

A B A C Ø

REVISTA DE CULTURA Y CIENCIAS SOCIALES

2.ª ÉPOCA • VOLUMEN 4 • 2018 • Nº 98

10 € (IVA INCLUIDO)

EL TURISMO

DESARROLLO
TRANSFORMACIÓN
Y CONTROVERSIAS
DE UN FENÓMENO
SOCIAL

TOURISM
OCCUPATION FORCE

ALL TOURISTS
RE BASTARD



TEXTOS URGENTES
LAS DIFICULTADES ACTUALES DE LA
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Y EL URBANISMO

CRÓNICA Y CRÍTICA DE LA CULTURA
TURISMO INDUSTRIAL
VS. TURISMO CULTURAL
EL TURISMO ES UN GRAN INVENTO
EN EL CENTENARIO DEL CINEASTA
PEDRO LAZAGA

Daniel Hiernaux • Miguel Á. Troitiño • Libertad
Troitiño • Rubén C. Lois • Lucrezia López
• Belén M^a Castro • Asunción Blanco-Romero
• Macià Blázquez-Salom • Marc Morell
• Olga Tzatzadaki • Onofre Rullan
• Alfonso Mulero • Manuel Rivera
• Jorge Olcina • André Argollo
• Rubens Alves • José I. Fdez.
del Castro • Francisco Glez.
Buendía • Javier Puertas
• Daniel Marías

WE HATE
TOURISM
TOURS

SUMARIO 98

4 NORMAS PARA LA PUBLICACIÓN DE ARTÍCULOS

5 PRESENTACIÓN. EL TURISMO, DESARROLLO, TRANSFORMACIÓN Y CONTROVERSIA DE UN FENÓMENO SOCIAL
Daniel Marías

9 COLABORADORES, RESÚMENES, SUMMARIES

EL TURISMO, DESARROLLO, TRANSFORMACIÓN Y CONTROVERSIA DE UN FENÓMENO SOCIAL

22 1. UN COLOSO CON PIES DE BARRO. NOTAS CRÍTICAS SOBRE TURISMO Y CULTURA EN EL SIGLO XXI
Daniel Hiernaux-Nicolas

29 2. TURISMO Y DINÁMICAS URBANAS: EL ÁREA CENTRAL DE MADRID
Miguel Ángel Troitiño Vinuesa y Libertad Troitiño Torralba

46 3. REFLEXIONES ACERCA DEL TURISMO ESPIRITUAL A LO LARGO DEL CAMINO DE SANTIAGO
Rubén Camilo Lois González, Belén M^a Castro Fernández y Lucrezia López

55 4. TURISMOFOBIA COMO ARMA ARROJADIZA
Asunción Blanco-Romero, Macià Blázquez-Salom y Marc Morell

65 5. INSTAGRAM TOURISM VS INVISIBLE CITY: A RESEARCH ABOUT VENICE'S ARTISANAL ACTIVITIES
Olga Tzatzadaki

73 6. DEL LLANO A LA MONTAÑA Y DEL NORTE AL SUR EN BUSCA DE CLIMA, PAISAJE Y EXPERIENCIAS. VALLEDEMOSSA Y DEIÀ (MALLORCA) COMO RECLAMOS TURÍSTICOS
Onofre Rullan Salamanca

84 7. TURISMO DE NATURALEZA Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS EN ESPAÑA
Alfonso Mulero Mendigorri y Manuel Rivera Mateos

97 8. ¿PUEDE EL CAMBIO CLIMÁTICO ALTERAR LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN NUESTRO PAÍS?
Jorge Olcina Cantos

105 9. TURISMO CULTURAL: OS MONUMENTOS DO CAMINHO DO MAR [SÃO PAULO, BRASIL]
André Munhoz de Argollo Ferrão, Rubens Alves de Brito y Francisco Rodrigues Torres

