

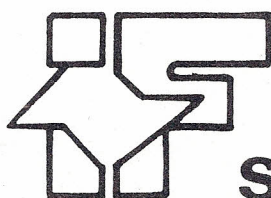


SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE

COORDENADORIA DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS, DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA AMBIENTAL

INSTITUTO FLORESTAL

SERRA DO MAR: CAMINHOS DE ONTEM E DE HOJE



Série Registros

IF Ser. Reg.	S. Paulo	n. 7	p. 1 - 19	mar. 1991
--------------	----------	------	-----------	-----------

DIRETOR GERAL

José Luiz Timoni

COMISSÃO EDITORIAL/EDITORIAL BOARD

Onildo Barbosa
Osmar Corrêa de Negreiros
Alcebíades Custódio Filho
Cybele de Souza Machado Crestana
Eduardo Amaral Batista
Elvira Neves Domingues
José Eduardo de Arruda Bertoni
Marilda Rapp de Eston
Ida Helena del Cali
Igneiz Aparecida Ferreira
Waldir Joel de Andrade

PUBLICAÇÃO IRREGULAR/IRREGULAR PUBLICATION

SOLICITA-SE PERMUTA

EXCHANGE DESIRED

ON DEMANDE L' ÉCHANGE

Biblioteca do
Instituto Florestal
Caixa Postal 1.322
01059-970 São Paulo, SP
Brasil
Telex: (011) 22877 SAGR BR
Fone: (011) 952-8555
Fax: (011) 204-8067

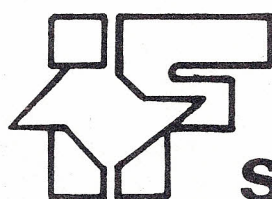


SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE

COORDENADORIA DE INFORMAÇÕES TÉCNICAS, DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA AMBIENTAL

INSTITUTO FLORESTAL

SERRA DO MAR: CAMINHOS DE ONTEM E DE HOJE



Série Registros

IF Ser. Reg.	S. Paulo	n. 7	p. 1 - 19	mar. 1991
--------------	----------	------	-----------	-----------

COMISSÃO EDITORIAL/EDITORIAL BOARD

APOIO/SUPPORT

Onildo Barbosa
Osmar Corrêa de Negreiros
Alcebíades Custódio Filho
Cybele de Souza Machado Crestana
Eduardo Amaral Batista
Elvira Neves Domingues
José Eduardo de Arruda Bertoni
Marilda Rapp de Eston
Ida Helena del Cali
Igneiz Aparecida Ferreira
Waldir Joel de Andrade

João Roberto Teodoro
Yara Cristina Marcondes

SOLICITA-SE PERMUTA/EXCHANGE DESIRED/ON DEMANDE L' ÉCHANGE

Biblioteca do Instituto Florestal
Caixa Postal 1.322
01059-970 São Paulo-SP
Brasil
Telex: (011) 22877 SAGR BR
Fax: (011) 204-8067
Fone: (011) 952-8555

PUBLICAÇÃO IRREGULAR/IRREGULAR PUBLICATION

IF SÉRIE REGISTROS
São Paulo, Instituto Florestal.

1989, (1-2)
1990, (3-4)
1991, (5-7)

COMPOSTO NO INSTITUTO FLORESTAL
março, 1991

SUMÁRIO/CONTENTS

	p.
RESUMO	1
ABSTRACT	1
1 CAMINHOS DE ONTEM	1
1.1 Trilhas dos Tupiniquins	2
1.2 Caminho do Padre José	2
1.3 Variante do Rio das Pedras	4
1.4 Calçada do Lorena.....	4
2 CAMINHOS DE HOJE	5
2.1 Trilha do Rio Branquinho	6
2.1.1 Acesso	8
2.2.2 Tempo/Rítmo	8
2.2 Trilha de Paranapiacaba.....	9
2.2.1 Acesso	11
2.2.2 Tempo/Rítmo.....	11
2.3. Trilha Moji-Bertioga I	12
2.3.1 Acesso	12
2.3.2 Tempo/Rítmo	14
2.4 Trilha Moji-Bertioga II	14
2.4.1 Tempo/Rítmo	15
2.5 Trilha do Pico do Corcovado	16
2.5.1 Acesso	18
2.5.2 Tempo/Rítmo	18
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	19

RESUMO

Os caminhos pioneiros no Brasil foram trilhados pelos indígenas. Utilizando um desses caminhos o colonizador, partindo de São Vicente, teve acesso ao planalto paulista. O homem branco passou então a construir outros caminhos para possibilitar tal ligação. Este trabalho descreve os caminhos utilizados nos primórdios da colonização, bem como aqueles utilizados hoje pelos excursionistas de aventura, no trecho paulista da serra do Mar. Além de descrever as trilhas atuais, apresenta informações como: acesso, tempo necessário em função de 3 níveis de ritmo ao caminhar, etc...

Palavras-chave: trilhas, caminhos antigos, Serra do Mar.

ABSTRACT

Pioneers roads in Brazil were built by the indians. By using on of these roads, the colonist left São Vicente and arrived to the paulista upland. White man began to build other roads in order to make possible this joint. This paper describes roads used in the early times of colonization, as well as those used nowadays by the hikers in the paulista region of serra do Mar. It describes trails utilized today and gives information such as how to reach the place, time needed for walk in function of 3 levels of rhythm, etc.

Key words: trails, early trails, "Serra do Mar".

1 CAMINHOS DE ONTEM

Os caminhos pioneiros no Brasil foram trilhados pelos indígenas, nossos antepassados. Em épocas pré-cabralinas, o caminho mais importante foi o do Peabiru (ape + abiru = caminho batido), que segundo alguns estudiosos teria sido um conjunto de trilhas vicinais, supostamente desde a costa de São Vicente até o Paraguai; para outros, uma longa estrada, tronco de um primitivo sistema de viação geral que, segundo PINTO (1903) permitia o contato das tribos da nação guarani, da bacia do Paraguai, com tribos do sul do Brasil, entre elas as que habitavam os Campos de Piratininga, região da atual cidade de São Paulo. Para eles o Peabiru, ao qual os jesuítas teriam denominado caminho de São Tomé, constituiria o mais importante caminho pré-colombiano, excetuando-se o eixo viário incaico. Admitindo-se um sentido continental do povoamento indígena, nessa parte do país, como fez PETRONE (1965a) "os caminhos que uniam o planalto e litoral tinham seu ponto de partida no planalto e não no litoral". Os aborígenes estabelecidos no planalto demandavam o litoral em busca de peixe e sal.

Chegaram os colonizadores, que da costa vicentina teriam encontrado tais trilhas, que vencendo o obstáculo da serra do Mar, os levavam aos Campos de Piratininga.

(*) Aceito para publicação em outubro de 1990. Trabalho parcialmente publicado na Folha de São Paulo, edições de abril e maio de 1989.

(**) Instituto Florestal - Caixa Postal 1322 - 01059-970 - São Paulo - SP - Brasil.

1.1 Trilha dos Tupiniquins

A primeira trilha a ser utilizada, que se tem notícia, foi a dos Tupiniquins (FIGURA 1). Também conhecida como Caminho de Piassaguera (piaçaba + aquera = porto velho, porto antigo), o antigo trilho dos Goianases partia dos Campos de Piratininga e descia pelo vale do então rio Ururá, hoje rio Moji. Os primeiros povoadores, como supõem alguns estudiosos, o teriam encontrado - ou os próprios índios lhes mostraram fazendo suas explorações no labirinto de canais da baixada que os índios denominavam Enguaguaçu. Por ele Martim Afonso subiu para visitar os Campos de Piratininga e pouco depois, levado por João Ramalho, subiria o Padre Manoel da Nóbrega para escolher o local a ser fundado o colégio que daria origem a São Paulo do Campo de Piratininga.

