

DOCUMENTO DE INTERESSE PARA A
GEOGRAFIA HISTÓRICA DE SÃO PAULO

Olga Tulik(*)

ABSTRACT

The "Planta da Estrada entre as Cidades de São Paulo e de Santos, levantada em 1831 por J.M. de Vasconcelos, e copiada em 1848 por Machado de Oliveira" is one of the several cartographic records existed in the Library of Museu Paulista of University of São Paulo.

Having detailed information of great geographical and historical importance this plan becomes a helpful source for the acquaintance with the spatial organization as well as for the study of the appropriation and property of the land represented in that area.

Na Biblioteca do Museu Paulista da Universidade de São Paulo existe um documento denominado "Planta da Estrada entre as Cidades de São Paulo e de Santos, levantada em 1831 por J.M. de Vasconcelos, e copiada em 1848 por Machado de Oliveira". A riqueza de informações contidas na série de esclarecimentos colocados no canto superior esquerdo, os detalhes inseridos no corpo central da planta, bem como os pormenores assinalados ao longo da estrada, justificam esta notícia sobre uma via de ligação entre o planalto e a baixada que, durante muitos anos, constituiu um desafio para os governantes.

Trata-se de um manuscrito executado a nanquim sobre papel fino, colado a outros mais encorpados com o objetivo evidente de garantir maior resistência ao documento. Desprovido de margens, medindo 0,435 por 0,655 m, tem coloridos em vermelho apenas os traços que indicam áreas ocupadas por terrenos devolutos e ranchos de propriedade nacional situados, imediatamente, junto à margem da citada estrada.

Conforme consta no verso, esta planta passou a integrar o acervo do Museu Paulista graças a uma doação do Dr. José de Alcântara Machado de Oliveira⁽¹⁾, em outubro de 1939.

(*) Do Setor de Geografia do Museu Paulista da USP.

(1) José de Alcântara Machado de Oliveira, autor de "Vida e Morte do Bandeirante", era neto do Brigadeiro Machado de Oliveira.

Infelizmente, nada se conseguiu apurar, no Museu, sobre o paradeiro do original desta planta. Ao que tudo indica, o autor deste levantamento foi o Tenente Coronel José Marcelino de Vasconcelos que, em 1831, ocupava o comando das Armas da Província de São Paulo, posto do qual foi dispensado em decorrência da criação da Guarda Nacional pela Lei de 18 de agosto do mesmo ano.

Ao contrário, muitas informações existem sobre a vida e a obra do autor desta cópia. No que interessa a esta notícia, sabe-se que Machado de Oliveira desenvolveu atividade de pesquisa intensa e diversificada, tendo a Geografia e a História como áreas de predileção. Ocupou cargos públicos e políticos, tendo sido, inclusive, Delegado do Diretório Geral das Terras Públicas na Província de São Paulo⁽²⁾. Sua obra, além de planos, roteiros e plantas envolvendo aspectos da circulação, principalmente a paulista, inclui uma "Geografia da Província de São Paulo" e o "Quadro Histórico da Província de São Paulo".

A planta em questão reúne uma série de especificações técnicas, entre as quais cumpre ressaltar a escala gráfica, o que permite calcular, com relativa precisão, as distâncias representadas, exceto no que se refere à "estrada"⁽³⁾, casas, rios e outras correntes de água", pois, como consta na série de esclarecimentos, "não estão sujeitos à escala a fim de serem mais sensíveis". A planta foi executada de tal forma que 0,95 m equivalem a 3000 braças portuguesas⁽⁴⁾.

Em detalhe, à direita, aparece um esboço intitulado "Planta da estrada velha da serra", traçada de modo que 0,63 m equivalem a 200 braças. No detalhe, o ponto extremo na Baixada Santista está representado pelo rio das Pedras de Baixo. No rumo da cidade de São Paulo, entretanto, não existe qualquer referência; apenas estão assinalados os ranchos Queimado e Buriqui.

Além destas, constam no documento outras referências, como a variação do meridiano magnético em 1832, orientação, observações astronômicas e geodésicas.

As observações astronômicas referem-se às cidades de São Paulo e de Santos, suas latitudes e longitudes, estas contadas a partir do meridiano do observatório do Morro do Castelo, no Rio de Janeiro⁽⁵⁾.