112 10. FILOSOFÍA Y PLACER DE CONOCER EL MUNDO AQUÍ Y AHORA: DISOLVIENDO LA DICOTOMÍA TURISTAS / VIAJEROS
José I. Fernández del Castro

TEXTOS URGENTES

118 11. LA ENCRUCIJADA ACTUAL DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y DEL URBANISMO
Francisco González Buendía

CRÓNICA Y CRÍTICA DE LA CULTURA

130 12. LA AVPIOP ASESORA AL GOBIERNO VASCO EN EL DISEÑO DEL PRODUCTO TURÍSTICO "TURISMO INDUSTRIAL DE EUSKADI"
Javier Puertas

134 13. ENFOCANDO LA SOSTENIBILIDAD EN EL TURISMO... LAS I^{as} JORNADAS SOBRE TURISMO EN CONIL DE LA FRONTERA
José I. Fernández del Castro

136 14. EL TURISMO ES UN GRAN INVENTO CRÓNICA DE MEDIO SIGLO EN EL CENTENARIO DEL DIRECTOR DE CINE PEDRO LAZAGA
José I. Fernández del Castro

RESEÑAS DE LIBROS

141 *Anne Carson: Chispazos en la oscuridad.* José de María Romero Barea.

La montaña y el arte. Miradas desde la pintura, la música y la literatura. Daniel Marías.

La sociedad literaria y el pastel de piel de patata de Guernsey. Belén Punzón Seldas.

Eduardo Lago: Ciudad de multitudes, la más solitaria de las ciudades. José de María Romero Barea.

Próxima estación, Atenas. Nacho F. Castro.

Turismo y salud: traducción, interpretación y comunicación intercultural en el sector turístico europeo. Laura Álvarez Francisco.

ABCØ

REVISTA DE CULTURA Y CIENCIAS SOCIALES

2ª época • volumen 4 • número 98 • 2018

EL TURISMO
DESARROLLO, TRANSFORMACIÓN
Y CONTROVERSIA DE UN
FENÓMENO SOCIAL

TURISMO CULTURAL: OS MONUMENTOS DO CAMINHO DO MAR [SÃO PAULO, BRASIL]

Recibido: 21/10/2018 • Aprobado: 17/11/2018

André Munhoz de Argollo Ferrão

Profesor
Universidade Estadual de Campinas
Brasil

Rubens Alves de Brito

Arquitecto
Universidade Estadual de Campinas,
Brasil

Francisco Rodrigues Torres

Historiador
Universidade Estadual de Campinas
Brasil

Cubatão é uma cidade brasileira de 118.720 habitantes (IBGE, 2010) situada entre duas grandes sedes metropolitanas – São Paulo e Santos – sendo o único dos nove municípios que compõem a Região Metropolitana da Baixada Santista a não ter o seu território banhado pelo mar. Se por um lado isso pode caracterizar uma desvantagem no que se refere ao Turismo (principalmente o chamado turismo de massa) por outro, seu território é a passagem do grande fluxo de turistas de São Paulo (capital e interior do estado) para Santos e as demais cidades litorâneas da Baixada Santista. Em suma, Cubatão se caracteriza por ser o “caminho do mar” para os paulistas.

Cubatão leva o seu nome baseado na referência ao rio Cubatão – que em “Tupi” quer dizer “porto de pé de serra” (SANTOS, 1937). De fato a bacia hidrográfica do rio Cubatão compõe a maior parte do território do município. A cidade é conhecida como um importante pólo industrial e petroquímico, principalmente devido à proximidade com o Porto de Santos (o maior do Brasil, em tamanho e volume de entrada e saída de mercadorias).

É fácil compreender que além de se caracterizar como o “caminho do mar” para os turistas de São Paulo ao litoral de Santos, Cubatão é também o “caminho do mar” para os produtores brasileiros – de São Paulo e de grande parte do interior do Brasil – para o Porto de Santos.