Na baixada, como afirma PETRONE (1965a), o caminho não deveria ser apenas um, dado que os pontos de partida eram pelo menos dois; entretanto, a partir do Largo do Caneú, deveriam enfiar-se todos, tanto os que aproveitavam unicamente vias aquáticas, como deve ter acontecido com o que partia do atual porto de Santos, quanto os que utilizavam parcialmente vias terrestres, a exemplo, em alguns casos, dos que partiam de São Vicente.

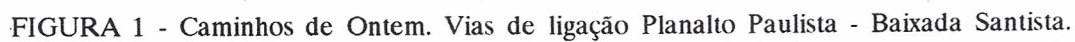
Do Largo do Caneú subia-se pelo rio Cubatão até chegar ao porto pluvial de Piassaguera ou Piassaguera de Cima, junto ao rio Moji. Outra possibilidade, segundo alguns autores, seria navegar até o porto das Armadias, no rio Perequê, seguindo por terra até atingir o Moji, em Piassaguera.

Supõe-se que a subida da serra se dava pela margem direita do rio Moji, oposta à atual linha férrea, local que hoje integra a Reserva Biológica do Alto da Serra de Paranapiacaba.

No planalto, os indígenas teriam alternativas de acordo com as circunstâncias. Por isso supõe-se que uma opção para os povoadores atingirem Piratininga seria pela garganta do Botujuru, próxima ao pico do Ponto Alto seguindo depois pelo vale do rio dos Meninos, num ponto junto ao qual viria surgir Santo André da Borda do Campo, de vida efêmera, atualmente São Bernardo do Campo. Outra opção seria seguir o caminho da atual estrada de ferro Santos-Jundiaí, ou seja, um trecho do vale do alto rio Grande e depois o vale do rio Tamanduateí.

1.2 Caminho do Padre José

A trilha dos Tupiniquins que embora longa, mas de inclinação bastante suave, foi abandonada a partir de 1560, por ordem de Mem de Sá, por estar infestada de índios Tamoios, tribo, segundo WENDEL (1952), "inimiga dos Goianases e hostil aos brancos" e atacavam os viajantes. Para tanto Mem de Sá encarregou o Padre José de Anchieta de cuidar de buscar outra opção. A respeito, PETRONE (1965a) escreveu: "O fato de ficar conhecido por caminho do Padre José não pode deixar de ter relação com os primórdios de seu aproveitamento, o que não significa, necessariamente, que tenha sido o jesuíta a construí-lo. Pode significar, entretanto, que foi o jesuíta a valorizá-lo". E o novo caminho foi lançado por um trilho feito também pelos índios e conhecido por Anchieta, utilizando a margem direita do rio Perequê, a partir do porto das Armadias, 1.250 m acima da barra deste rio, no Cubatão (FIGURA 1).



Para chegar neste ponto, segundo Benedito Calixto apud WENDEL (1952), os santistas partiam do porto do Bispo, no Valongo, atrevessavam o Largo do Caneú e enveredavam por uma das esteiras do rio Cubatão até o rio Perequê e por este até o porto das Armadias; os habitantes de São Vicente para não fazerem a volta pelo Caneú, seguiam pelo Largo Sant'Ana de Acaraú até o porto Piassaguera de Baixo e depois até Armadias. No planalto, a partir do Ponto Alto, utilizava-se o velho caminho, porém, até ele, havia necessidade de se cruzar as cabeceiras do rio das Pedras e os altos vales dos rios Pequeno e Grande. Outra opção para o planalto, supostamente escolhida quando se transportavam cargas, era cruzar as cabeceiras do rio das Pedras, embarcar num ponto junto ao rio Pequeno e depois pelo Grande ou Jurubatuba até as proximidades de Santo Amaro ou Ibirapuera, ou ainda seguir um pouco mais pelo rio Pinheiros, até o aldeamento de mesmo nome para então, por terra, chegar a São Paulo de Piratininga.

1.3 Variante do Rio das Pedras

Provavelmente desde o final do seiscentismo passou-se a utilizar o porto de Cubatão ao invés do porto das Armadias. Esta alteração viria provocar uma modificação no trecho serrano do caminho do mar, optando-se pela utilização do vale do rio das Pedras, mais precisamente sua margem esquerda (FIGURA 1). Supõe-se que este caminho era utilizado alternadamente com o do vale do Perequê, até o final do século XVIII, quando da construção da Calçada do Lorena.

1.4 Calçada do Lorena

Por alguns chamada de Estrada da Independência, pois por ela subiu D. Pedro I na memorável viagem de 7 de setembro, a Calçada do Lorena (FIGURA 1) foi construída por iniciativa de Bernardo José Maria de Lorena, mais tarde conde de Sarzedas, que governou a capitania de São Paulo de 1788 a 1797. Da execução foram incumbidos os oficiais do Real Corpo de Engenheiros tendo como projetista o engenheiro João da Costa Ferreira.

Este empreendimento viria marcar o início da técnica em construção de estradas na Capitania de São Paulo, e viria assegurar, segundo TOLEDO (1975), "o trânsito permanente de tropas de muares que, por essa época, principiavam a ser largamente empregados no transporte de carga", além do uso tradicional por parte de pedestres.

Concluída em 1792, seu traçado na serra era um ziguezague de 180 ângulos e com largura de aproximadamente 3 metros. Toda calçada com pedras de até 0,40 m de largura, não cruzando, uma vez sequer, um curso d'água.

Ao contrário do Caminho do Padre José que utilizava o vale do rio Perequê e de sua variante pelo vale do rio das Pedras, o traçado da Calçada do Lorena desenvolve-se precisamente no divisor de águas daqueles rios.

De acordo com PETRONE (1965b), no planalto, "as modificações foram poucas e, segundo parece, relacionadas mais com problemas de conservação. As maiores atenções voltaram-se, sempre, para os trechos em que se atravessavam as várzeas dos rios Grande e Pequeno, exigindo a construção de aterrados e estivas".

Na baixada, as vias aquáticas continuavam como única e perigosa opção, até que em 1827 foi inaugurado um aterro ligando Cubatão a Santos, evitando-se assim, como conclui WENDEL (1952), a travessia por água.

Segundo TOLEDO (1975), até a construção da Estrada da Maioridade em 1840, que já permitia o trânsito de carros, a Calçada do Lorena assegurou a ligação de São Paulo a 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.

Parcialmente destruída pelo incinerador "flare" da Refinaria de Cubatão e também parcialmente obstruída por deslizamentos das encostas da serra - consequência da poluição decorrente do pólo industrial petroquímico de Cubatão - a Calçada do Lorena, que foi em 1891 comparada por BEYER (1908) a muitas obras de natureza semelhante na Europa, está prestes a desaparecer, não obstante as iniciativas da Prefeitura de São Bernardo do Campo - PROJETO LORENA, TOLEDO (1975) e do Governo do Estado de São Paulo - PARQUE CAMINHO DO MAR (1988).

2 CAMINHOS DE HOJE

Os caminhos antigos começaram a ser abandonados quando a ligação São Paulo - Baixada Santista passou a se realizar pela Estrada da Maioridade, precursora das Vias Anchieta e Imigrantes e pouco depois também pela Estrada de Ferro.

Hoje em dia a descida da serra, a pé, vem sendo bastante valorizada pelo que, recentemente no Brasil, convencionou-se chamar turismo de aventura ou também de ecoturismo, o que nada mais são que o excursionismo, atividade que nasceu principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo, nas primeiras décadas deste século.