A planta contém informações sobre observações geodésicas, entre as quais a altura do ponto mais elevado da cidade de São Paulo acima

(2) Sua designação ocorreu a 21 de fevereiro de 1856.

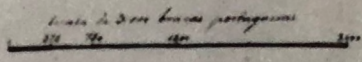
(3) O autor deve referir-se à largura da estrada e não ao seu comprimento, que, obviamente, deve estar conforme a escala.

(4) Cada braça equivale a 2,2 m.

(5) Só a partir de 1930 as longitudes passaram a ter como referência o meridiano de Greenwich, na Inglaterra.

Planície da Estrada

entre as Cidades de São Paulo e de Santos
levantada em 1733 por J. A. de Vasconcelos, e
aguarda em 1783 por A. N. de Oliveira



Leitura commoda

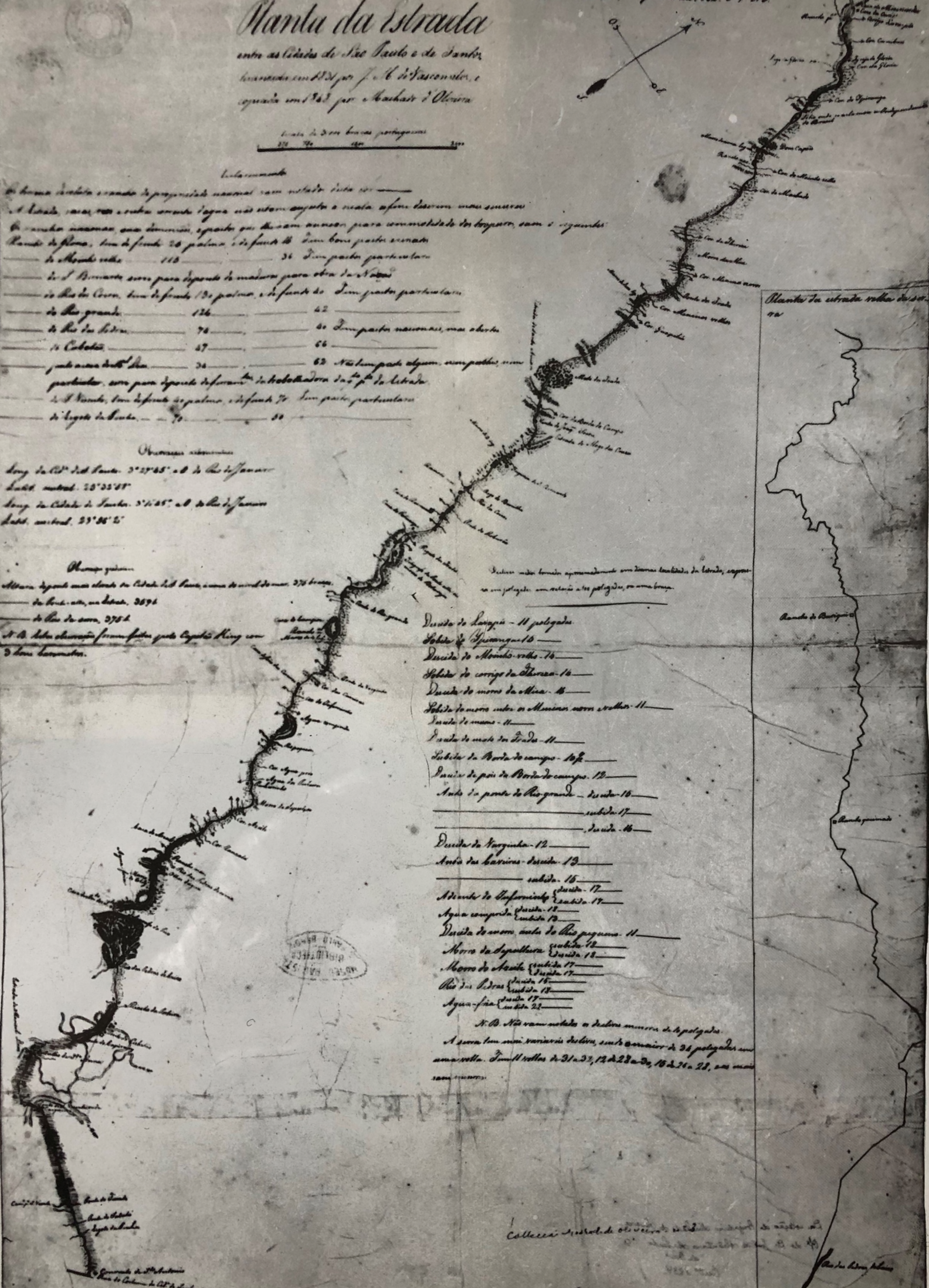
As terras de cima e grande de propriedade natural sem cultivo de terra
 A estrada, para ser e sobre o curso de água, não se deve fazer a malta de fora de um mau caminho
 As terras de cima, que se demoram, e para que se não possam fazer commodidade de tempo, com o seguinte
 Planície de Ilhéus, tem de fundo 28 palmos e de frente 16. Tem bons pastos e arvoredo
 de Ilhéus velha 118 36. Tem pastos particulares
 de Ilhéus novo, para dependente de malta para o Rio de Janeiro
 de Ilhéus novo, tem de fundo 134 palmos e de frente 16. Tem pastos particulares
 de Ilhéus grande 136 42
 de Ilhéus de cima 78 40. Tem pastos racionais, mas abertos
 de Ilhéus 47 66
 de Ilhéus de cima 34 62. Não tem pastos, algum, nem pastos, nem
 particular, com para dependente de malta para o Rio de Janeiro
 de Ilhéus, tem de fundo 134 palmos e de frente 16. Tem pastos particulares
 de Ilhéus de cima 78 40

