

CAMINHO DO ITUPAVA: PATRIMÔNIO HISTÓRICO-ARQUEOLÓGICO DA SERRA DO MAR, ESTADO DO PARANÁ, BRASIL

Almir Pontes Filho*
Cristina Carla Klüppel**
Julio Cezar Telles Thomaz***

RESUMO: O presente artigo tem como objetivo relatar os resultados parciais das pesquisas sobre o Caminho do Itupava, particularmente na sua porção localizada na Serra do Mar. Esses estudos constituem uma síntese das iniciativas institucionais de caráter técnico e científico, ampliando significativamente o conhecimento sobre a dinâmica de inserção do Itupava, diante da diversidade ambiental e da sua contextualização sócio-econômica ao longo da formação das primeiras vilas paranaenses. Para tanto, com base nas áreas de história e arqueologia, procurou-se levantar questionamentos, apontar novos rumos e instigar a pesquisa científica.

Palavras-chave: Arqueologia do Paraná; Arqueologia Histórica; História do Paraná; Patrimônio Cultural da Serra do Mar; Caminho do Itupava.

INTRODUÇÃO

No Estado do Paraná são conhecidos, até o momento, cinco caminhos que atravessam a Serra do Mar, efetivados como rotas oficiais ao longo do período colonial. Os caminhos da Graciosa, Arraial, Conceição, Ambrósios e o Itupava representam fragmentos de uma rede de vias que interligavam vilas, proporcionando o desenvolvimento. Nesse contexto, o Caminho do Itupava se caracteriza como uma rota histórica que possibilitou, durante aproximadamente 200 anos, a inter-relação sócio-econômica entre a região litorânea e o planalto de Curitiba.

Atualmente, este significativo patrimônio histórico e arqueológico, se constitui objeto de proteção do Instituto do Patrimônio Histórico e

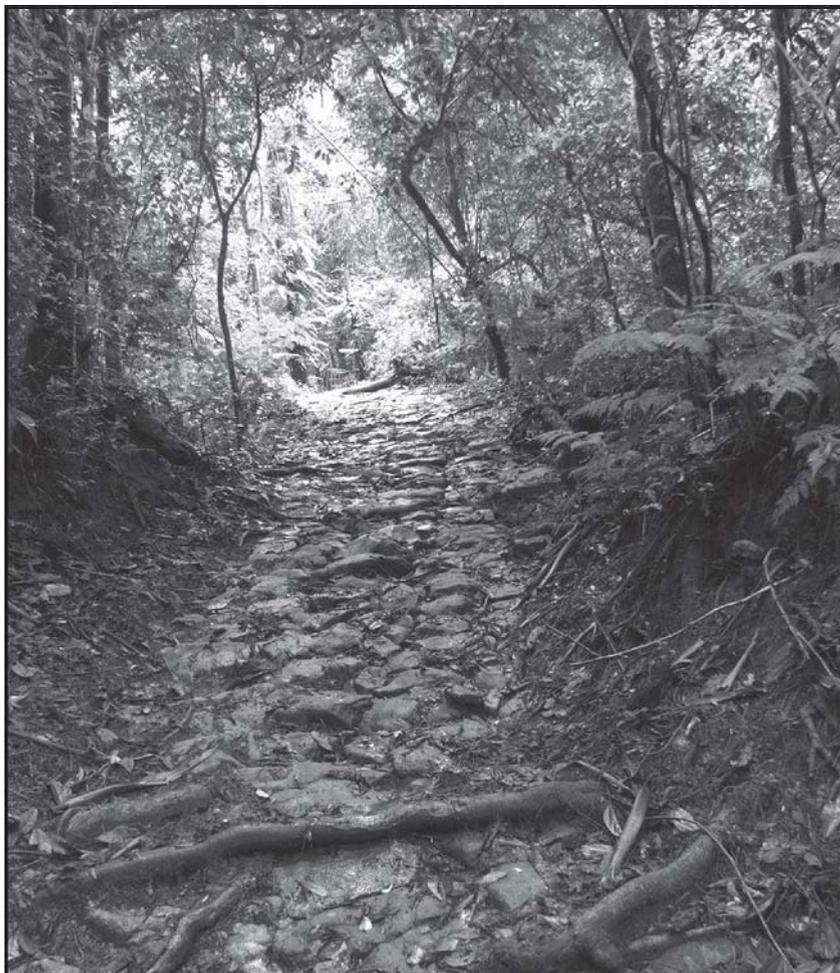
* Geógrafo/Setor de Arqueologia - SEEC/CPC.

** Historiadora/Especialista em Educação. Setor de História - SEEC/CPC.

*** Arqueólogo. Pesquisador Associado do CEPA/UFPR.

Artístico Nacional (IPHAN) e da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná - Coordenadoria do Patrimônio Cultural (SEEC/CPC).

Atravessa a Área de Tombamento da Serra do Mar, também considerada Reserva da Biosfera da Mata Atlântica (UNESCO) e importantes Unidades de Conservação como o Parque Estadual do Pico do Marumbi, a Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi e o Parque Estadual da Serra da Baitaca.



Caminho do Itupava - Serra do Mar (Foto: Julio Thomaz, 2006).

As pesquisas desenvolvidas vêm, desde a década de 1980, possibilitando o envolvimento de diversas instituições governamentais de cunho técnico e científico. Desta forma, a Secretaria de Estado da Cultura do Paraná contou, na área científica, com a parceria institucional do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas da Universidade Federal do Paraná (CEPA/UFPR) e, na área técnica, tendo como enfoque a gestão do Caminho do Itupava, com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente - Programa Proteção da Floresta Atlântica e Instituto Ambiental do Paraná (IAP).