Apesar disto, o excursionismo brasileiro engatinha devido à falta quase total de material adequado ou de áreas específicas, planejadas e implantadas para este tipo de atividade. As áreas silvestres representadas por parques nacionais e estaduais, bem como outras áreas protegidas nas quais esta atividade é compatível, oferecem inúmeras oportunidades, porém geralmente não possuem infra-estrutura adequada. As poucas trilhas existentes carecem de manutenção; quase todas sofrem o problema de erosão e há pontos críticos com relação à segurança. Surgem não se sabe de onde e frequentemente desaparecem tomadas pelo mato devido ao desuso; algumas ainda apresentam bifurcações que não levam a lugar algum. Soma-se a isto a constante ausência de mapas e sinalização.

Ainda assim vem aumentando, dia a dia, o número de pessoas que se aventuram em busca de exercício físico combinado com descanso mental proporcionado por uma bela caminhada, a ponto de surgir, a partir da metade dos anos 80, empresas especializadas no excursionismo, até por isso denominado turismo de aventura.

A Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo está se estruturando para, em curto prazo, estabelecer um tratamento adequado em diversas áreas naturais protegidas, procurando disciplinar entre outras, as atividades de ecoturismo, o que propiciará, ao mesmo tempo, proteção aos recursos naturais e maior satisfação e segurança aos usuários.

Para se desfrutar de uma boa caminhada, uma das regiões mais procuradas é a serra do Mar, onde não muito distante da cidade de São Paulo há 5 trilhas bastante conhecidas por parte dos excursionistas.

2.1 Trilha do Rio Branquinho

Caminhar desde a borda do planalto paulista, na região de Colônia (30 km ao sul do bairro paulistano de Santo Amaro) por 50 km até a cidade litorânea, também paulista, de Itanhaém é uma experiência, no mínimo, emocionante. O excursionista poderá vislumbrar magníficas paisagens numa interação bastante positiva com a mata Atlântica, num local de água farta e por conseguinte de muita vida, razão pela qual integra o Parque Estadual da Serra do Mar - criado em 1977.

O percurso até o local onde se inicia a Trilha do Rio Branquinho, Ponto 1 da FIGURA 2 - altitude: 780 metros sobre o nível do mar (m.s.n.m.) por si só representa uma aventura. Começa junto aos trilhos da linha férrea da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA - Ramal de Mairinque; 500 m ao sul da Estação Evangelista de Souza e os acompanha por 8,5 km até a Estação de Engenheiro Ferraz. A partir da metade deste trecho já se pode avistar parte da baixada litorânea e, num plano anterior, todo o degrau da serra que se há de descer.

A linha passa em viadutos sob os quais correm lindos riachos. Entre os túneis 27 e 26, bem como próximo à entrada do 25, do lado esquerdo da via férrea, há algumas pequenas piscinas naturais.

Aproximadamente 500 m antes da Estação de Engenheiro Ferraz, ao fim de uma grande canaleta de concreto para escoamento de águas pluviais, começa propriamente a trilha, Ponto 2, a 630 m.s.n.m., que vai descendo a serra, num trecho de 2,5 km até o encontro com o rio Branco ou de Cima. Este local é facilmente identificável por haver uma clareira, Ponto 3, a 180 m.s.n.m., bastante utilizada para eventual pernoite dos montanhistas.

Pouco abaixo (+ 200 m) cruza-se o rio e se adentram terras indígenas, quando se avista uma placa da FUNAI identificando a reserva indígena. Então, é necessário prestar muita atenção com a trilha pois como ela não possui sinalização pode haver dificuldade em localizá-la. Após a placa da FUNAI caminha-se aproximadamente 200 m beirando a margem direita do rio Branco da Conceição, quando se distingue na outra margem a continuação da trilha que, por vezes, fica indefinida. Caminha-se por 3,5 km pela margem esquerda deste rio até quando ele se junta com o rio Capivari, Ponto 4, a 50 m.s.n.m., formando o rio Branco propriamente dito.

Então atravessa-se 50 m de rio com água pela cintura - uma aventura. Normalmente com certo cuidado, não há problemas, porém em dias de muita chuva a travessia torna-se impraticável, possibilidade remota, mas que deve ser considerada.

A trilha prossegue sempre ao lado direito do belo rio Branco, que oferece nas inúmeras corredeiras e praias, grande espetáculo cênico. Vários são os locais para banhar-se, descansar e fazer um lanche, até que se atinge o imenso bananal da Fazenda Áurea, Ponto 5, a 20 m.s.n.m. Neste trecho se cruza um agrupamento de índios.

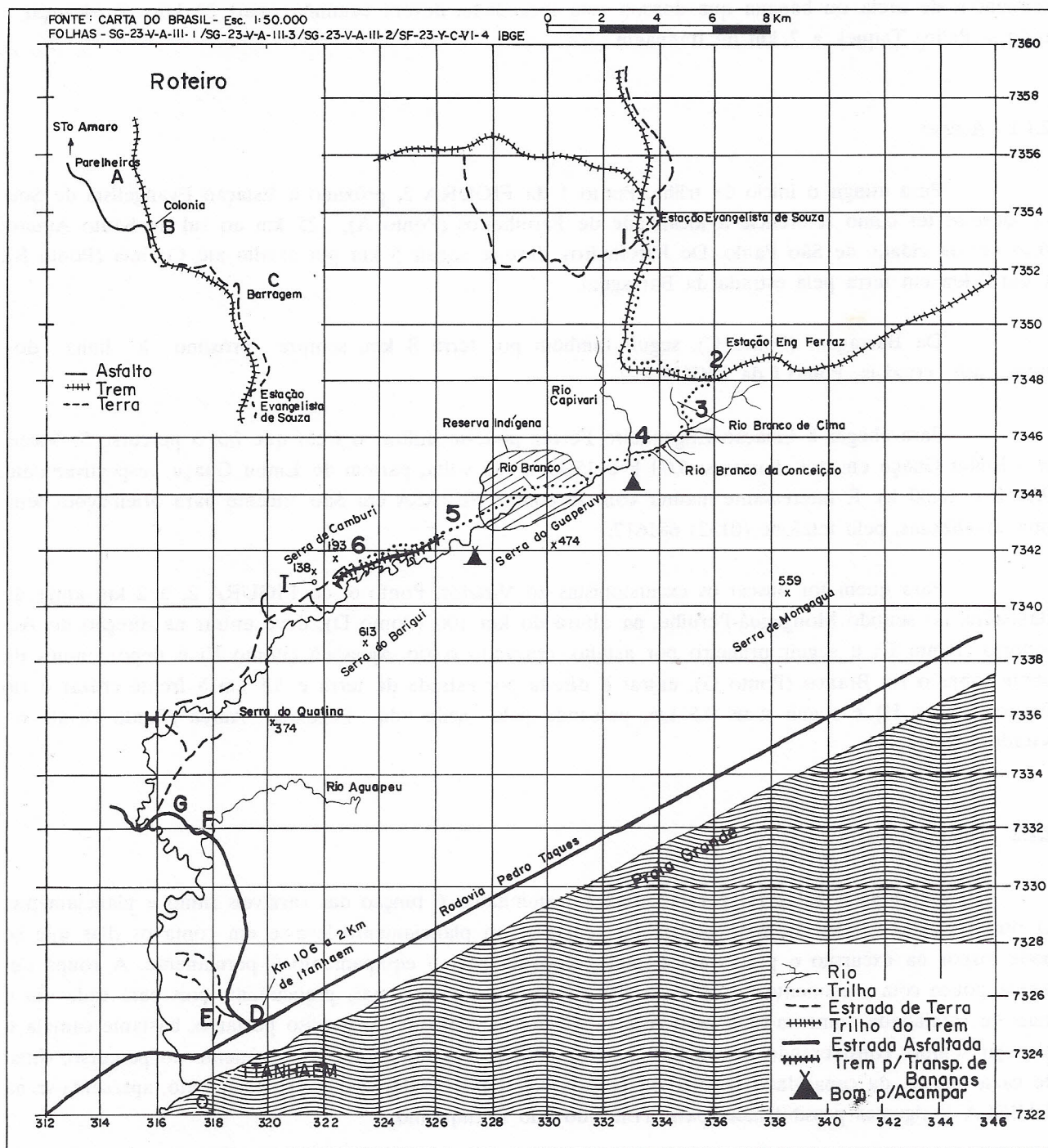


FIGURA 2 - Mapa de localização da Trilha do Rio Branquinho.