Observações astronomicas

long. da Cid. de São Paulo 52° 25' 45" e. d. do Rio de Janeiro
 latid. merid. 23° 35' 45"
 long. da Cidade de Santos 51° 25' e. d. do Rio de Janeiro
 latid. merid. 23° 26' 5"

Observações quimicas

Altera dependente com o estado da Cidade de São Paulo, e com o de São Paulo, 378 braças
 de São Paulo, em São Paulo, 3896
 de São Paulo, em São Paulo, 3784
 A. A. de São Paulo, em São Paulo, 3784
 3 braças de São Paulo.



- Distância de Ilhéus - 11 pollegadas
- Sobito de Ilhéus - 10
- Distância de Ilhéus velha - 16
- Sobito de Ilhéus de cima - 16
- Distância de Ilhéus de cima - 16
- Sobito de Ilhéus de cima - 11
- Distância de Ilhéus de cima - 11
- Sobito de Ilhéus de cima - 16
- Distância de Ilhéus de cima - 19
- Sobito de Ilhéus de cima - 16
- Distância de Ilhéus de cima - 16
- Sobito de Ilhéus de cima - 12
- Distância de Ilhéus de cima - 13
- Sobito de Ilhéus de cima - 16
- Distância de Ilhéus de cima - 17
- Sobito de Ilhéus de cima - 19
- Distância de Ilhéus de cima - 18
- Sobito de Ilhéus de cima - 17
- Distância de Ilhéus de cima - 17
- Sobito de Ilhéus de cima - 17
- Distância de Ilhéus de cima - 17
- Sobito de Ilhéus de cima - 22

N. B. Não foram notadas as distancias de Ilhéus de cima
 A soma tem em variavos de Ilhéus, com o maior de 34 pollegadas em
 uma volta. Tem 11 voltas de 31 a 33, 12 de 28 a 30, 16 de 26 a 28, e as mais
 1800 1733/1734

Collecção de Ilhéus de cima, com o maior de 34 pollegadas em
 uma volta. Tem 11 voltas de 31 a 33, 12 de 28 a 30, 16 de 26 a 28, e as mais
 1800 1733/1734

do nível do mar (375 braças), altura da Ponte Alta na estrada (359 braças) e altura do Pico da Serra (375 braças). Acrescenta o autor uma anotação, marcada N.B., onde consta que “estas observações foram feitas pelo Capitão King⁽⁶⁾ com três bons barômetros”.