A característica de ser o “caminho do mar” de São Paulo marcou o território de Cubatão desde o período colonial. São Vicente, fundada em 1532, Santos, fundada em 1546 e São Paulo, fundada em 1554 eram ligadas passando pelo território da bacia do rio Cubatão. O imenso “paredão” da Serra do Mar (mais de 700 metros de altitude) deveria ser vencido por caminhos de terra.

O processo de ligação entre o planalto paulista e a Baixada Santista ocorreu com a implantação de outros “caminhos do mar”. Alguns personagens tiveram atuação decisiva, pois D. Luis Antônio Botelho de Souza Mourão, o Morgado de Mateus, assumiu o governo da Capitania de São Paulo durante o período de 1765 a 1775, e dinamizou a produção de açúcar com o necessário escoamento através do Porto de Santos (PE-

TRONE, 1965, p. 86). Na sequência das demandas da capitania, o governador Bernardo José Maria de Lorena providenciou a construção da "Calçada do Lorena", importante obra para vencer o declive da Serra do Mar. Na segunda década do século XIX, a ligação seca entre o povoado de Cubatão e a Vila de Santos foi outro trecho do "caminho do mar" que facilitou o acesso. Posteriormente com o aumento considerável de outra cultura, o café, houve necessidade de se construir uma estrada que atendesse ao fluxo maior de tropeiros, viajantes, animais de carga e, em 1841, houve a inauguração da "Estrada da Maioridade" (SÃO BERNARDO DO CAMPO, 1975, p. 9), cujo traçado, no decorrer do século XX, a tornaria reconhecida como "Caminho do Mar". O ponto de inflexão na história das vias carroçáveis foi a inauguração, em 1867, da "Ferrovia Santos Railway", popularmente conhecida como a "Ferrovia dos Ingleses" (FREITAS, 1978, p. 85), a qual reconfigurou as formas de transporte e deslocamentos.

Portanto, o território que se consagrou como o "caminho do mar" de São Paulo à Baixada Santista foi de crucial importância, pois através desta via houve abertura da Capitania de São Paulo para o mundo. Durante meio século, até 1841, era o único meio de acesso ao litoral, conforme Lemos (2013, p. 69). A professora Inez Garbuio Peralta (1974, p. 77) ratifica a informação ao apresentar o número de carros que trafegava pelo Caminho do Mar e arrolados pela Barreira do Cubatão. Entre outubro de 1852 a junho de 1853, passaram pela Barreira, 728 carros. Entre 1854 e 1855, esse número expandiu-se a 763, além de 178.980 animais carregados.

Assim, o Brigadeiro Rafael Tobias de Aguiar, ao constatar o estado de abandono no qual se encontrava o caminho, prontamente determinou a construção de outra estrada, não apenas para o tráfego de passageiros, mas também para mulas sobrecarregadas de sacas de café, o principal produto agrícola do Brasil, o qual se constituiu o financiador da construção do "Caminho do Mar", no início do século XX.

Turismo e educação patrimonial nos Monumentos do Caminho do Mar

Os monumentos do "Caminho do Mar" constituem hoje importantes pontos de visitação, onde os turistas podem desfrutar de uma vista maravilhosa da Baixada Santista a partir da Serra do Mar, e também apreender um pouco da história paulista e brasileira por meio de um elaborado processo de educação patrimonial, baseado principalmente na Abordagem Sistemática e no Pensamento Complexo.

Os escritos produzidos por Edgar Morin constituem objeto de muitos ensaios críticos. Apesar de sua obra mais célebre – O Método – ter vindo a lume em 1975 (ver MORIN, 2005), os livros (6 volumes) continuam sendo referenciados por autores que desejam entender a linha abordada por um dos intelectuais que melhor interpretou a complexidade e seus nexos na sociedade contemporânea.