Em meio ao bananal caminha-se por entre os trilhos de um trole, utilizado no transporte de bananas, até o local conhecido por Virador, Ponto 6, a 15 m.s.n.m., a partir do qual automóveis não adentram mais a região, devendo-se então fazer o retorno.

É neste ponto que se pode resgatar os excursionistas. Não há linha de coletivos para a região. Portanto, quem não tem ninguém a esperar e não tiver a sorte de conseguir uma carona num dos vários caminhões de areia ou banana que deixam esta localidade, deverá caminhar mais 23 km até alcançar a rodovia Pedro Taques, a 2 km de Itanhaém.

2.1.1 Acesso

Para atingir o início da trilha, Ponto 1 da FIGURA 2, próximo à Estação Evangelista de Souza, deve-se ter como referência a localidade de Parelheiros (Ponto A), 25 km ao sul de Santo Amaro, zona sul da cidade de São Paulo. De Parelheiros, deve-se seguir 5 km por asfalto até Colônia (Ponto B), e daí 7 km em terra pela estrada da Barragem.

Da Barragem (Ponto C), seguir também por terra 8 km, sempre próximo à linha do trem, até cruzá-la, Ponto 1 da FIGURA 2.

Para chegar à Estação Engenheiro Ferraz pode-se utilizar o trem que faz o percurso S. Vicente - Embu Guaçu em dois horários: 5,00 h e 15,45 h (de volta, partem de Embu Guaçu, respectivamente, 9,00 h e 18,00 h). É interessante manter contato com a FEPASA em São Vicente para orientações sempre atualizadas, pelo telefone (0132) 681617.

Para quem for buscar os excursionistas no Virador, Ponto 6, da FIGURA 2, à 2 km antes de Itanhaém, no sentido Mongaguá-Peruíbe, na altura do km 106 (Ponto D), deve entrar na direção do Aeroporto (Ponto E) e seguir primeiro por asfalto, cruzando o rio Aguapeú (Ponto F) e depois, antes da ponte sobre o rio Branco (Ponto G), entrar à direita por estrada de terra e 3,5 km à frente cruzar o rio Branco (Ponto H) e seguir mais 9,5 km, passando pela sede da Fazenda Áurea (Ponto I), até o Virador (Ponto 6).

2.1.2 Tempo/Ritmo

O tempo a ser gasto para se realizar caminhadas é função das variáveis ritmo e planejamento. O ritmo é característico de cada pessoa ou grupo, e no planejamento leva-se em conta os dias que se pode dispor na excursão e peso que se pode suportar, pois o equipamento é permanente. A roupa aumenta pouco com o aumento dos dias, porém a comida é o item mais preocupante pois para cada dia a mais de caminhada aumenta-se o peso com os gêneros necessários. É preciso portanto, bastante cautela e planejar sempre considerando as diversas variáveis. Assim, em função do conhecimento do percurso, ritmo de cada pessoa, da capacidade suporte de peso e dos dias considerados no planejamento, apresenta-se na TABELA 1 algumas possibilidades para Trilha do Rio Branquinho.

TABELA 1 - Tempo necessário no percurso da Trilha do Rio Branquinho em função do ritmo.

PERCURSO	DISTÂNCIA (KM)	RÍTMO FORTE	RÍTMO MÉDIO	RÍTMO LEVE OU PRINCIPANTES
Ponto 1 ao				
Ponto 2	8,5	1h 40'	2h	2h 30'
Descanso	-	15'	15'	30'
Ponto 2 ao				
Ponto 3	2,5	25'	30'	1h
Descanso	-	-	15'	15'
Ponto 3 ao				
Ponto 4	3,5	45'	1h	1h 30'
Descanso +				
Banhos	-	25'	45'	45'
Ponto 4 ao				
Ponto 5	7,0	1h 30'	1h 45'	2h 45'
Descanso		15'	30'	45'
Ponto 5 ao				
Ponto 6	3,5	45'	45'	1h
TOTAL	25,0	6h	7h 45'	11h

2.2 Trilha de Paranapiacaba

Uma das trilhas mais freqüentadas pelos excursionistas de São Paulo, quer pela facilidade de acesso, que por sua extensão de apenas 10 quilômetros (5 em descida mais 5 plano), é a Trilha de Paranapiacaba (FIGURA 3), também conhecida como Trilha do rio Quilombo que começa a 1,5 km da Estação Ferroviária de Paranapiacaba.

A utilização desta trilha, que atravessa o Parque Estadual da Serra do Mar, vem causando degradação dos recursos naturais sob sua influência, principalmente do solo, pela erosão causada na trilha de traçado irregular e sem a devida manutenção; e da vegetação depredada pelos visitantes que entre outras coisas causam danos às árvores, escrevendo em seus troncos e cortando-os para fazer abrigo e fogo.

Por isso tudo, em certos trechos não há uma trilha e sim várias, que provavelmente levarão aos mesmos lugares. Contudo uma boa indicação é optar sempre pela direita. Somente alguns minutos após o início da caminhada, Ponto 1 da FIGURA 3, a 975 m.s.n.m. é que se deve tomar a primeira ramificação à esquerda, Ponto 2, a 990 m.s.n.m.

Pouco à frente do Ponto 2 passa-se pelo Mirante de onde, em dias claros, se vislumbra bela paisagem.