Inseridos no corpo central da planta estão anotados os “declives médios tomados aproximadamente em diversas localidades da estrada, expressos em polegadas⁽⁷⁾ em relação a 100 (cem) polegadas ou uma braça”, a saber:

— “Descida do Lavapés	11	polegadas
— Subida do Ipiranga	15	polegadas
— Descida do Moinho Velho	14	polegadas
— Subida do córrego da Tereza	14	polegadas
— Descida do córrego da Mica	16	polegadas
— Subida do morro entre os Meninos Novos e Velhos	11	polegadas
— Descida do mesmo	11	polegadas
— Descida do Mato dos Frades	11	polegadas
— Subida da Borda do Campo	10½	polegadas
— Descida depois da Borda do Campo	12	polegadas
— Antes da ponte do Rio Grande	Descida	15 polegadas
	Subida	17 polegadas
	Descida	16 polegadas
— Descida da Varginha	12	polegadas
— Antes das Caveiras	Descida	13 polegadas
	Subida	15 polegadas
— Adiante do Inferninho	Descida	17 polegadas
	Subida	17 polegadas
— Água Comprida	Descida	18 polegadas
	Subida	12 polegadas
— Descida do morro antes do rio Pequeno	11	polegadas
— Morro da Sepultura	Subida	18 polegadas
	Descida	18 polegadas
— Morro do Azeite	Subida	17 polegadas
	Descida	17 polegadas
— Rio das Pedras	Descida	15 polegadas
	Subida	18 polegadas
— Água Fria	Descida	17 polegadas
	Subida	22 polegadas”.

(6) O Capitão King é citado por Daniel P. Kidder, em “Reminiscências de Viagem e Permanência no Brasil”, p. 172, como o autor de determinações de altitudes na Serra do Mar.

(7) Cada polegada equivale a 0,275 m.

Assinala, ainda, que “não foram notados os declives menores de 10 polegadas. A serra tem mui variáveis declives, sendo o maior de 34 polegadas em uma volta. Tem 11 voltas de 31 a 32; 12 de 28 a 30; 15 de 25 a 28; e as mais são menores”.

Com pequenas variações, o trajeto entre São Paulo e Santos representado nessa planta, desenvolve-se no sentido norte-sul, desviando-se, bruscamente, para oeste-sudeste a partir do Telégrafo do Pico, assim permanecendo até o riacho da Porteira. Após retornar à primeira orientação mencionada, novamente muda o rumo para oeste-sudeste desde a ponte de São Vicente ou do Casqueiro até o Convento de Santo Antonio, em Santos.

No extremo norte, a planta em questão confina com o entroncamento formado pela rua da Forca, no atual Largo da Liberdade e rua do Cemitério da cidade de São Paulo⁽⁸⁾. No extremo oposto, na Baixada Santista, a via alcança o convento de Santo Antonio e, pouco além deste, a rua do Cortume da cidade de Santos, atual rua São Bento⁽⁹⁾.

Através da simples observação dos limites desta planta, pode-se perceber o acanhado espaço urbano que, então, ocupava a cidade de São Paulo em sua porção sul, assim como a extensão do aglomerado santista em sua parte oeste.

Em São Paulo, a urbanização não alcançara o córrego do Lavapés. Apenas um povoamento linear assinala a ocupação do trecho situado desde o entroncamento da rua da Forca e da rua do Cemitério da cidade de São Paulo até o “sítio onde se aclamou a Independência do Brasil”, passando, antes, pelos córregos Lavapés, Cambuci, da Glória, do Ipiranga. O povoamento é rarefeito e mesmo inexistente a partir do córrego do Moinho Velho, onde está assinalado um rancho nacional e, mesmo, no percurso que segue adiante, marcado pelo córrego do Machado, Morro da Mira, córrego Meninos Novos, ponte dos Frades, córrego Meninos Velhos e Mato dos Frades, até alcançar a estrada de Santo Amaro. Deste ponto em diante, principalmente do córrego da Borda do Campo, inúmeros sinais revelam a posse efetiva da terra, como, por exemplo, a venda de Joaquim Soares, a estrada para Mogi das Cruzes, a Freguesia de São Bernardo (linearmente disposta em relação à estrada), casa do Raimundo, do Policarpo, Regato dos Frades, Telégrafo da Ponte Alta no morro do

(8) Conforme Antonio Barreto do Amaral, em “Dicionário da História de São Paulo”, pp. 125-126, existiu, em São Paulo, o Cemitério dos Aflitos, primitivamente chamado Cemitério da Rua do Arcipreste, situado logo abaixo do Morro da Forca, em terreno delimitado pelas atuais ruas Galvão Bueno, Estudantes e da Glória.