A contextualização histórica do Itupava encontra suporte em uma infinidade de fontes e no presente estudo indica-se as principais que serviram para o entendimento sobre caminhos históricos. Inicialmente, um trabalho fundamental é o do cronista Antônio Vieira dos Santos, que compilou a documentação mais antiga dos arquivos de Paranaguá, Morretes e Porto de Cima em sua obra de 1851: *“Memória histórica, cronológica topographica e descriptiva da Villa de Morretes e do Porto Real vulgarmente Porto de Cima.”* Outro trabalho de referência se direciona ao historiador Francisco Negrão, o qual organizou a edição da documentação do século XVII ao XIX no *“Boletim do Archivo Municipal de Curityba.”* Finalmente, a obra de Júlio Estrela Moreira, do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico do Paraná, que sistematizou as informações destes documentos, entre outros, em sua obra *“Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá”*, de 1975.

Assim, o estudo sobre o Caminho do Itupava vem oferecer a possibilidade de interpretações e discussões principalmente as que se referem a sua origem, seu traçado, sua importância para a viabilização econômica e a sua dinâmica política e social. Neste trabalho optou-se por um recorte espacial direcionado à porção calçada, que se encontra, quase na sua totalidade, em área de preservação da Serra do Mar.

ASPECTOS HISTÓRICOS

O traçado original do Caminho do Itupava estendia-se por 55km, partindo de Curitiba no primeiro planalto paranaense, a uma altitude de 900 metros s.n.m., atravessava a região da Serra do Mar alcançando a 1050 metros s.n.m. no local denominado Boa Vista e atingia Porto de Cima, planície litorânea, a uma altitude de 50 metros s.n.m. O trecho calçado se estende desde o distrito de Borda do Campo, município de Quatro Barras (coordenada geográfica 25° 24' 26" e 49° 01' 39") até o distrito de Porto de Cima, município de Morretes (coordenada geográfica 25° 26' 01" e 48° 52' 26"), totalizando aproximadamente 20km (PARANÁ, 2001).

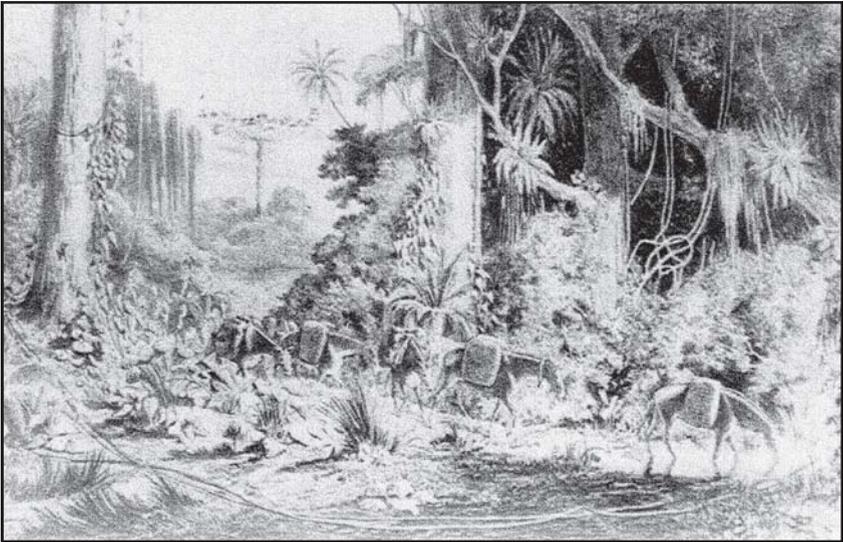


Caminho do Itupava - Serra do Mar

A compreensão histórica do Itupava remete-se a tempos imemoriais, além do próprio processo de conquista e ocupação por parte dos luso-brasileiros (séc. XVII) nas terras indígenas. Segundo o historiador Júlio Moreira, um dos seus primeiros registros data do ano de 1695, em documentação da Câmara da então Vila de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais - Curitiba, quando aparece com a designação de *Caminho do Mar* (1975:9). Naquele momento já existia a preocupação com as vias de acesso com a “marinha” e para tanto os vereadores da vila determinaram que para o “bem comum se fizesse o caminho do mar.” (NEGRÃO, 1906:85).

Ao longo de sua história recebeu outras designações que foram modificadas em função dos locais que interligava, ou dos acidentes geográficos pelos quais atravessava, ou dos postos de arrecadação de taxas instalados em seu percurso, as *Barreiras*. Assim desde o século XVII ao XIX registrou-se diversas denominações como: Caminho do Mar, Caminho da Serra, Caminho de Curitiba, Estrada do Porto, Caminho do Barro Vermelho, Caminho do Cubatão, Caminho de Morretes (MOREIRA, 1975:7) e finalmente Itupava que vem aparecer somente nas documentações em 1846 (*Ibid.*, p. 129).

A denominação Itupava permaneceu até os dias de hoje, remetendo-se a uma das barreiras então localizada às margens do rio Itupava (atual rio São João), onde viajantes, comerciantes e tropeiros pagavam a taxa de *contribuição* sobre os animais carregados na “Barreira do Itupava.” O vocábulo de origem Tupi permite traduções livres que invariavelmente remetem a presença de água, como *itu* (salto de água, cachoeira), *itu'pewa* (muitas cachoeiras, salto rasteiro ou cachoeira branca); da mesma forma, a variação *hitaupaba*, que sugere características



Tropa de muares transportando erva-mate para paranaguá pelo Caminho do Mar. Aquarela de Jean Léon Pallière, datada de 1860 (Fonte: CARNEIRO, 1950).

de paisagem serrana, com *ita* (pedra) e *itaió* (rio de pedras soltas), ou ainda, *ita péua* (itapeva - pedra chata, lajedo) (BUENO, 1983; SAMPAIO, 1987; SILVA, 1989; TIBIRIÇÁ, 1985). Romário Martins, historiador paranaense, indica a designação de rio ou cachoeira, seguida pelo seguinte comentário: “os Guaranis denominavam Ytú as pequenas cachoeiras e ytuppeba aos grandes saltos.” (1934:30).