Morin, em texto produzido no ano de 1999, se debruça sobre o sistema educacional francês (que influenciou, e em certa medida ainda influencia a cultura ocidental), abordando as formas de como se faz educação, suas consequências e novos posicionamentos possíveis, no entanto, o estudo ultrapassa esta barreira e se constitui num referencial para ampliar as discussões em diversas áreas (MORIN, 1999). No presente artigo, a abordagem sobre o Turismo segue esta linha para tentar entender os diferentes processos que estão imbricados, sobrepostos ou justapostos no caso tomado como objeto de estudo, que se encontra situado na cidade de Cubatão, Região Metropolitana da Baixada Santista, estado de São Paulo (Brasil): os denominados Monumentos do Caminho do Mar.

Morin (1999) apresenta uma reflexão sobre as várias possibilidades que se estabelecem numa comunicação ao se utilizar determinada palavra. O autor considera que há necessidade em se situar, em se conhecer de forma mais ampliada o contexto para que haja uma interpretação abrangente e efetiva seja qual for o pro-

cesso que se pretende estudar. No que se refere ao Turismo na Baixada Santista, considerando-se a importância ambiental e geológica da Serra do Mar, o foco cultural e educacional na História de São Paulo e no município de Cubatão, há que se concordar com Blaise Pascal (2002) quando assevera que “não [se pode] conhecer o todo se não [se] conhecer particularmente as partes, e não [se pode] conhecer as partes se não [se] conhecer o todo”.

Uma abordagem sistêmica do Turismo para os Monumentos do Caminho do Mar

O entendimento geral do termo “turismo” diz respeito à ação de deslocamento, realizado de forma prazerosa, a determinados locais eleitos como interessantes. Nesta definição, o elemento exótico deve marcar o lugar para que suscite a curiosidade. Entretanto, apesar de conter ações pragmáticas da atividade turística, as definições do termo remetem a um entendimento reduzido a locais considerados prazerosos ou aos procedimentos para que a visita ocorra com a utilização de guia, alimentação, pernoites dentre outros. Fica marcado, mesmo nas breves definições, o caráter eminentemente mercadológico, cujos locais a serem visitados possuem maior valor se forem apresentados de forma mais atrativa.

A característica de compra e venda na atividade turística se faz a partir da apresentação de um produto, o local, e sua consequente compra pelo interessado, o turista. Ocorre que ao se relacionar o local denominado “turístico” apenas à estrutura necessária para a visita ou ao ato de se deslocar, o entendimento se torna compartimentado, linear e simplista. Ao se aplicar o pensamento complexo, o primeiro ponto a ser considerado constitui o contexto no qual está inserido o local a ser visitado.

“Todavia, a pesquisa sobre os sistemas territoriais integrados – urbanos ou rurais – pode levar à implantação (ou adequação) de empreendimentos

sustentáveis inovadores em diferentes nichos de negócios que surgem no meio rural, assim como nas cidades, a partir do reconhecimento de um contexto de complexidade e integração que nos dias de hoje (e cada vez mais será assim) encontra-se em permanente estado de mudança” (ARGOLLO FERRÃO, 2015, p. 23).

O professor André Argollo observa que para um empreendimento territorial ser considerado resiliente e sustentável deve ser estudado como se fosse um “sistema integrado”, pois locais turísticos, ou não, encontram-se inseridos em um determinado contexto que não pode ter sua importância diminuída, sob pena de se comprometer o seu entendimento. Tal qual Morin (1999), Argollo Ferrão (2015) não prescinde do pensamento complexo para a compreensão de tais sistemas. O processo de reconhecimento de determinado objeto – território ou empreendimento – traz consigo um “permanente estado de mudança” que leva o pesquisador a considerar o seu estudo sempre “em processo”.