(9) Conforme Costa e Silva Sobrinho, em “Santos Noutros Tempos”, p. 45, a rua do Cortume ou dos Cortumes, em 1889, teve seu nome mudado para rua Silva Jardim, nome que não se conservou.

Boturugin, casa do Campos, casa do João das Caveiras junto ao córrego das Caveiras. A partir do último acidente mencionado até o riacho da Porteira, já na Baixada Santista, somente uma habitação em Pinheirinhos marca a presença humana, confirmando-se, assim, a existência, no planalto, de um largo trecho despovoado que mereceu comentários por parte dos viajantes que, no início do século XIX, seguiram este itinerário.

Do sopé da serra até a Baixada Santista, dois povoamentos apenas esboçados e dispostos linearmente, assim como os do planalto, estão assinalados junto à ponte do Cubatão e nas imediações da ponte de São Vicente ou do Casqueiro. Entre os dois, a estrada de Manuel Dias, parte do sistema vicinal na Baixada e o entulho de Santana. Este último, construído no rio de Santana para evitar despesas maiores com outra ponte, acabou concorrendo para provocar sérios problemas em razão de ter obstruído o lóbulo do meandro, causando estragos nas pontes do Cubatão e de São Vicente.

Adiante do Casqueiro, no rumo de Santos, está registrado o caminho para São Vicente (cujo acesso se fazia pela ponte do Furado), a ponte do Saboó e o esgoto da Penha, até alcançar a já citada rua do Cortume, ponto extremo do aglomerado santista nessa época.

De São Paulo a Santos, além dos terrenos devolutos e ranchos de propriedade nacional, anotados em vermelho, estão assinalados muitos rios, córregos e morros, que, não somente servem como referências, mas, também, sugerem os problemas enfrentados por aqueles que se utilizavam dessa via.

A construção e a manutenção da estrada entre as cidades de São Paulo e de Santos representaram, durante muito tempo, permanentes problemas para os governantes. Assumiram importância maior as dificuldades decorrentes de condições próprias de baixadas litorâneas tropicais: chuvas excessivas e constantes, temperaturas elevadas, quedas de barreiras na serra, fraca declividade na baixada concorrendo para o difícil escoamento das águas, presença marcante de mangues justamente no trecho entre a cidade de Santos e o sopé da serra. Além disso, as estruturas das pontes acabavam sendo corroídas pelo gusano, tornando-se onerosa a sua manutenção.

A procura de soluções foi uma constante. No trecho da serra, por exemplo, freqüentemente danificado, era comum a busca de novos atalhos. Em 1830, o Alferes Salvador Pires da Silva foi encarregado pelo governo de abrir uma picada na serra de Santos, por onde deveria passar a nova estrada. Em julho do ano seguinte, o Conselho Geral da Província, tendo em vista o mau estado da estrada da serra, "indicava que se fizesse rematar por quem menos fizesse, o conserto da mesma serra, ou no todo ou em partes... que se tornava urgentíssimo ao bem do co-

mércio...”⁽¹⁰⁾. Nesse mesmo mês, alguns cidadãos de Santos prontificaram-se a descobrir na serra um melhor atalho para a estrada⁽¹¹⁾. A picada foi aberta por Antonio Martins dos Santos e outros, no fim de 1831⁽¹²⁾.

O problema do custo de manutenção da estrada era agravado, ainda mais, pelas dificuldades financeiras da Província e pelo fato desta via constituir o eixo de todo um sistema de circulação, cujos reparos deveriam ser feitos às expensas da contribuição que lhe era própria. Foi o que resolveu o Conselho Geral da Província, em abril de 1830, quando declarou as suas ramificações⁽¹³⁾. Esta era uma das razões do aparente abandono que nela podia ser observado, pois os rendimentos da contribuição voluntária para o caminho de Santos não bastavam, sequer, para a sua própria manutenção.

A procura de soluções não se resumia ao permanente, mas, também, ao provisório, já que os reparos se faziam urgentes a fim de que o comércio não se ressentisse provocando maiores dificuldades financeiras para a Província.