De acordo com Antônio Vieira dos Santos, cronista do século XIX, Itupava significa: “rio despenhado por salto de pedras” (1950:17). Em relatos mais antigos, como nos Provimentos do Ouvidor Pardino de 1721 encontra-se o termo “hitahuapaba” referindo-se a fenômenos naturais que tanto preocupavam os viandantes: “(...) porque ainda que neste caminho haja as mesmas subidas de serras e morros que se exprementam no caminho que hoje se frequentam sempre será mais conveniente ao bem comum por evitarem as *hitahuapabas*, desgraças e riscos que há no rio do Cubatão”, atual Rio Nhundiaquara (NEGRÃO, 1906:23).

Mas ao questionar sobre a sua origem depara-se com uma explicação que, apesar da imprecisão da narrativa, vale a pena descrever por se apresentar em uma das poucas referências históricas existentes sobre as primeiras passagens do colonizador português. Assim relata

Vieira dos Santos uma “antiga tradição” sobre a descoberta do Itupava na travessia da serra, estimando entre os anos de 1625 a 1650, onde: “(...) huns homens caçadores vindo em seguimento de hua anta pelo mesmo trilho que ella vinha, caminhando, viêrão mata-la no Porto de Çima, ou nos lugáres proximos, e que então por este mesmo trilho foi aberta hua picada que só dava tranzito aos viandantes que querião por ela desçer.” (1950:13-14).

Todavia, faz-se necessário indagar a possibilidade destas antigas trilhas serem de origem indígena, mesmo que a documentação para comprovar tal fato, se constitua escassa e os resultados advindos das pesquisas arqueológicas sejam ainda insuficientes. Esta possibilidade, pode ter sustentação na toponímia indígena regional descrita em roteiros do século XVIII, como: *Ipiramirim*, *Itororon*, *Ipiranguçu* ou *Nhundiaquara*. Assim, convém lembrar que caminhos pré-coloniais facilitaram a penetração luso-espanhola na América, tanto que, este tema tem sido objeto de pesquisa de vários estudiosos, dentre os quais referencia-se o historiador Sérgio Buarque de Holanda:

(...) Da existência efetiva dessas vias já com caráter mais ou menos permanente, antes de iniciar-se a colonização, nada autoriza a duvidar. (...) E assim como o branco ou 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, cujos carreiros ao longo dos rios e riachos, ou em direção a nascentes de águas, se adaptavam perfeitamente às necessidade e hábitos daquelas populações (1975:15-35).

Neste sentido, o Caminho do Itupava fez parte de um conjunto de rotas que contribuíram para efetivar as primeiras ocupações e incursões portuguesas, tendo como objetivo a exploração aurífera e a preação de índios. Tal conjuntura marca o estabelecimento dos arraiais no primeiro planalto (1649) que propiciaram as bases da formação do povoado de Curitiba, posteriormente elevado à Vila em 1693, representando um prolongamento da região litorânea (MOREIRA, 1972:92-95).

Na medida em que se estruturavam as vilas e povoados nos Campos de Curitiba, o Itupava foi se tornando uma das principais vias de comunicação. Sua preferência decorria que “(...) a única vantagem de ser este o caminho mais curto do que pelos outros” (SANTOS, 1950:18); dois dias de viagem era o tempo necessário para atravessá-lo, enquanto pelo Caminho da Graciosa, rota que também interligava o planalto com a

região litorânea, necessitava de quatro dias (MARTINS, 1937:131; WACHOWICZ, 2002:105). No entanto, são inúmeras as referências dos perigos existentes para quem viajava pelo Itupava, cujas adversidades causadas pela sua característica íngreme, são registradas pelo Corregedor da Comarca Manoel dos Santos Lobato em ofício de 1738, considerando o Itupava “(...) o mais penôzo pelas muitas cachoeiras e subidas da Serra (...)” (SANTOS, 1950:38)

Entretanto, tropeiros, viajantes e expedições militares assumiam tais riscos. Até meados do século XVIII o seu trânsito permitia a passagem apenas de viandantes, pois animais de carga ainda não se fazia possível. O transporte de mercadorias era realizado através do serviço de carregadores, sendo estes, “gente do povo, índios administrados ou escravos negros.” (WESTPHALEN, 1998:158). Assim, o relato de Antônio Ribeiro de Macedo, filho do exator da Barreira do Itupava, em suas Memórias sobre Porto de Cima vem auxiliar na percepção deste cotidiano onde, através de depoimentos orais das pessoas mais antigas, descreve: “(...) em epocha anterior (...) a estrada do Itupava ainda era pior, e a tal ponto que as tropas vindas de Curityba e de outros logares do centro, quase não se aventuravam a transpol-a, tão difficil e perigosa era: as cargas da marinha para o centro e vice-versa eram conduzidas até Borda do Campo e dalli para baixo transportadas ás costas por homens e mulheres!” (PARANÁ, 1889:694).

A abertura para o trânsito de muares ocorreu somente em 1769-1770, sob o comando do tenente-coronel Afonso Botelho que, para viabilizar a passagem de suas tropas militares e canhões, abriu com “poder de fogo” um dos piores trechos localizado no alto da Serra, já naquele momento, conhecido como Cadeado (MOREIRA, 1975:38). Desde então facilitou-se o trânsito no Itupava possibilitando a passagem de animais cavалares e principalmente muares, por melhor se adequarem a este tipo de terreno.