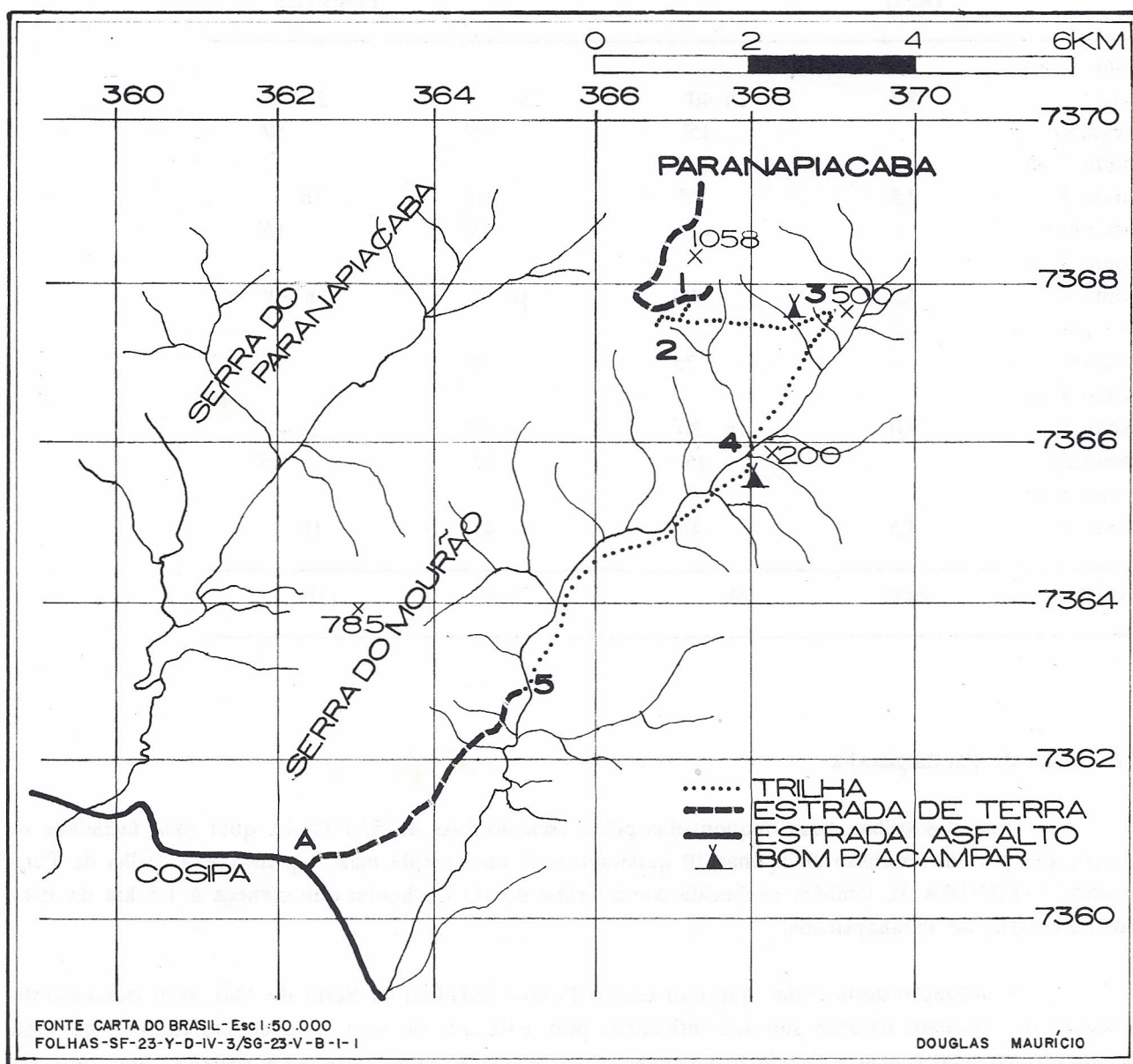


FIGURA 3 - Mapa de localização da Trilha de Paranapiacaba.

Descendo a serra por meio da mata Atlântica chega-se à perigosa Pedra Lisa, Ponto 3, a 500 m.s.n.m. Este nome não é por acaso, pois é grande o risco de se escorregar, havendo, inclusive, registros de casos fatais. Os excursionistas devem se limitar a saciar a sede e tirar algumas fotos, sem se arrisarem até a beira da lage por onde se precipita o pequeno riacho.

O próximo local interessante é o Poço das Moças, Ponto 4, a 120 m.s.n.m., no rio Quilombo,

atração mais apreciada da trilha, pois apesar dos borrachudos, é uma piscina natural maravilhosa. Este é o local mais indicado para descanso, banhos e lanche.

A partir daí, inicia-se um trecho plano e a trilha segue pela margem esquerda do rio Quilombo até seu final, junto a uma ponte pêncl, Ponto 5, a 15 m.s.n.m. que, embora avariada, permite a travessia do rio, a qual pode ser feita também com água pela altura das cancelas.

Este é o ponto de referência para resgatar, com condução os excursionistas. Há, ainda, mais 4 km de estrada de terra, até a Rodovia Piaçaguera-Guarujá (Ponto A), a 3 km da Companhia Siderúrgica Paulista - COSIPA. Nesta estrada, com facilidade se encontra ônibus interurbano para São Paulo, vindos do Guarujá.

2.2.1 Acesso

Em Paranapiacaba, após cruzar-se o viaduto sobre a ferrovia e deixar a estação, deve-se seguir pela rua Direita, do posto médico, e entrar na segunda à direita, por uma estrada de terra. Após cerca de 1,5 km, quando a estrada faz uma curva para esquerda, se avista à direita o início da Trilha de Paranapiacaba.

Para Paranapiacaba há trens da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos - CBTU, que partem da Estação da Luz (São Paulo) em vários horários (7:02; 7:52 e 11:00 - sábado; 7:52 e 11:00 - domingo). Aos domingos há um trem turístico às 8:30 h. Para informações recomenda-se contato pelo telefone da Estação da Luz (011) 227.3299.

2.2.2 Tempo/Ritmo

Com relação a tempo e ritmo para a Trilha de Paranapiacaba a TABELA 2 apresenta as seguintes possibilidades:

TABELA 2 - Tempo necessário no percurso da Trilha de Paranapiacaba em função do ritmo.

PERCURSO	DISTÂNCIA (km)	RÍTMO FORTE	RÍTMO MÉDIO	RÍTMO LEVE OU PRINCIPANTES
Ponto 1 ao Ponto 3	2	25'	40'	1h 15'
Descanso	-	-	-	15'
Ponto 3 ao Ponto 4	3	35'	50'	1h 30'
Ponto 4 ao Ponto 5	5	1h	1h 30'	3h
TOTAL	10	2h	3h	6h

Deve-se considerar mais 1 hora, pelo menos, para se desfrutar o Poço das Moças.

2.3 Trilha Moji-Bertioga I

Percorrer a Trilha Moji-Bertioga I, também conhecida por Trilha de Itatinga, é caminhada ideal para quem quer se iniciar no excursionismo. É considerada uma das mais fáceis que se conhece, e ótima para se fazer com crianças. Tem início num local chamado Sertão dos Freires, Ponto 1 da FIGURA 4, a 800 m.s.n.m., mais precisamente no portão da fazenda florestal da Transurbes Agro Florestal Ltda., ligada à Cia. Suzano de Papel e Celulose, e onde se deve apresentar a devida autorização de passagem.

Poucos metros à frente do Ponto 1 se cruza, por uma ponte, o rio Itatinga, a partir do qual se adentram terras do Parque Estadual da Serra do Mar, através de uma estrada por entre um reflorestamento da citada fazenda, a qual se estende até a mata natural, Ponto 2, a 800 m.s.n.m. A partir deste ponto se caminha por uma trilha propriamente dita e logo se avista uma pequena represa construída para captação de água para a Usina Hidrelétrica de Itatinga da Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, Ponto 3, a 765 m.s.n.m.

Há junto à barragem um posto de vigilância onde também se deve entregar autorização de passagem (vide item 2.3.1).

Deste ponto em diante se avistam algumas quedas d'água e a trilha vai acompanhando um aqueduto coberto, de alvenaria, que desce suavemente por uma vertente do vale do rio Itatinga, numa das regiões mais bem preservadas da Serra do Mar e onde se pode perceber toda a exuberância do seu revestimento vegetal - a mata Atlântica.

Este trecho de descida leve conduz à borda do planalto num lugar corretamente denominado Parada Boa Vista, Ponto 4, a 660 m.s.n.m., junto à uma câmara d'água donde esta é conduzida por 5 tubulações de aço até a Usina, após vencer uma queda de altura absoluta de 640 m. Deste ponto pode-se admirar o rio Itapanhaú serpenteando na estreita planície costeira, por entre manguesais, até encontrar-se com o Oceano Atlântico junto ao canal de Bertioga. A Parada Boa Vista é o local apropriado para o lanche, enquanto se deleita com tão bela paisagem.

Daí, segue-se o último trecho da caminhada, empedrado, até a vila de Itatinga, Ponto 5, a 20 m.s.n.m. A ligação entre esta vila e o porto no rio Itapanhaú (Ponto D) é feita por um bonde elétrico (20 minutos) e a travessia do rio, em lancha da CODESP. Este ponto, até o qual pode chegar carro, está a 2,5 km da rodovia Rio-Santos (Ponto E) e a 4 km de Bertioga (Ponto F).