A análise destes elementos da planta, feita através de um confronto com folhas topográficas elaboradas à base de métodos modernos e, mesmo, cotejadas a fotografias aéreas atuais, sugerem considerações geográficas de grande interesse que poderiam contribuir para esclarecer dúvidas acerca dos diferentes trajetos entre São Paulo e Santos e dos elementos responsáveis pela ocupação e organização do espaço na área representada.

Assumem particular importância para esta notícia, outros dois elementos contidos na planta: a) terrenos devolutos que aparecem anotados em vermelho; b) a série de esclarecimentos anotados no canto superior esquerdo, principalmente no que se refere aos ranchos.

Quanto aos terrenos devolutos, propositadamente destacados, cumpre lembrar que a Lei de Terras, que tentou estabelecer o sentido jurídico das terras devolutas, só foi promulgada em 18 de setembro de 1850, fato que mostra o caráter precursor deste documento e, também, serve para revelar uma das preocupações daquele momento e do autor da referida planta.

Ao longo da estrada aparecem marcadas três linhas correspondendo aos terrenos devolutos: do córrego do Cambuci até o do Ipiranga; das

(10) Atas do Conselho da Presidência de São Paulo, em Boletim do Departamento do Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 15, 1961, p. 150.

(11) Idem, p. 157.

(12) Idem, p. 163.

(13) Idem, p. 47.

(14) Idem, p. 74.

proximidades do córrego Zanzalá até o Telégrafo do Pico; e do riacho da Porteira até a ponte do Capivari.

Quanto aos “ranchos nacionais, suas dimensões e pastos que lhes são anexos para comodidade dos tropeiros, são os seguintes:

- Rancho da Glória; tem de frente 25 palmos⁽¹⁵⁾ e de fundo 16. Tem bons pastos e cerrados.
- Rancho do Moinho Velho; tem de frente 115 palmos e de fundo 36. Tem pastos particulares.
- Rancho de São Bernardo; serve para depósito de madeiras para obra da Nação.
- Rancho do rio dos Couros; tem de frente 130 palmos e de fundo 40. Tem pastos particulares.
- Rancho do Rio Grande; tem de frente 126 palmos e de fundo 42. Tem pastos particulares.
- Rancho do Rio das Pedras; tem de frente 74 palmos e de fundo 40. Tem pastos nacionais, mas abertos.
- Rancho do Cubatão; tem de frente 47 palmos e de fundo 66. Tem pastos nacionais.
- Rancho junto à casa do Manoel Dias. Tem de frente 34 palmos e de fundo 62. Não tem pasto algum, nem público, nem particular; serve para depósito de ferramentas dos trabalhadores daquela parte da estrada.
- Rancho de São Vicente; tem de frente 40 palmos e de fundo 70. Tem pastos particulares.
- Rancho do Esgoto da Penha; tem de frente 70 palmos e de fundo 50. Tem pastos particulares”.

Construções precárias, sempre situadas junto a um ribeiro, como demonstra este documento cartográfico, os ranchos⁽¹⁶⁾ tinham como função principal oferecer pousada para viajantes e tropeiros, abrigo para cargas e pastos para os animais. Embora os primeiros ranchos tivessem sido construídos apenas para abrigar pessoas, a correspondência oficial e o relato de cronistas e viajantes da época mostram, claramente, sua ligação com o

(15) Medida de comprimento que equivale a 0,22 m.

(16) A propósito dos ranchos desta estrada, consultar Kidder, Daniel P. — Obra citada, pp. 176-178.

transporte de carga, principalmente do açúcar, produto altamente perecível que sofria prejuízos incalculáveis, quando exposto à excessiva umidade e elevada pluviosidade que se registra na região, condições agravadas pela necessidade de transposição de inúmeros cursos de água existentes no percurso. Os mesmos motivos justificam o aterrado do Cubatão, inaugurado em 1827, que tornou possível o acesso até Santos por via terrestre⁽¹⁷⁾.

Os ranchos citados deixam claras as funções acima mencionadas e reveladas nos esclarecimentos que acompanham a planta. A própria descrição das dimensões e das condições de cada rancho, bem como a preocupação em localizá-los adequadamente, demonstra a importância dos mesmos como pontos necessários à pousada e ao abrigo.