Tal ação não representou que os perigos amenizaram, tanto que em 1829, o presidente da Província de São Paulo o comparou a uma “sepultura de tropas, principalmente na serra, cuja descida causa horror pelos precipícios que a cada passo se encontram.” (SANTOS, 1950:211). O próprio Ribeiro de Macedo, em suas Memórias, vem confirmar a dificuldade da viagem mesmo em condições climáticas favoráveis:

A estrada era tão íngreme que todos eram obrigados a se apeiar, ao contrário, arriscavam-se no caso de arrebentar uma silha, a cair de costas serra abaixo. Mesmo assim, alguns mais ousados subiam a cavalo, mas com grande risco. O lugar mais escabroso era o denominado “Cadeado”, onde existiam três degraus pelos

quais os animais eram obrigados a subir, no que sem dúvida se viam bem embaraçados (...). Suando esbaforidos, com ardente sede, como sucede àqueles que sobem morros acantilados, chegavam ao cume da serra onde todos descansavam e saciavam a sede (...). Não estava porém terminada a viagem; continuava por muito tempo, subindo e descendo morros, não tão íngremes como os da serra, até chegarem ao lugar denominado "Campina". Antes disso, em um alto, o viajante que nunca tinha ido a Curitiba, ficava maravilhado pela beleza do panorama (MOREIRA, 1975:205).

Contudo, apesar da sua dificuldade, o Itupava era utilizado por tropas cargueiras e desta maneira a economia se desenvolvia baseada no abastecimento dos mercados internos e na comercialização de diversos gêneros. Dos principais produtos que eram transportados em direção ao litoral estavam a carne verde e seca, toucinho, milho, feijão, trigo, congonha, sola e couros; e, dos que subiam a serra, geralmente produtos importados, como vinhos, azeite, vinagre, aguardente, sal, fazendas secas (SANTOS, 1950:83-84).

A fim de atender este fluxo, em pontos estratégicos e em consonância com as características do relevo, foram se estabelecendo estruturas de apoio (ranchos e pousos), estruturas comerciais e industriais (engenhos de erva-mate e armazéns) assim como estruturas administrativas (casas de barreiras).

Neste sentido, ressalta-se o relato do botânico francês Auguste de Saint-Hilaire que, após sair de Curitiba e descer a Serra do Mar em direção a Paranaguá, registrou a existência de alguns pontos que lhe serviram de apoio (1820). Destes, cita-se a Fazenda da Borda do Campo, propriedade que pertenceu aos padres jesuítas até 1760, quando então foram expulsos do Brasil e seus bens confiscados pela Coroa (LEÃO, 1929:948). Outro ponto indicado nos relatos de Saint-Hilaire, denominava-se Pinheirinho, situado logo abaixo do Cadeado: "Tínhamos levado quase oito horas para percorrer 3 léguas. Meu guia afirmou-me que nos seria impossível alcançar as habitações mais próximas antes do fim do dia. Resolvi, pois, passar a noite no meio da mata, em vista disso, paramos num lugar denominado Pinheirinho, onde parece que os viajantes costumam abrigar-se." (SAINT-HILAIRE, 1978:92).

Referências sobre outras estruturas de apoio ao longo do Itupava são apresentadas por Júlio Moreira, onde descreve a existência de "rodeios" instalados para a acomodação de animais e cargas, tropeiros e viandantes (1975:06). "Ranchos", como o do Cume da Serra (registrado pela pesquisa arqueológica), do Piramirim, do morro Emendado, do

Guaricoca, eram “cobertos de palha e protegidos pelo lado de fora por madeira rústica para abrigar os hóspedes nos dias chuvosos ou de inverno.” (Ibid., p. 42).

Ao mesmo tempo em que o caminho se consolidava nos meados do século XIX enquanto uma via comercial, principalmente no transporte da erva-mate oriunda do planalto, Porto de Çima se estruturava no beneficiamento deste produto, tanto que foram se estabelecendo engenhos de soque aproveitando os rios da Serra do Mar. Vieira dos Santos registrou que, durante o período de 1830 a 1850, existiam em “(...) Porto de Cima té as Campinas dezoito fabricas, e só hua destas movida por animaes.” (1950:313). Os levantamentos arqueológicos, até o momento realizados, registraram dezesseis estruturas edificadas com indícios de atividade proto-industrial no seu entorno (PARANÁ, 1988; CEPA/UFPR, Engemin, 2001). Outro testemunho sobre a existência destas edificações fabris, vem através de Ribeiro de Macedo:

Se a família era assaltada pelo temporal em viagem, tinha de estacionar no caminho em algumas das muitas casas, contíguas a engenhos de mate que então, existiam ao longo da estrada, cujos proprietários nunca se negavam a proporcionar a hospitalidade reclamada (...). As casas a que me refiro eram somente da barreira para baixo, porque na serra propriamente dita, a não ser um morador que tinha um casebre junto ao rio do Ipiranga, ninguém habitava (MOREIRA, 1975:206).

Nesta conjuntura, o Itupava passa por uma nova adequação recebendo benfeitorias, entre estas destaca-se o calçamento de pedras irregulares. O período de duração desta obra não pode ser estimada com precisão, porém indica-se que foi realizada em etapas nas primeiras décadas do século XIX. No ano de 1830, documenta-se por intermédio de uma portaria do presidente da Província as instruções para o conserto do caminho:

Todo o caminho que se houver de fazer por vem a ser desde o alto do morro de pão de loth té ao Porto de Çima, e será todo elle calçado de pedras, e Açudado nos lugares onde admitir (...). As calçadas terão a largura de 15 palmos excepto naquelles lugares muito apertados (...). Estas calçadas deverão ser côncavas para que corraão as agoas pelo meios com sahidias nos lugares competentes. (...) Dever se há fazer as calçadas da maneira seguinte (...), correr se ha hua fieira de pedras grossas pêlos lados, e outra pelo meio e se atravessarão outras

fazendo quadros os quaes serão cheios de pedras mais miúdas e se socarão afim de ficar as calçadas seguras e permanentes. (...) Nos lugares Íngremes e empinados, as calçadas serão feitas com zigue-zagués, para facilitarem as subidas e desçidas (SANTOS, 1950:221-222).