2.3.1 Acesso

A referência inicial para a Trilha Moji-Bertioga I é a cidade paulista de Moji das Cruzes (Ponto A - 63 km de São Paulo). devendo-se seguir pela SP 98 - Rodovia Moji-Bertioga por aproximadamente 12 km e entrar à direita por mais 8 km (Ponto B), ainda em asfalto, até Taiapuê (Ponto C). Daí até o Sertão dos Freires são mais 11 km por estrada de terra.

De São Paulo para Moji das Cruzes há ônibus de 15 em 15 minutos a partir das 4h 30' e o tempo de viagem é de 1 hora. De Moji das Cruzes até o Sertão dos Freires há ônibus (Linha Mineração Brasil) da Viação Eroles (Fone: 468.1368) nos seguintes horários: 6h 45' e 14h 00' (ida); 9h 20' e 16h 50' (volta) e a duração da viagem é 1h 30'.

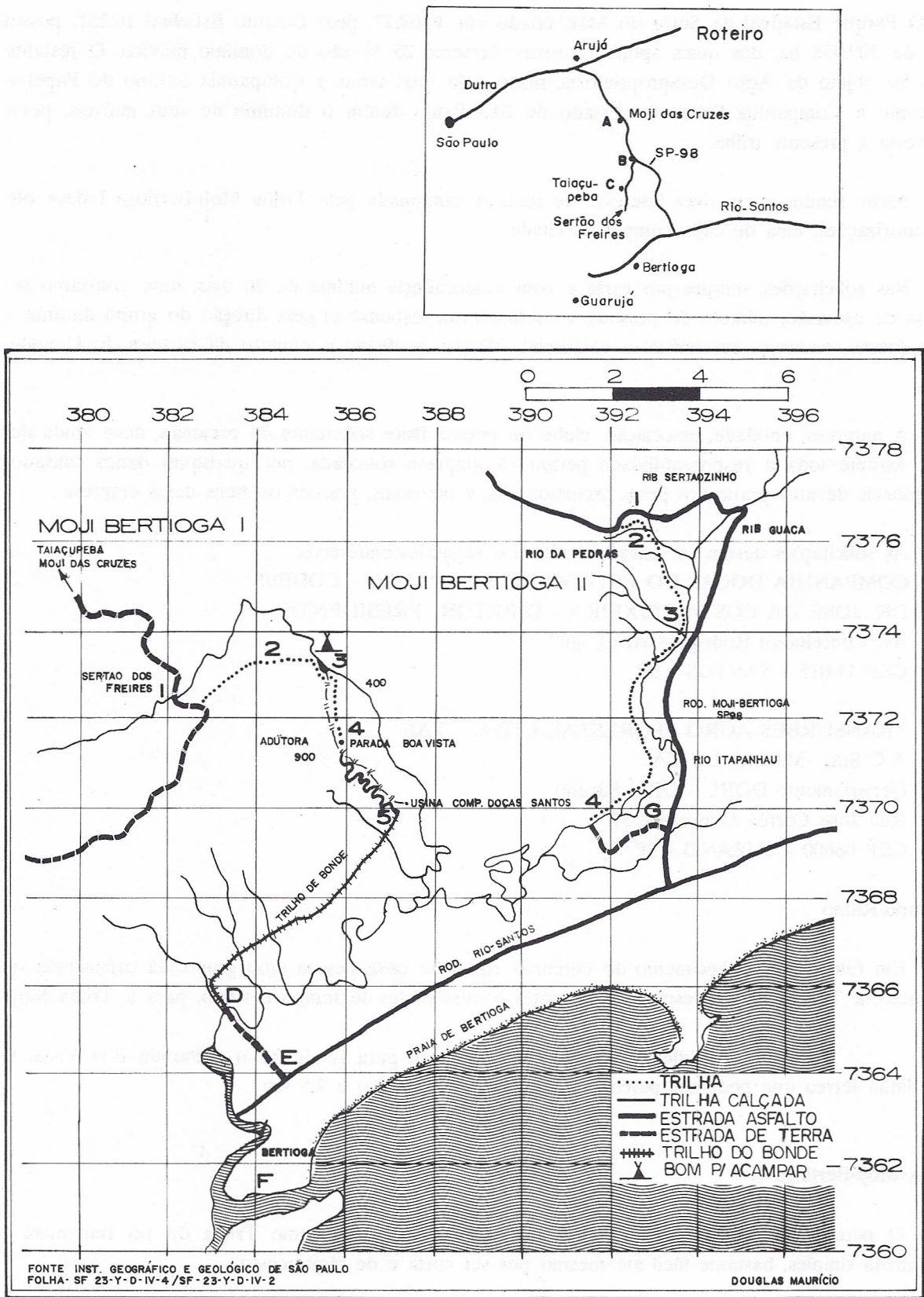


FIGURA 4 - Mapa de localização das Trilhas Mogi-Bertioga I e II.

O Parque Estadual da Serra do Mar, criado em 30.08.77, pelo Decreto Estadual 10.251, possui uma área de 309.938 ha, dos quais apenas aproximadamente 25 % são de domínio público. O restante ainda não foi objeto de Ação Desapropriatória, razão pela qual tanto a Companhia Suzano de Papel e Celulose como a Companhia Docas do Estado de São Paulo detêm o domínio de seus imóveis, pelos quais atravessa a presente trilha.

Assim sendo, quem tiver interesse de realizar caminhada pela Trilha Moji-Bertioga I deve obter duas autorizações; uma de cada companhia citada.

Nas solicitações, sempre por carta e com antecedência mínima de 20 dias, deve constar o seguinte: data da excursão; número de pessoas; e excursionista responsável pela direção do grupo durante a caminhada (nome, endereço residencial e comercial, filiação, profissão e número da carteira de identidade).

A empresa, entidade, associação, clube ou pessoa física solicitante da excursão, deve ainda declarar que assume toda a responsabilidade perante a empresa solicitada, por quaisquer danos causados em consequência de atos praticados pelos excursionistas, a materiais, pessoas ou bens desta empresa.

As solicitações devem ser encaminhadas aos seguintes endereços:
COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP
DR. JOSÉ DA COSTA TEIXEIRA - DIRETOR PRESIDENTE
Av. Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº
CEP 11.015 - SANTOS - SP

TRANSURBES AGRO FLORESTAL LTDA. - TAF
A/C Sra. MARIA LUIZA
Departamento DORL - DRN Suzano
Rua José Corrêa Gonçalves, 57
CEP 08600 - SUZANO - SP

2.3.2 Tempo/Rítmo

Em função do conhecimento do percurso, ritmo de cada pessoa e/ou grupo, da capacidade suporte de peso, a TABELA 3 apresenta as seguintes possibilidades de tempo e ritmo, para a Trilha Moji-Bertioga I.

Deve-se considerar mais 1 h, pelo menos, para se desfrutar a Parada Boa Vista. O trecho da linha férrea que pode ser percorrido em bondinho elétrico é 7,5 km.

2.4 Trilha Moji-Bertioga II

O percurso da Trilha Moji-Bertioga II, também conhecida como Trilha do rio Itapanhaú é uma caminhada simples, bastante fácil até mesmo por ser curta e de fácil acesso.

Seu início, Ponto 1 da FIGURA 4, a 740 m.s.n.m., situa-se 50 metros antes da placa de KM 82 (sentido litoral) da SP 98, Rodovia Moji-Bertioga.

TABELA 3 - Tempo necessário no percurso da Trilha Moji-Bertioga I em função do ritmo.