As funções dos ranchos parecem ter sofrido transformações, como pode ser verificado, pois dos dez ranchos citados, oito têm pastos públicos ou particulares e, portanto, estão adequados à sua própria função. Dois, porém, têm outras funções: o de São Bernardo, que “serve de depósito de madeiras para obra da Nação”; e o rancho junto à casa do Manoel Dias, que “não tem pasto algum, nem público, nem particular, e serve para depósito de ferramentas dos trabalhadores daquela parte da estrada”.

É interessante observar que, em 1829, o Conselho da Presidência da Província, tratando de reparos da ponte do rio de São Vicente, concluiu, também, pela necessidade de construção de um rancho para acondicionamento das madeiras destinadas ao referido conserto e para abrigo dos trabalhadores⁽¹⁸⁾.

A planta da estrada entre as cidades de São Paulo e de Santos assume caráter corográfico, pois revela detalhes importantes sobre um trajeto de elevado significado para o conhecimento geográfico e histórico da utilização desta via e, também, para o estudo da conquista e ocupação do solo desta parcela do território paulista. Além disso, fornece preciosas informações sobre a localização de terrenos devolutos, constituindo fonte auxiliar para o estudo da apropriação e propriedade da terra na área representada. Acima de tudo, este documento apresenta-se importante, não apenas por se tratar de uma planta geográfica, mas por ser um documento valioso para os estudos de Geografia Histórica.

A geografia atual da Baixada Santista encerra aspectos resultantes de transformações ocorridas no tempo e no espaço. Assim, como bem de-

(17) Durante o governo de José Raimundo Chichorro foi feito o aterrado do pé da serra até o rio Cubatão; o Capitão General Manoel de Melo Castro e Mendonça chegou a iniciar as obras do aterrado do Cubatão até Santos, que só foram concluídas, em 1827, no governo de Lucas Antonio Monteiro de Barros — o primeiro Presidente da Província.

(18) Atas do Conselho da Presidência de São Paulo, p. 14.

monstra este exemplo, a Geografia, sendo basicamente uma ciência do espaço, possui, também, uma dimensão histórica capaz de lhe proporcionar a necessária unidade existente entre o homem e a terra.

É evidente que estas considerações não esgotam a abordagem do assunto, uma vez que prosseguem as pesquisas sobre o mesmo, objetivando posterior publicação.

BIBLIOGRAFIA

- AMARAL, Antonio Barreto. Dicionário da História de São Paulo. *Coleção Paulística*, XIX, 481 pp. Governo do Estado de São Paulo, 1980.
- BEYER, Gustavo. Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro à Capitania de São Paulo. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, XII:275-311. São Paulo, 1908.
- BOLETIM DO DEPARTAMENTO DO ARQUIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO, vol. 15, Atas do Conselho da Presidência da Província de São Paulo, 1830-1832. São Paulo, 1961.
- CHICHORRO, Manoel da Cunha de Azevedo Coutinho Souza. Memória em que se mostra o estado econômico, militar e político da Capitania de São Paulo. *Revista Trimestral do Instituto Histórico, Geográfico, Etnográfico do Brasil*, XXXVI:197-268. Rio de Janeiro, 1873.
- CLETO, Marcelino Pereira. Dissertação a respeito da Capitania de São Paulo, sua decadência e modo de restabelecê-la. *Anais da Biblioteca Nacional*, XXI. Rio de Janeiro, 1900.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil*, Livraria Martins—EDUSP, São Paulo, 1972.
- MAWE, John. *Viagens ao Interior do Brasil*. Rio de Janeiro, 1944.
- MENDONÇA, Antonio Manoel de Melo e Castro. Memória sobre a comunicação da Vila de Santos com a Cidade de São Paulo. *Documentos Interessantes para a História de São Paulo*, 29:112-122. São Paulo, 1889.
- PETRONE, Pasquale. O povoamento antigo e a circulação. *A Baixada Santista*, II: 11-138. São Paulo, EDUSP, 1965.

DOCUMENTAÇÃO CARTOGRÁFICA

- Folha da Barra de Santos. 1: 100 000, Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1902.
- Folha de Santos. 1: 50 000, Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo, 1972.
- Planta da Estrada entre as Cidades de São Paulo e de Santos, levantada em 1831 por J.M. de Vasconcelos, e copiada em 1848 por Machado de Oliveira.