As obras se desenvolveram com dificuldade frente a insuficiência de verbas, às discordâncias políticas entre as vilas litorâneas e à mudança administrativa do país - abdicação de D. Pedro I (1831), quando então foram paralisadas (MOREIRA, 1975:105). Contudo, através do relatório, de 1833, do capitão de engenheiros Francisco Antônio de Oliveira, verifica-se que os trabalhos foram retomados, registrando que: “as pedras foram applicadas da melhor maneira possível, e a largura das calçadas só deixão de ser em harmonia com o que se tem estabelecido naquelles pontos onde a natureza do terreno não permittio a observança da uniformidade.” (SANTOS, 1950:306). No ano de 1842, em ofício da Câmara de Morretes ao presidente da Província, relata-se que o caminho na “(...) Serra principal acha se toda calçada te o Cûme (...)”, indicando inclusive porções situadas no Morro do Pão de Loth e da Farinha Seca (Ibid., p. 389).

Quanto a manutenção do Itupava, o principal problema era os poucos recursos oriundos das Câmaras, determinando em muitos momentos a imposição de trabalhos obrigatórios aos moradores das vilas. Estes trabalhadores, “convocados como soldados das Ordenanças, em regime militar”, serviam aos “cabos” ou “feitores” como mão-de-obra nos consertos e reparos (MOREIRA, 1975:149). Enquanto não existia a cobrança de taxas imposta no século XIX, os trabalhos eram realizados sob ameaças de prisão, castigos e multas. Quando se fazia possível, a Câmara disponibilizava alimentação como carne, feijão, farinha (Ibid, p.149). Esta situação ocorria desde os tempos do Ouvidor Pardinho, quando estabeleceu nos Provimentos, as primeiras normativas administrativas que se tem notícia do Itupava: “Proveo que os juizes e officiaes da câmera obrigassem a todos os vezinhos não só do rocio mais ainda do termo a terem os caminhos que vem para esta villa limpos de trancas, e aterrados feitos cada hu na testada de sua fazenda sob pena de mil reis para o conselho e nos bairros nomearão cabos que tenham cuidado de mandarem concertar os ditos caminhos, sobre o que farão suas posturas e acordãos.” (NEGRÃO, 1906:23).

A situação começa a se modificar quando foi instituído uma tarifação para arrecadar fundos e viabilizar o custeio da sua manutenção. As primeiras cobranças vêm desde 1805 por determinação oficial, denominadas inicialmente de “contribuição voluntária.” (MOREIRA,

1975:61). Em locais estratégicos foram instalados postos para a arrecadação denominados de barreiras. A Barreira do Itupava não se constituiu a única, anteriormente a ela existiram outras como: Barreira da Campina em Borda do Campo e do Barro Vermelho em Porto de Cima. Estes postos mudavam de local em decorrência de surgirem novos traçados, também conhecidos por desvios, que eram utilizados pelos tropeiros a fim de evitarem o pagamento da contribuição. Justamente para evitar tais desvios e concentrar a fiscalização, no ano de 1844 a Barreira do Barro Vermelho foi transferida para a região serrana de Porto de Cima, passando a denominar de Barreira do Itupava (MOREIRA, 1975:185).

A Barreira do Itupava, bem como o caminho, seriam utilizados por mais algumas décadas, mesmo depois da emancipação política do Paraná (1853), quando o primeiro presidente, Zacarias de Goes e Vasconcelos, determinou que a Estrada da Graciosa passaria a ser a principal via de comunicação da nova Província. A indicação veio da avaliação sobre as estradas da marinha do engenheiro militar Henrique de Beaurepaire Rohan, onde desconsiderando o Itupava, direcionou a Graciosa como a mais “vantajosa e melhor se prestasse no transporte por carros e carroagens.” (PARANÁ, 1854).

O fato da Barreira do Itupava ainda continuar como posto de arrecadação e fiscalização se constata pelos documentos oficiais, como a correspondência do ano de 1877 quando o seu administrador, Antonio Diogo Guimarães, comunicava à Tesouraria da Fazenda a transferência do local por questão de segurança:

Communico a V. S^a que vou retirar-me com a administração da barreira do Itupava para a Pracinha em casa do Sr. João Dias Cordeiro, nesta casa também evita o contrabando de tropas de qualquer estrada, motivo d'esta retirada he que hontem com o temporal começou a desmoronar um morro em frente a casa desta barreira e ficou somente uma ponta com tres grandes pedras que com qualquer temporal rola sobre a casa (ARQUIVO PÚBLICO, 31/jan/1877).

No contexto onde o Caminho do Itupava gradativamente perdia sua função econômica, por um breve momento serviu como via de acesso à construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba (1880-1885). O traçado da ferrovia cortaria em dois pontos o Itupava, um no Cadeado, que foi totalmente descaracterizado por essa obra, e o outro próximo a travessia do rio Ipiranga.

Contudo, na década de 1880 verifica-se os indicativos do seu estado de abandono, tanto da Barreira como do próprio caminho.