PERCURSO	DISTÂNCIA (KM)	RÍTIMO FORTE	RÍTIMO MÉDIO	RÍTIMO LEVE OU PRINCIPANTES
Ponto 1 ao				
Ponto 3	5	1h	1h 20'	2h
Descanso		-	15'	30'
Ponto 3 ao				
Ponto 4	3	30'	40'	1h 30'
Ponto 4 ao				
Ponto 5	5	1h	1h 15'	2h
TOTAL	13	2h 30'	3h 30'	6h

Após aproximadamente 500 metros de caminhada, ainda no planalto, avista-se o rio das Pedras, correndo à direita da trilha. Esta é uma região de muita água, sendo totalmente dispensável o cantil. Pouco abaixo, Ponto 2, a 670 m.s.n.m., há de se cruzar o rio passando-se para a sua margem direita, quando se percebe algumas corredeiras e alguns poços onde, em dias de sol, um banho cai muito bem e uma foto é sempre interessante. Pouco à frente, o rio das Pedras junta-se ao ribeirão Sertãozinho formando o rio Itapanhaú, que apresenta seguidas quedas d'água visíveis da rodovia Moji-Bertioga, em dias claros.

Então começa a abrupta descida da serra e se encontram várias bifurcações. Uma boa referência é se optar sempre pelo ramal da esquerda, até encontrar novamente o rio Itapanhaú, no pé-da-serra, num local muito especial, conhecido por Poço dos Papagaios, Ponto 3, a 100 m.s.n.m. Este é um ótimo lugar para fazer um lanche. Dependendo do planejamento da caminhada, se a intenção for pernoitar na mata, este local será ideal, pois há clareiras que oferecem espaço suficiente para algumas barracas.

A trilha continua sempre próxima ao rio e seu final é em frente à Casa de Pedra, Ponto 4, a 10 m.s.n.m., da Fazenda da Cia. Agroflorestal e Mineração Parreirinha Ltda. A 50 metros à frente cruza-se o rio Itapanhaú pela última vez, seguindo-se por uma estrada de terra que leva o excursionista de volta à rodovia Moji-Bertioga, 200 m após a placa de km 93, onde um encontro pode ser combinado para o resgate dos andarilhos (Ponto G).

2.4.1 Tempo/Ritmo

Em função do conhecimento do percurso, ritmo de cada pessoa e/ou grupo, da capacidade suporte de carga, a TABELA 4 apresenta as seguintes possibilidades de tempo e ritmo para a Trilha Moji-Bertioga II.

TABELA 3 - Tempo necessário no percurso da Trilha Moji-Bertioga I em função do ritmo.

PERCURSO	DISTÂNCIA (KM)	RÍTMO FORTE	RÍTMO MÉDIO	RÍTMO LEVE OU PRINCIPANTES
Ponto 1 ao				
Ponto 3	5	1h	1h 20'	2h
Descanso		-	15'	30'
Ponto 3 ao				
Ponto 4	3	30'	40'	1h 30'
Ponto 4 ao				
Ponto 5	5	1h	1h 15'	2h
TOTAL	13	2h 30'	3h 30'	6h

Após aproximadamente 500 metros de caminhada, ainda no planalto, avista-se o rio das Pedras, correndo à direita da trilha. Esta é uma região de muita água, sendo totalmente dispensável o cantil. Pouco abaixo, Ponto 2, a 670 m.s.n.m., há de se cruzar o rio passando-se para a sua margem direita, quando se percebe algumas corredeiras e alguns poços onde, em dias de sol, um banho cai muito bem e uma foto é sempre interessante. Pouco à frente, o rio das Pedras junta-se ao ribeirão Sertãozinho formando o rio Itapanhaú, que apresenta seguidas quedas d'água visíveis da rodovia Moji-Bertioga, em dias claros.

Então começa a abrupta descida da serra e se encontram várias bifurcações. Uma boa referência é se optar sempre pelo ramal da esquerda, até encontrar novamente o rio Itapanhaú, no pé-da-serra, num local muito especial, conhecido por Poço dos Papagaios, Ponto 3, a 100 m.s.n.m. Este é um ótimo lugar para fazer um lanche. Dependendo do planejamento da caminhada, se a intenção for pernoitar na mata, este local será ideal, pois há clareiras que oferecem espaço suficiente para algumas barracas.

A trilha continua sempre próxima ao rio e seu final é em frente à Casa de Pedra, Ponto 4, a 10 m.s.n.m., da Fazenda da Cia. Agroflorestal e Mineração Parreirinha Ltda. A 50 metros à frente cruza-se o rio Itapanhaú pela última vez, seguindo-se por uma estrada de terra que leva o excursionista de volta à rodovia Moji-Bertioga, 200 m após a placa de km 93, onde um encontro pode ser combinado para o resgate dos andarilhos (Ponto G).

2.4.1 Tempo/Rítmo

Em função do conhecimento do percurso, ritmo de cada pessoa e/ou grupo, da capacidade suporte de carga, a TABELA 4 apresenta as seguintes possibilidades de tempo e ritmo para a Trilha Moji-Bertioga II.

TABELA 4 - Tempo necessário no percurso da Trilha Moji-Bertioga II em função do ritmo.

PERCURSO	DISTÂNCIA (KM)	RÍTMO FORTE	RÍTMO MÉDIO	RÍTMO LEVE OU PRINCIPANTES
Ponto 1 ao Ponto 3	3	30'	40'	1h
Ponto 3 ao Ponto 4	7,5	1h 20'	1h 40'	2h 10'
Ponto 4 ao Ponto G	2,5	30'	40'	50'
TOTAL	13	2h 20'	3h	4h

Deve-se considerar mais 1 hora, pelo menos, para se desfrutar o Poço dos Papagaios.

2.5 Trilha do Pico do Corcovado

A caminhada pela Trilha do Pico do Corcovado, em plena mata Atlântica tem início no sertão da praia Dura, Ponto 1, da FIGURA 5, a 60 m.s.n.m., no bairro do Corcovado, mais precisamente no sítio do japonês, a mais ou menos 50 metros da casa sede (Ponto D). Logo no começo cruza-se dois riachos, quando começam a surgir fitas vermelhas indicando o caminho correto e fitas azuis indicando os pontos de água. É necessário encher o cantil. Após pouco tempo de caminhada começa a grande e íngreme subida, o que faz considerá-la uma caminhada pesada, apesar de não ser preciso muito tempo para percorrê-la.

A Pedra da Igreja ou da Catedral, Ponto 2, a 450 m.s.n.m., que em dias claros pode ser avistada do sítio do japonês, é um ponto interessante para descanso e lanche, representando aproximadamente 1/3 da subida até a crista da serra.

O próximo referencial, após 2/3 da subida, Ponto 3, a 730 m.s.n.m., é uma clareira a 50 metros de um ótimo ponto com água - local ideal para novo descanso.

O último trecho da subida é bastante exigente e leva à outra pequena clareira, Ponto 4, a 1050 m.s.n.m. já na crista da serra, pela qual se caminha até a base do Corcovado, Ponto 5, a 1120 m.s.n.m.. Aí uma trilha à esquerda leva, após mais ou menos 300 metros, a um ponto de água, Ponto 6, a 1020 m.s.n.m., e para quem pretende pernoitar no pico além desta, há uma outra opção de água, Ponto 8, a 1100 m.s.n.m. A subida final até o pico, Ponto 7, a 1150 m.s.n.m., é curta e a emoção pela vista que se descortina é diretamente proporcional à dificuldade para aí se chegar. Dois pequenos platôs oferecem possibilidades para se armar barracas. Há opções para os praticantes do alpinismo.