Morin (1999), por sua vez, considera que conhecer apenas as partes de um conjunto não basta, pois não corresponde ao “fenômeno sistêmico” ou “conjunto organizado” (p. 3). Neste aspecto, a ênfase está nas relações que só ocorrem devido ao elo existente entre as partes. O autor cita que a junção das partes conduz ao sistema e, este, propicia que as “emergências” desponham de forma natural. Cumpre atentar para a etimologia do termo, o qual corresponde a trazer à luz, subir à superfície, ou seja, vir à tona o que estava submerso e, desta forma, propiciar uma visão complexa do todo.

O contexto dos Monumentos do Caminho do Mar

O chamado pensamento complexo se utiliza do conhecimento clássico, científico aliado ao aspecto metafísico, o que justifica uma abordagem sistêmica sobre os Mo-



Fig. 1. Monumentos do Caminho do Mar: o "Cruzeiro Quinhentista".
Foto: Bruno Campos, 2018.

numentos do Caminho do Mar. A história deste caminho está ligada com o próprio processo de desenvolvimento da Capitania de São Paulo. Houve necessidade de ligação da hinterlândia paulista ao porto de Santos para escoamento de carregamentos de açúcar (PETRONE, 1968, p. 191), no século XVIII, e de café, no século XIX (ARGOLLO FERRÃO, 2015, p. 51).

Os Monumentos do Caminho do Mar estão ligados às comemorações relativas ao centenário da Independência do Brasil, ocorridas no ano de 1922. Desde o ano anterior, havia preparativos em vários estados brasileiros. O Rio de Janeiro, então capital do Brasil, organizava a "Exposição Internacional do Centenário da Independência" (www.cpdoc.fgv.br), além da transladação dos restos mortais do Imperador D. Pedro II e da Imperatriz Tereza Cristina que se encontravam na Europa (www.apmt.mt.gov.br). Outros estados comemoraram com atividades cívicas que envolviam desfiles, palestras que enaltessem a data.

O estado de São Paulo, à época, era governado por Washington Luiz que resolveu construir monumentos que rememorassem o desenvolvimento histórico da nação. Todas as construções seriam instaladas no Caminho



Fig. 2. Monumentos do Caminho do Mar: o "Pontilhão Raiz da Serra".
Foto: Bruno Campos, 2018.

do Mar, a antiga ligação entre o interior paulista e o porto de Santos. O arquiteto responsável pelas obras foi Victor Dubugras e os desenhos em azulejo são de autoria de José Wasth Rodrigues (SÃO BERNARDO DO CAMPO, 1975, p. 12).

Próximo à refinaria de petróleo "Presidente Bernardes", em Cubatão, se situa o primeiro monumento ou rancho, devido este termo significar local de parada e descanso para antigos mercadores. A construção denominada "Cruzeiro Quinhentista" (Figura 1) constitui-se de uma cruz central ladeada por bancos que ambientam o espaço.

Na cruz há uma gravação em pedra com nomes de indígenas, nomes dos primeiros povoadores, além dos nomes de padres da Companhia de Jesus. Nos desenhos pode-se observar a abertura dos primeiros caminhos na Serra do Mar e as lutas ocorridas contra índios durante o processo de ocupação.

Seguindo a direção da serra surge o segundo monumento, o "Pontilhão Raiz da Serra" (Figura 2), em cuja estrutura estão inseridas duas placas que fazem referência à pavimentação em concreto do caminho. Há que se perceber que, atualmente, o Pontilhão não está sobre nenhum corpo hídrico aflorado.



Fig. 3. Monumentos do Caminho do Mar: o "Padrão do Lorena". Foto: Marcos Piffer, 2007. <<http://marcospiffer.com.br/?p=7144>>.

Na sequência encontra-se o terceiro monumento, denominado "Padrão do Lorena" (Figura 3), o qual se constitui de um arco que, em sua parte inferior, consta uma imagem de Bernardo José Maria de Lorena, um dos governadores da Capitania de São Paulo, o responsável pela construção de um dos "caminhos do mar".