Documentos da época como o abaixo-assinado dos empreiteiros da ferrovia, negociantes e habitantes da vila de Porto de Cima, solicitando a “abolição do imposto de pedágio”, assim atestam:

(...), a estrada do Itupava não pode ser considerada como caminho transitável, e a prova é que por longos annos não teve absolutamente transito. Se, hoje, por ella se caminha é somente pela necessidade de conduzir materiais e viveres para a construção da estrada de ferro (...). Se foi conservada a barreira não é que o legislador cogitasse de renda foi apenas para evitar que fosse a estrada aproveitada como desvio para a subtração para a renda da Graciosa (ARQUIVO PÚBLICO, 16/set/1881).

A casa da Barreira do Itupava, naquele momento sem uso, é requisitada pelos construtores da Estrada de Ferro para servir como estrutura de apoio às obras, conforme documento: “(...) de tal abandono tem necessitado consideráveis estragos no mesmo proprio que já demandão elles custosos gastos para evitar-se sua completa ruína (...) fazendo por conta da perspectiva companhia os gastos de seus reparos e conservação.” (ARQUIVO PÚBLICO, 23/ago/1883).



Casa da Barreira, no Caminho do Itupava, em 1883 - Porto de Cima (Arquivo: Casa da Memória/Diretoria do Patrimônio Cultural/Fundação Cultural de Curitiba/Coleção Carlos Westerman).

A história do Itupava proporciona não apenas a percepção do caminho em si, ao longo destes séculos, mas também o entendimento das sociedades envolvidas, seus direcionamentos políticos e econômicos, desde o despotismo e omissão do governo de São Paulo às divergências regionais, como as disputas entre Antonina, que privilegiava o Caminho da Graciosa e Morretes - Paranaguá que defendiam o Itupava. Tais divergências, que interferiram negativamente, conseguiram ser solucionadas a partir do momento em que o Paraná emancipado de São Paulo se direcionou à Estrada da Graciosa e à Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba.

Ao mesmo tempo o Caminho do Itupava não poderia manter sua preferência a partir do momento em que não correspondia às necessidades da nova Província do Paraná. Assim na medida em que o principal produto exportador, a erva-mate, deixava de ser beneficiada nos engenhos hidráulicos de Porto de Cima e Morretes, direcionando-se para os engenhos do planalto curitibano que aos poucos introduziam novas tecnologias como o emprego do vapor, acondicionamento em “barricas de pinho” ou mesmo na melhoria do seu transporte (WESTPHALEN, 1998:165-167), a localidade de Porto de Cima e conseqüentemente o próprio Itupava perdiam a vitalidade da sua existência.

ASPECTOS ARQUEOLÓGICOS

A pesquisa histórica, com base nas documentações, correspondências oficiais, relatos, memórias de moradores e viandantes do Caminho do Itupava, contribui de forma significativa para elucidar a sua origem, uso e declínio. O diálogo entre essa pesquisa e a investigação da cultura material realizados até o momento, tem, no entanto, ampliado a compreensão de aspectos essenciais como organização espacial, relações sociais, econômicas e políticas, ocorridas ao longo da sua história. A partir desta perspectiva o Itupava começa a ser tratado como o principal elemento de um complexo de evidências que compõem um sítio arqueológico linear de aproximadamente 20km.

Observa-se que o estudo do Caminho do Itupava sob o enfoque da ciência arqueológica vem sendo realizado desde 1988. Naquele momento, técnicos do então Instituto de Terras, Cartografia e Florestas (ITCF), atual Instituto Ambiental do Paraná (IAP), suscitaram a preocupação com o uso intensivo e sem planejamento de uma pequena porção calçada do Itupava (1,8km), localizada dentro dos limites da Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi. Assim, em parceria com a Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, realizou-se nessa porção o

primeiro levantamento sistemático, tanto do seu calçamento quanto de suas áreas laterais.

O resultado deste trabalho foi a identificação e mapeamento de doze locais com evidências arqueológicas situados às margens do Itupava, notadamente concentradas nas proximidades dos rios São João e Taquaral, vertente oriental da Serra do Mar. Esses vestígios, compostos por ruínas de construção de alvenaria de pedra com a presença de argamassa de cal de concha, representam restos de fundações, paredes, fornos, muros ou canais para condução d'água (PARANÁ, 1988).

Na década de 1990, além das prospecções arqueológicas, que auxiliaram no reconhecimento de 10,2km de calçamento na Serra do Mar, foram realizados levantamentos métrico-arquitetônicos de nove daquelas ruínas (PARANÁ, 1990). Os resultados até então obtidos, possibilitaram a identificação de atividades produtivas proto-industriais e administrativas, descritas anteriormente, como pertencendo às primeiras décadas do século XIX. Tendo a pesquisa histórica como suporte, evidenciou-se uma concentração de vários indícios de engenhos representando um núcleo de produção, de residências e, pelas características estruturais e situação espacial em relação ao caminho, dos remanescentes da então Barreira do Itupava.

Dando prosseguimento aos estudos, realizou-se um diagnóstico do estado de conservação do patrimônio arqueológico do Itupava. Além das prospecções sub-superficiais, que localizaram trechos inéditos de calçamento original, recobertos por sedimentos acumulados por um século de abandono, foram registradas novas estruturas edificadas em seu entorno, efetuadas coletas amostrais de material superficial, identificadas técnicas construtivas viárias e delimitadas áreas de influência, resultando em um zoneamento preliminar (CEPA/UFPR/Engemin, 2001). Concomitantemente, efetuou-se o levantamento topográfico que determinou 20.239,92 metros de caminho calçado e, com a implantação de quatro marcos geodésicos, o Itupava passou a fazer parte da cartografia oficial do Estado (PARANÁ, 2001).

Com largura média de 2,5m, o Itupava apresentou naquele momento, bom estado de conservação em cerca de 70% de seu traçado calçado, considerando-se o nível de estabilização do calçamento de pedras irregulares e de seus elementos estruturais originais como aterros, meio-fios e drenagens. No entanto, algumas ruínas, mostraram-se bastante danificadas pela ação antrópica recente (CEPA/UFPR/Engemin, 2001).