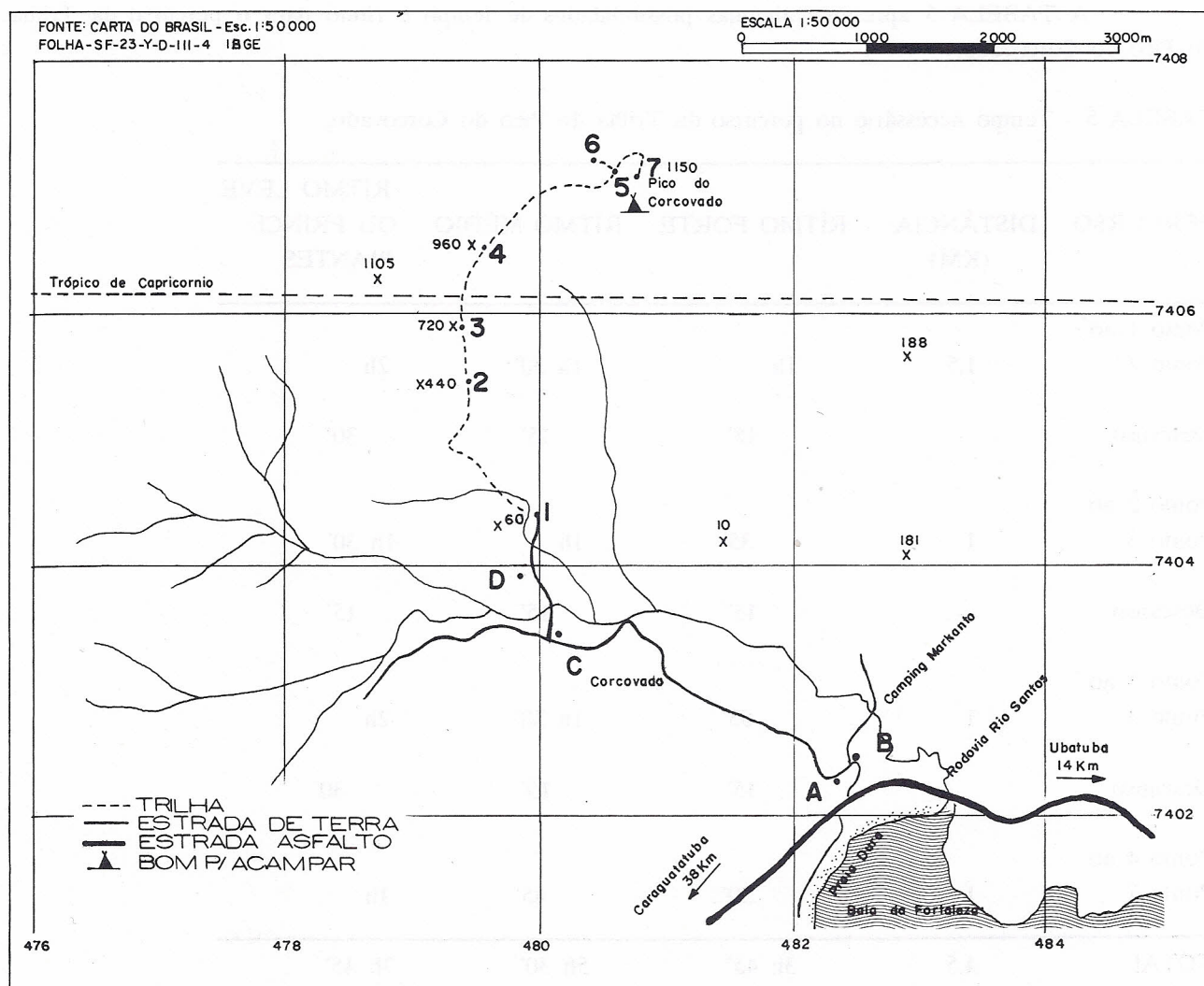


FIGURA 5 - Mapa de localização da Trilha do Pico do Corcovado.

2.5.1 Acesso

Tendo como referência a cidade paulista de Caraguatatuba (176 km de São Paulo; 371 do Rio de Janeiro e 52 de Ubatuba), seguir pela BR 101-Rio/Santos até a praia Dura (38 km de Caraguatatuba, km 69 da rodovia), e entrar à esquerda em estrada de terra (Ponto A). Esta é a mesma utilizada para o antigo Camping Markanto. Para aquele deve-se seguir, na bifurcação à direita (Ponto B), e para o Corcovado à esquerda; após 3,5 km de terra e 50 m depois da venda que tem em frente um orelhão da TELESP (Ponto C), entra-se à direita até o sítio do japonês (Ponto D).

2.5.2 Tempo/Rítmo

A TABELA 5 apresenta algumas possibilidades de tempo e rítmo para o percurso da Trilha do Pico do Corcovado.

TABELA 5 - Tempo necessário no percurso da Trilha do Pico do Corcovado.

PERCURSO	DISTÂNCIA (KM)	RÍTMO FORTE	RÍTMO MÉDIO	RÍTMO LEVE OU PRINCI- PIANTES
Ponto 1 ao Ponto 2	1,5	1h	1h 30'	2h
Descanso	-	15'	15'	30'
Ponto 2 ao Ponto 3	1	35'	1h	1h 30'
Descanso	-	15'	15'	15'
Ponto 3 ao Ponto 4	1	55'	1h 30'	2h
Descanso	-	15'	15'	30'
Ponto 4 ao Ponto 7	1	30'	45'	1h
TOTAL	4,5	3h 45'	5h 30'	7h 45'
Descida		1h 45'	2h 30'	4h

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BACELLI, R. 1987. Parque Caminho do Mar. ELETROPAULO - Eletricidade de São Paulo S.A. 75p. (datilografado)
- BEYER, G. 1908. Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro a capitania de S. Paulo, no Brasil, no verão de 1813, com algumas notícias sobre a cidade da Bahia e a ilha Tristão da Cunha, entre o Cabo e o Brasil e que há pouco foi ocupado. *Revista do Instituto Histórico e Geographico de S. Paulo*, São Paulo, 12:275-311.
- PETRONE, P. 1965a. Povoamentos e caminhos nos séculos XVI e XVII. In: *A Baixada Santista; aspectos geográficos*. São Paulo, EDUSP. p. 11-73 (Povoamento e População, v. 2).
- _____. 1965b. Povoamento e caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX. In: *A Baixada Santista; aspectos geográficos*. São Paulo, EDUSP. p. 75-138 (Povoamento e População, v. 2).
- PINTO, A. A. 1903. A viação na época colonial. In: -----, *História da viação pública de S. Paulo, Brasil*. São Paulo, Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia. p. 7-20 (xerox).
- TOLEDO, B. L. de. 1975. *Projeto Lorena; os caminhos do mar: revitalização, valorização e uso dos bens culturais*. São Bernardo do Campo, Prefeitura do Município. 40p.
- WENDEL, G. 1952. Caminhos antigos na Serra de Santos. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA, 10, Rio de Janeiro. *Anais ...* Rio de Janeiro, Conselho Nacional de Geografia. p. 77-100 (xerox)



FOTOLITOS E IMPRESSÃO

**IMPRENSA OFICIAL
DO ESTADO S.A. IMESP**

Rua da Mooca, 1921 — Fone: 291-3344

Vendas, ramais: 257 e 325

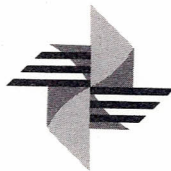
Telex: 011-34557 — DOSP

Caixa Postal: 8231 — São Paulo

C.G.C. (M.F.) N.º 48.066.047/0001-84



GOVERNO DE SÃO PAULO
CONSTRUINDO UM FUTURO MELHOR



GOVERNO DE SÃO PAULO
CONSTRUINDO UM FUTURO MELHOR