Conforme o Caminho do Mar se torna mais íngreme, as construções tomam proporções ampliadas e assim é que o "Rancho da Maioridade" (Figura 4) surge como um dos monumentos mais marcantes, pois se constitui em uma arquitetura edificada em desnível acentuado e, por isto mesmo, explora a encosta da serra. O nome representa uma homenagem à maioria antecipada de D. Pedro II, o mesmo que nas comemorações do centenário da Independência do Brasil teria seus ossos trasladados. Tais particularidades e sobreposições de fatos permitem que a visita aos Monumentos do Caminho do Mar não seja apenas atrativa pela beleza da paisagem – o que em si já seria suficiente – mas pelo conteúdo educacional e histórico que pode agregar à experiência do turista.

A parada seguinte ocorre no monumento denominado "Belvedere Circular" (Figura 5), um mirante semi circular



Fig. 4. Monumentos do Caminho do Mar: o "Rancho da Maioridade". Foto: Maurício Simonetti, 2016.

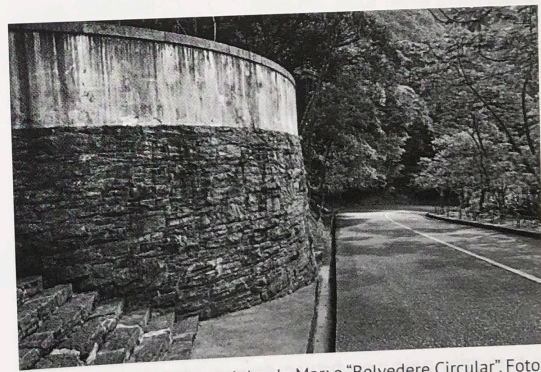


Fig. 5. Monumentos do Caminho do Mar: o "Belvedere Circular". Foto: Marcos Piffer, 2007. <<http://marcospiffer.com.br/?p=7144>>.

que possibilita ao viajante o desfrute da natureza que se encontra plena e exuberante perante seus olhos.

Na sequência surge o "Pouso de Paranapiacaba" (Figura 6), cujo nome na língua "Tupi" significa "lugar de onde se avista o mar". O monumento consiste de uma casa com arcos em sua frontaria. Na entrada principal há um mural confeccionado em azulejos representando



Fig. 6. Monumentos do Caminho do Mar: o "Pouso de Paranapiacaba". Foto: Adriana Mattoso, 2016.

um mapa rodoviário. A construção exalta o desenvolvimento alcançado pelo estado de São Paulo ao passar por diferentes períodos – desde a época dos colonizadores até a utilização dos automóveis.

O último da série de monumentos que compõem o excepcional atrativo turístico, objeto do presente estudo, encontra-se situado no local mais elevado da "Calçada do Lorena" (Figura 7), e representa uma homenagem aos construtores dos caminhos abertos na Serra do Mar. Um dos autores citados no livro "Projeto Lorena" (SÃO BERNARDO DO CAMPO, 1975), considera o seguinte:

"Torna-se cada vez mais evidente que um povo que zela pelo seu futuro deve cuidar de manter a qualidade, a diversidade e as potencialidades do meio natural. Não se trata somente de conservar as riquezas da natureza e a diversidade da paisagem, mas também de organizar para o homem áreas de calma e de tranquilidade e de cuidar para que não se altere, além de um limite tolerável, a qualidade da atmosfera, a pureza das águas, a potencialidade agrícola, das terras do espaço rural e florestal" (HAULOT, p. 242).



Fig. 7. Monumentos do Caminho do Mar: o "Calçada do Lorena". Foto: Adriana Mattoso, 2016. <<http://www.parqueestadualserradomar.sp.gov.br/pesm/atrativo/calçada-do-lorena/?filter=caminhos-do-mar>>.