Junto às ruínas, verificou-se intensa deposição de material arqueológico, em extensas áreas de acúmulo superficial e profundidade de 50cm em média. Desta forma, encontrou-se expressiva quantidade

de material vítreo (garrações, garrafas, frascos); de louças, com uma variedade decorativa, funcional e de composição da pasta (faianças, faianças-finas, *ironstone*, porcelanas, grés e *biscuit*); assim como materiais em metal, produtos de olaria, cerâmica cabocla e a presença recorrente de ferraduras de muaras ao longo de todo o Itupava (CEPA/UFPR/Engemin, 2001).

Os trabalhos de campo, identificaram outros remanescentes importantes para o entendimento do Itupava. São locais de antigos pousos (sem vestígios estruturais), pátios de rodeios (para descanso e manejo das tropas), pequenos açudes e jazidas de retiradas de pedras. Destaca-se também, um provável atracadouro em alvenaria de pedra localizado em Porto de Cima (rio Nhundiaquara), possivelmente associado a um cais de porto fluvial, caracterizando a transição modal do Caminho do Itupava. Da mesma forma, o detalhamento de um intrincado sistema de valos laterais não calçados, com extensão estimada de 6km intermitentes, constituiu outro importante elemento paisagístico e arqueológico. Tais valos, com dimensões que podem atingir 4m de profundidade por 3,5m de largura, evidenciam a possibilidade de terem constituído o traçado anterior ao calçamento, além de serem atribuídos à drenagem e/ou condução secundária de tropas.

Além destes remanescentes, os dados coletados também contribuem, *a priori*, para a hipótese da origem pré-colonial do Itupava (CHMYZ, 2004:22). Apesar da existência de elementos que vêm suscitar tal questionamento, como a toponímia indígena a ele associada, considera-se precoce filiá-lo às Tradições Arqueológicas do Brasil Meridional, mesmo diante da existência, no entorno do seu traçado original no planalto, de sítios arqueológicos ceramistas da Tradição Itararé e aceramistas da Tradição Umbu. A contemporaneidade de alguns sítios arqueológicos indígenas pré-coloniais ou históricos com o Itupava deve ser entendida à luz de uma profunda revisão dos dados disponíveis, levando-se em conta, inclusive, as dezenas de pesquisas realizadas na planície litorânea paranaense.

Ressalta-se enfim, que a ocorrência de fragmentos e/ou peças inteiras formam um acervo de rica expressão plástica que compõem uma documentação insubstituível ao trazer à tona as várias facetas do cotidiano colonial, imperial e mesmo do início do período republicano. A coleta amostral efetuada em todas as fases da pesquisa, priorizou o material arqueológico superficial, principalmente aqueles na iminência de impacto. Esse acervo, com aproximadamente 400 peças, encontra-se sob a guarda do Museu Paranaense da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná e do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas/UFPR.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho aqui apresentado procura oferecer indicativos a futuras análises que poderão abordar temáticas diferenciadas. Assim, além de situar o Caminho do Itupava diante do cenário histórico regional e contextualizá-lo na Serra do Mar, ainda são necessários aprofundamentos sobre questões fundamentais como divergências político-econômicas, enfrentamentos entre classes e/ou instituições sociais, *modus vivendi* dos tropeiros, índios administrados, negros escravos e dos trabalhadores ou ainda, experiências de viajantes e estudiosos.

Tanto a história como a arqueologia tem mostrado o Itupava, em sua existência, como um espaço de interação de diferentes grupos humanos, desde o indígena, passando pelos faiscadores de ouro, tropeiros e até o próprio usuário contemporâneo. Para corroborar na busca de tal compreensão, faz-se necessário contextualizar os resultados obtidos ao entendimento da ordenação social à luz de estudos que envolvam análise dos seus diversos espaços e paisagens. Salienta-se, para tanto, o universo geográfico pelo qual o Itupava atravessa desencadeando realidades e situações diferenciadas em experiências vividas no planalto, na serra ou na planície litorânea.

Por outro lado, evidencia-se a preocupação com a proteção e conservação deste rico patrimônio histórico-arqueológico, bem como de todo o material a ele associado. Considerando que a pesquisa científica corrobora com a criação de prerrogativas voltadas às questões preservacionistas, ressalta-se que os resultados, proporcionaram um embasamento para a criação das Normativas de Uso do Caminho do Itupava. Essas normativas, foram elaboradas pela Secretaria de Estado da Cultura do Paraná em conjunto com a Procuradoria Geral do Estado do Paraná a fim de dar cumprimento às diretrizes do Tombamento da Serra do Mar (1986).

Todavia, qualquer intervenção no Caminho do Itupava deve ter como enfoque norteador um planejamento calcado na legislação vigente a fim de assegurar a integridade deste bem cultural (Lei Federal 3.924/61, Lei Estadual 1.211/53, Normativas de Uso do Caminho do Itupava - Resolução 060/2004). Para tanto, vale ressaltar que, do ponto de vista técnico, se constituem imprescindíveis a aplicação de trabalhos especializados de restauração tendo como aporte a arqueologia. Acrescenta-se a essas ações, um uso público ordenado, educativo e seguro, considerando a inter-relação entre unidades de conservação ambiental, parcerias técnicas entre organismos públicos, civis e a participação da comunidade local.

Diante do exposto, o Caminho do Itupava representa, portanto,

uma herança cultural única, com forte apelo educativo e inequívoca vocação a museu à céu aberto. A educação patrimonial torna-se assim um instrumento fundamental na valorização desse patrimônio histórico e arqueológico e na formação de uma consciência cidadã.

