguetá, cruzou o Paraíba em Guapacaré, chegando às Minas Novas pela garganta do Embaú.

Por essa trilha, muitos viajantes, potentados e autoridades iriam depois passar. A Carta Corográfica de São Paulo, mandada levantar em 1.776 pelo Morgado de Mateus, D. Luis Antônio de Souza Botelho Mourão, indicava com precisão o caminho de Guaratinguetá para Paraty, passando pela Freguesia do Facão. Do mesmo modo, a planta da Parte Topográfica do Rio de Janeiro, mandada fazer em 1.777 pelo Conde da Cunha, descreveu com riqueza de detalhes o caminho que, partindo de Paraty, seguia pelo vale do Paratyguaçu, Registro do Boqueirão do Inferno, Pouso Aparição, Jacui e Marco da Boa Vista, para alcançar a freguesia do Facão.

Eram enormes as dificuldades do trânsito dos animais pela serra. "São aqueles caminhos muyto ásperos, & de serras muy alcantilladas", informava em 1.723 Frei Agostinho de Santa Maria (9).

No ano de 1.751, o Conde de Azambuja confirmava que "a serra de Paraty...na opinião comum *é a peor que se conhece*. A estrada é tão apertada, aberta em rochas...tanto apique que oito dias me ficaram doendo as cadeiras...o chão com muitos saltos e barrocas; e onde isso faltava era atoleiro grande e caldeirões muito profundos"(10).

Intenso era o movimento das tropas serra acima e serra abaixo. No ano da Independência, por ela passaram "160.914 cabeças, de homens e animais". Descia-se com cereais, fumo e carne de porco salgada, subindo-se, na volta a Guaratinguetá, com produtos de necessidade, como sal, tecidos, ferramentas, azeite, aguardente, medicamentos para as boticas.

Todo esse movimento tornava necessária a constante conservação da estrada. No ano de 1825, o Senado da Câmara de Paraty estabeleceu a cobrança de pedágio, "uma contribuição voluntária de 40 réis por cabeça de cada animal racional ou irracional que por ali

transitasse". Essa arrecadação vinha possibilitar melhor manutenção do caminho, notadamente na íngreme e perigosa subida da serra que anos mais tarde, mereceria calçamento nos trechos mais difíceis. (11)

Os sérios problemas do *caminho do mar* pela serra de Paraty não recebiam apenas a crítica permanente dos vereadores daquela cidade. Também os vereadores de Guaratinguetá, "desesperados pelos obstáculos que naquela serra encontram", em abaixo-assinado enviado à Câmara de Paraty a 1°. de janeiro de 1.835, reclamavam "contra o deplorável estado em que ora, mais que nunca, se acha a serra denominada do Paraty;...é assás doloroso que, apezar de pagarem tantos direitos e de concorrerem tão eficazmente para o aumento e prosperidade dessa grande Villa, sejam...condenados a sofrerem tantos males, encomodos e prejuízos, em consequencia do desprezo em que se acha aquela serra;...o conserto de alguns dos precipicios que ali se encontram já seria mais tolerável ..." (12)

Nesse mesmo ano de 1835, em dezembro, o caminho "teve 30 braças empedradas com a largura de 20 palmos". Ainda hoje são visíveis vários trechos perfeitos desse calçamento, em que se observa as canaletas responsáveis pelo escoamento das águas da chuva.

O ciclo do café no Vale do Paraíba inaugurou uma nova era comercial entre Paraty, Cunha e Guaratinguetá. Desciam as tropas com toneladas de café, subindo com encomendas de luxo para os barões do café, mas enfrentando sempre "esses caminhos penosos, sob sol ou chuva torrencial ou impertinente e fria". (13)

A partir de 1877, a inauguração da estrada de ferro no Vale do Paraíba possibilitou que produtos, como o café, fossem facilmente escoados pelos portos do Rio de Janeiro ou de Santos. Assim evitadas as muitas dificuldades do transporte pelas tropas de burros, o caminho da Serra de Paraty então foi sendo abandonado, principalmente após a abolição da mão-de-obra escrava. Da década de 1920 data a abertura de uma **nova estrada** na serra, para o trânsito de automóveis, ainda com trechos do caminho velho. Foi ela passagem, em 1932, das tropas federais em direção a Cunha, durante a Revolução Constitucionalista. Cenário de várias lutas entre paulistas e federais, o caminho, a partir dessa época, "fica outra vez intransitável" (14).

Reaberta por iniciativa particular em 8 de dezembro de 1.954 esta estrada viria a receber durante o governo paulista de Franco Montoro 25 km. de asfaltamento, desde Cunha até o alto da serra, que é a divisa com o Estado do Rio de Janeiro. Na vertente fluminense, devido a sucessivos embargos do Ibama por atravessar o Parque Nacional da Bocaina, a estrada recebeu asfaltamento somente até metade da subida. O trecho restante, de apenas 13 km dentro do Parque, está desprezado há longos anos pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

A despeito de todos os esforços despendidos pelas Prefeituras Municipais de Paraty, de Cunha e de Guaratinguetá, ainda hoje, neste início do século vinte e um, iguais problemas persistem, dificultando e algumas vezes impedindo o trânsito pela estrada da serra de Paraty.