Conclusão

Os Monumentos do Caminho do Mar podem ser considerados um exemplo consistente para que o turismo comumente praticado avance e tenha características mais complexas. Um turismo responsável incentiva as pessoas a interagirem com o ambiente, a paisagem, as sensações advindas, além de atentar para a arquitetura e os métodos construtivos, os materiais ou as histórias que chegaram aos dias atuais por força da oralidade. Todo este espectro de informações permite que o visitante seja sensibilizado a preservar o Patrimônio e a Memória que lhe pertence como ser, como habitante ou visitante, como ator de um complexo processo em permanente construção.

O turismo de massa, muitas vezes realizado de forma dissociada de um contexto sustentável, gera um movimento repetitivo e no limite degradante, no qual os visitantes se tornam números contabilizados. Num outro sentido, o turismo ao se apoiar em experiências que incentivam o reconhecimento do entorno, da história local, das lendas e mitos regionais, da arquitetura, da geologia, da paisagem, geografia etc., permite o surgimento de uma consciência de pertencimento, pois considera o monumento visitado, a vegetação que o envolve, a fauna, as tradições locais etc., como elementos pertencentes a um todo que não se apreende pelas partes tomadas isoladamente.

Referências

- ANDRADE, W. (org.). Antologia cubatense. Santos: Prodesan, 1975.
- ARGOLLO FERRÃO, A. M. de. Arquitetura do café. 2a. ed., Campinas: Editora da Unicamp, 2015.
- BELLOTTO, H. L. Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo. São Paulo: IMESP, 1979.
- ELETROPAULO. Monumentos da Serra do Mar. São Paulo: Eletropaulo, 1984.
- FREITAS, A. A. Tradições e reminiscências paulistas. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1978.
- HAULOT, A.. *Tourisme et environnement: La recherche d'un equilibre*. Verviers: Marabout, 1974.
- LEMONS, C. A. Da taipa ao concreto: crônicas e ensaios sobre a memória da arquitetura e do urbanismo. São Paulo: Três Estrelas, 2013.
- LUIZ, W. Na capitania de São Vicente. São Paulo: Martins, 1956.
- MORIN, E. Da necessidade de um pensamento complexo. 1999. Disponível em: <institutocarakura.org.br/arquivosec/down_85123.morindanecessidadedeum-pensamentocomplexo.pdf>. Acesso em: 01.03.2018
- MORIN, E. O Método. Porto Alegre: Editora Sulina, 2005. 6 volumes, 2148 p.
- PASCAL, B. Pensamentos. Ed. Ridendo Castigat Mores, 2002. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/eLibris/pascal.html>. Acesso em: nov. 2018.
- PERALTA, I. G. O Caminho do Mar. São Bernardo do Campo: Bandeirante S/A, 1973.
- PETRONE, M. T. S. A lavoura canavieira em São Paulo – expansão e declínio 1765-1851. São Paulo: Difusão Europeia, 1968.
- PETRONE, F. Povoamento e caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX. In: FERRI, Mário Guimarães (edit.). A Baixada Santista. São Paulo: USP, 1965.
- SÃO BERNARDO DO CAMPO. Projeto Lorena. São Bernardo do Campo: PROTUR, 1975.
- SANTOS, F. M. História de Santos. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1937.
- SILVA SOBRINHO, J. C. Romagem pela terra dos Andradas. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1957.
- TORRES, F. R. A fazenda geral dos jesuítas e o monopólio da passagem do Cubatão 1553-1748. 2008. Dissertação de mestrado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, SP, Brasil. <www.apmt.mt.gov.br/site/jornal-de-hontem-setembro-2016>. Acesso em: 13.12.2018. <www.cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/cubatao>. Acesso em: 18.12.2018.

Imagens

- <http://www.parqueestadualserradomar.sp.gov.br/pesm/atrativo/calçada-do-lorena/?filter=caminhos-do-mar>.
- Arquivo de Adriana Mattoso.
- Arquivo de Bruno Campos.
- Arquivo de Marcos Piffer. <http://marcospiffer.com.br/?p=7144>.
- Arquivo de Maurício Simonetti. 