

A calçada do Lorena (1792)

O primeiro caminho pavimentado do Brasil



Arquiteta Paula Pillas, coordenadora do projeto

Trechos restaurados - 1280 metros:

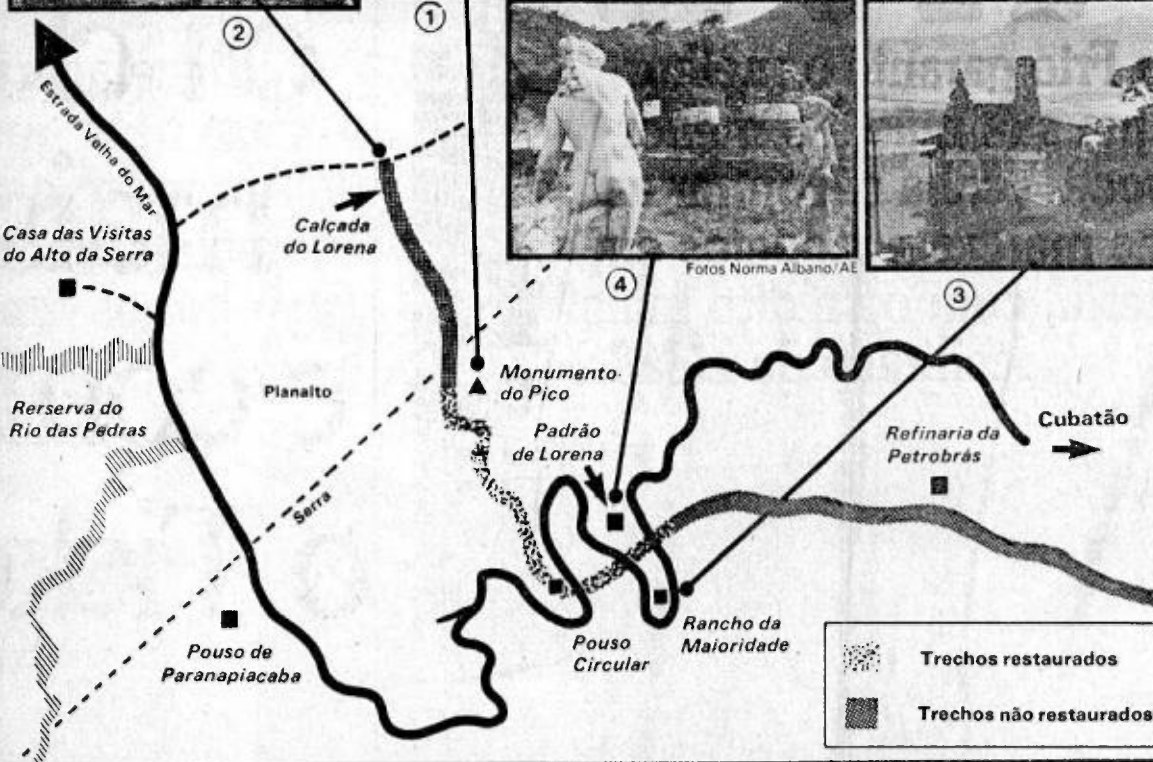
Do Monumento do Pico (foto 1), no alto da serra, ao Pouso Circular, o primeiro ponto de cruzamento da Calçada e do Caminho do Mar. O mirante do Pico foi construído em 1922 em comemoração ao centenário da Independência - como os demais monumentos da Serra do Mar. Para que fosse erguido, Washington Luís, então presidente da Província, resolveu derrubar o original, de 1792, uma homenagem a Bernardo de Lorena, governador da Província no momento da construção da Calçada. Em partes desse trecho, de cerca de 900 metros, lajes da Calçada estão sendo encontradas a um metro abaixo da terra (foto 2)

Do Pouso Circular até a bica d'água, próxima ao Rancho da Maioridade (foto 3). O Rancho evoca a construção da Estrada da Maioridade, em 1841, projetada para a visita da família real a São Paulo em 1846. Trata-se do primeiro leito carroçável entre Santos e São Paulo, tendo desativado a Calçada do Lorena, por onde apenas burros e mulas conseguiram transitar. Este trecho mede 200 metros. O Rancho está situado em uma acentuada curva do Caminho do Mar, donde se avista toda a área de Cubatão.