Tom Maia

Guaratinguetá, maio de 2003.

Fontes de Consulta

1 - Sérgio Buarque de Hollanda - Caminhos e Fronteiras - José Olympio Editora - Rio - 1.975

2 - Paulo Pereira dos Reis - Caminhos de Penetração - Separata dos Anais do Museu Paulista

3, 4 e 5 - H. V. Castro Coelho - Vila de Sto. Antônio de Guaratinguetá - Sesmeiros. Revista ASBRAP n. 8. 2001

6 - Affonso E. Taunay - Estudos de História Paulista. D.O. SP - 1927.

7 - Paulo Pereira dos Reis - O Caminho Novo da Piedade . Séc. Est. da Cultura. SP. 1971

8 - Thereza R. C. Maia - A Estrada de Ferro entre Guaratinguetá, Cunha e Paraty. Monografia 133 do Museu Frei Galvão - Guaratinguetá.1995

9 - Apud Paulo Pereira dos Reis - op. Cit.

10 - Affonso E. Taunay - op.cit.

11 - Tom Maia e Thereza Regina de Camargo Maia - Paraty - Álbum de Arte. Comp. Ed. Nacional. São Paulo, 4ª ed. 1981.

12 - Aníbal Gama - Arquivo Particular. Paraty.

13 - Synésio Passos - Raid de Escoteiros. Guaratinguetá-Cunha-Paraty. 1919. Manuscrito. Museu Frei Galvão.

14 - Marcos Caetano Ribas - A história do Caminho do Ouro em Paraty. Contest Produções Culturais, 2003.

Notas do Museu Frei Galvão

- Na foto, trecho da serra de Paraty, sendo aberto com enxada, para a passagem do carro. A foto data de setembro de 1940 e pertence ao *Arquivo Memória de Guaratinguetá - Museu Frei Galvão*. O primeiro carro a chegar em Paraty, não conseguiu voltar serra acima. Ficou na cidade e ganhou o apelido de "cegonha", por transportar parturientes para a Santa Casa. Foi o único automóvel na cidade, durante vários anos.

- Na saída de Guaratinguetá, pela Rodoviária, uma placa indica as distâncias: Cunha - 46 km; Paraty - 95 km. Este caminho é paralelo à rua da Pedreira, hoje Coronel Tamarindo.

- Na estrada **Guaratinguetá-Cunha** (Rodovia Paulo Virgílio) destacamos, à direita, a saída para a estrada de **Lagoinha-São Luiz do Paraitinga**. É ela antigo caminho de tropas. - **Bairro da Rocinha** - em sua origem, foi o primeiro pouso de tropeiros em direção a Cunha e Paraty. Guarda também trincheiras da Revolução Constitucionalista de 1932.

- Na estrada **Cunha-Paraty** (Rodovia Vice-Prefeito Salvador Pacetti) destacamos:

- **Igreja da Sagrada Família** ou **São José** - local de antiga devoção para "chamar chuva". A imagem da Sagrada Família é levada coberta, em procissão, até a Matriz de Cunha. Só volta quando trouxer chuva para o município. Situada à margem esquerda da estrada.

- **Monumento a Paulo Virgínio**, herói da Revolução Constitucionalista de 1932, no local onde foi executado - km. 13; entrada para a **Pedra da Marcela ou Macela**, com 1836 metros de altitude e vista panorâmica para o Vale do Paraíba e Paraty - km. 31, bairro do Mato Limpo. - **Núcleo Cunha-Indaiá** do Parque Estadual da Serra do Mar, a 20 km. da estrada. Visitas só com autorização. Projeto Piloto - Manejo do Palmito - IBAMA. - **Caminho do Ouro**, Sítio Histórico e Cultural com marcos de sesmarias, trechos do antigo calçamento, ruínas da Casa de Registro e local do último pouso de tropeiros, na chegada de Paraty. Visitas com guias especializados, a partir de Paraty. Saídas do Teatro Espaço. Rua Dona Geralda.

- Valorizando a antiga **Estrada Real** há hoje roteiros turísticos-culturais que, partindo de Diamantina e Ouro Preto, percorrem, a pé, como os antigos tropeiros do ouro das Minas Gerais, o **caminho do mar**, entre Guaratinguetá, Cunha e o porto de Paraty.

- **A tropa e o rancho**. Desenho de Tom Maia para o livro *"O Folclore das tropas, tropeiros e cargueiros no Vale do Paraíba"*, de Tom Maia e Thereza Regina de Camargo Maia. Prêmio Silvio Romero. 1980.

- A publicação desta monografia se faz quando da realização do **Simpósio "Vale do Paraíba e Paraty - Caminhos e Descaminhos da História"**. Realização do Instituto de Estudos Valeparaibanos, Instituto Histórico e Artístico de Paraty. **Coordenação - Museu Frei Galvão**.

Data do Simpósio: 27, 28 e 29 de junho de 2003, em Paraty.