ABSTRACT: The present article has as objective presents partial results of the research done along the Caminho do Itupava, particularly the part that crosses the Serra do Mar mountain range. These studies synthesize the technical and scientific institutional efforts that significantly broadened the knowledge of the insertion of the Itupava trail's dynamics in relation to the environmental diversity and the socioeconomic development during the formation of the state of Paraná. To achieve this, questions were made, new directions pointed out and scientific research simulated, all this based on historical and archeological data.

KEY - WORDS: Archaeology of Paraná; Historical archaeology; History of Paraná; Cultural Heritage of Serra do Mar; Trail of Itupava;

REFERÊNCIAS

ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ. **Correspondências do governo.** 1854-1886.

_____. Porto de Cima-1886. **Boletim do BAP.** Curitiba, a. 6, n. 8, p. 20. 1981.

ARQUIVO DA COORDENADORIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL-SEEC. **Projeto Caminho do Itupava.** 1988-2005.

BUENO, Francisco da Silveira. **Vocabulário Tupi-Guarani.** 2 ed. São Paulo: Editora Gráfica Nagy, 1983.

CARNEIRO, Newton. **Iconografia paranaense.** Curitiba: Imprensa Paranaense. 1950.

CENTRO DE ESTUDOS E PESQUISAS ARQUEOLÓGICAS (CEPA)/ UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ/ENGEMIN. **Levantamento e zoneamento arqueológico do Caminho do Itupava - Serra do Mar.** Curitiba, Secretaria de Estado do Meio Ambiente-SEMA/Programa Proteção da Floresta Atlântica, 2001.

CHMYZ, Igor et al. A arqueologia da área do loteamento Alphaville Graciosa, em Pinhais, Paraná. **Arqueologia: Revista do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas**. Curitiba, v.8, p 01-34, 2004.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Caminhos e fronteiras**. 2 ed. Rio de Janeiro: J. Olympio/Departamento de Cultura da Guanabara, 1975.

JACOBUS, André L. A estrada das tropas e seus três registros. In: **Seminário Nacional sobre Tropeirismo**. Bom Jesus/RS, 1996.

LEÃO, Agostinho Ermelino de. **Dicionário histórico e geográfico do Paraná**. Curitiba: Empresa Graphica Paranaense, 1926-1929.

_____ **Antonina - factos e homens**: da idade archeolitica á elevação a cidade. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, 1999. (Edição fac-símile de 1926).

MARTINS, Alfredo Romário. Toponímia indígena do Paraná. **Revista do Círculo de Estudos Bandeirantes**. Curitiba, v. 1, n. 1, p. 21-37. 1934.

_____ **História do Paraná**. Curitiba: Emp. Gráfica Paranaense Placido e Silva & Cia, 1937.

MOREIRA, Júlio Estrela. **Eleodóro Ébano Pereira e a fundação de Curitiba à luz de novos documentos**. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1972.

_____ **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá**. Curitiba: Imprensa Oficial. 1975.

NEGRÃO, Francisco (org.). Fundação da Villa de Curityba 1668 á 1721. In. **Boletim do Archivo Municipal de Curityba: documentos para a historia do Paraná**. Curiyba: Impressora Paranaense, 1906.

O DEZENOVE de Dezembro. Curitiba, 1854-1890.

PARANÁ, Sebastião. **Chorographia do Paraná**. Curitiba: Annibal Rocha, 1899.

PARANÁ. **Relatório do Presidente da Província**, Zacarias de Góes e Vasconcellos na Abertura da Assembléa Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854. Curitiba: Typ. Paranaense de C. Martins Lopes, 1854.

_____ **Tombamento da Serra do Mar.** SECRETARIA DA CULTURA E DO ESPORTE/COORDENADORIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL. Curitiba, 1987.

_____ **Caminho colonial do Itupava - prospecção arqueológica.** SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA/COORDENADORIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL; Instituto de Terras, Cartografia e Florestas. Curitiba, 1988.

_____ **Levantamento métrico-arquitetônico das ruínas do Caminho do Itupava.** SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA/COORDENADORIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL. Curitiba, 1990.

_____ **Normativas de Uso do Caminho do Itupava.** SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA; CONSELHO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO. Curitiba, 2002. Resolução Nº. 060/2004.

_____ **Levantamento topográfico do caminho do Itupava.** SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE; SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA DO PARANÁ/COORDENADORIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL. Curitiba, 2001.

REDE DE VIAÇÃO PARANA-SANTA CATARINA. **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná: 1885-1935.** Curitiba: Imprensa Paranaense, 1935.

SAMPAIO, Teodoro. **O Tupi na Geografia Nacional.** São Paulo: Nacional, 1987.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem a Curitiba e Santa Catarina (1820).** São Paulo/Belo Horizonte: USP/Itatiaia, 1978.

SANTOS, Antônio Vieira dos. **Memória histórica chronologica, topographica e descriptiva da villa de Morretes e do Porto Real - 1851.** Curitiba: Museu Paranaense, 1950.

SILVA, Julio Cleto da. **Pequeno Vocabulário Indígena.** Curitiba: MIS, set. 1989. n. 9.

TAKAHASHI, Leide Y.; THEULEN, Verônica; OTA, Sueli N. **Plano de uso público: Caminho do Itupava.** Secretaria de Estado do Meio Ambiente/ Programa Proteção da Floresta Atlântica, Curitiba, 2001.

TIBIRIÇÁ, Luis Cláudio. **Dicionário de Topônimos Brasileiros de Origem**. 1 ed. São Paulo: Editora Traço, 1985.

WACHOWICZ, Ruy. **História do Paraná**. 10 ed. Curitiba: Imprensa Oficial, 2002.

WESTPHALEN, Cecília Maria. **Porto de Paranaguá: um sedutor**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, 1998.