Do Rancho da Maioridade até o Padrão de Lorena (foto 4), no segundo cruzamento da Calçada com o Caminho do Mar. O Padrão é um monumento com motivos alusivos à história das vias de ligação do planalto com o litoral. A Calçada do Lorena, diga-se, levou apenas um ano para ser construída, sendo concluída em 1792. No mês passado, o prefeito de Cubatão, Nei Serra, inaugurou várias estátuas de cimento - as "Vênus de Cubatão" - em frente ao Padrão de Lorena, provocando um contraste de mau gosto entre as duas obras.

Trechos não restaurados

A Calçada de Lorena media originalmente cerca de 60 quilômetros. Mas tanto as áreas do planalto - da Ladeira da Memória, zona central de São Paulo, ao Pico - como as do trecho do Padrão de Lorena à Refinaria da Petrobrás, não serão restauradas. No Planalto, há poucos vestígios da antiga Calçada, coberta de vegetação. Trechos próximos à Refinaria são áreas de segurança e sua visitação colocaria em risco a vida dos caminhantes



Fotos Norma Albano/AL

HUGO CARNEVALI Arq&Est&Arq

Caminho colonial é restaurado

LINA DE ALBUQUERQUE

Um trecho remanescente de uma das estradas percorridas por dom Pedro I, antes de desembainhar a sua espada no Piranga, está sendo restaurado pela Eletropaulo. Montado numa mula resistente, porém bem menos soberba que o cavalo do quadro *Independência ou Morte*, de Pedro Américo, o príncipe regente conheceu uma a uma as 180 curvas da Calçada do Lorena, o primeiro caminho pavimentado da Colônia, construído em 1792. A equipe do Patrimônio Histórico e Arquitetônico da Eletropaulo começa agora a reconstituir um dos seus 60 quilômetros originais.

Adquirida pela Light no começo deste século, a Calçada foi projetada durante o governo de Bernardo de Lorena para intensificar a economia e facilitar a vida dos tropeiros que transportavam açúcar, algodão e tabaco para o porto de Santos. Cruzavam-se por ela, diariamente,

cerca de 500 mulas que carregavam os produtos da colônia e, no sentido oposto, traziam para a província pianos, tecidos e porcelanas importadas.

O historiador Renato Diniz explica que o trajeto de São Paulo a Santos podia consumir aproximadamente três dias: os tropeiros saíam do Largo da Memória, centro de São Paulo, geralmente ao amanhecer, e pernoitavam no pico da serra. No dia seguinte, percorriam mais algumas horas até o Rio Cubatão, onde os produtos levados pelas mulas passavam aos barcos, seguindo até Santos por via fluvial. Antes de sua construção, realizar esse mesmo percurso era feito digno de heróis. Às vezes, chegava a ser preciso locomover-se pelas árvores. O padre Simão de Vasconcelos, que viveu no século XVI, deixou um depoimento ilustrativo sobre o penoso significado dessa viagem: "Confesso, de mim, que a primeira vez

que passei por aqui me tremeirão as carnes, olhando para baixo".

A Calçada foi construída num ritmo aceleradíssimo para o ano de 1792: as obras, executadas pelo Real Corpo de Engenheiros, foram concluídas em apenas um ano, num tempo em que os escravos faziam o trabalho das máquinas. Curiosamente, o prazo previsto para a conclusão das restaurações é também um ano, revela a arquiteta Paula Pilla, coordenadora do projeto. Trata-se de uma operação que envolve desde construção de novos arrimos até reconstituição de alguns trechos com o mesmo tipo de granito usado originalmente. Segundo a arquiteta Maria Cristina Wolff de Carvalho, supervisora geral, ela está estimada em Cr\$ 20 milhões. Concluído, os caminhantes poderão percorrer esse trajeto a pé em cerca de uma hora, deparando-se pela frente, com alguma sorte, com micos-leões-dourados e vea-

dos-do-campo e, com algum azar, com jararacas e gambás.

Com a construção da Estrada da Maioridade, em 1841, por onde já era possível a passagem de carroças, a Calçada foi praticamente desativada. Em 1922, Washington Luís, então presidente da província, mandou erguer uma série de monumentos (veja mapa) em pontos onde a Calçada fora interceptada pela recém-inaugurada Estrada Velha, hoje interdita. A Calçada prestou-se também à implantação de linhas telefônicas, sendo finalmente transformada em espaço destinado ao lazer e a prática de umbanda.

Na opinião do arqueólogo Paulo Zanetini, Lorena constituiu ainda um grande complexo arqueológico. Os objetos ali encontrados - como cacos de porcelanas do século XVIII - estão sendo analisados no Pouso Paranapiacaba, na entrada da Estrada Velha, que serve de escritório da equipe da Eletropaulo.