

**LUNA, Francisco Vidal & COSTA, Iraci del Nero da. Antecedentes Históricos da Via Anchieta, In: *Suplemento do Estado de O São Paulo*. São Paulo, Ano II, no. 118, 26/11/1978, p. 14-16.**

## Antecedentes Históricos da Via Anchieta

**Francisco Vidal Luna  
Iraci Del Nero da Costa**

Ao historiador da economia paulista ressalta o sugestivo paralelismo entre grandes fases da vida econômica de São Paulo e as reformulações técnicas que condicionaram o desenvolvimento de nossas vias de comunicação. Tal fenômeno patenteia-se claramente com referência à via São Paulo – Santos, das mais sensíveis aos impulsos transformadores da economia paulista.

A cada uma das grandes mudanças operadas nas atividades socioeconômicas de São Paulo correspondeu esforço dirigido no sentido do encontro de soluções aos problemas cruciais de comunicações e transportes suscitados pela interligação do planalto interior com o porto de Santos.

Sistemática e sintomaticamente, incorporaram-se novas e mais sofisticadas técnicas de construção nas ocasiões em que se viu transformado o aludido caminho.

Esta conclusão resulta imediatamente do estudo da evolução histórica da economia paulista confrontada às vicissitudes que atingiram as comunicações entre as duas urbes.

Ao tomar contato com a terra, o desbravador luso, assim como o mameluco, puderam beneficiar-se de um longo e árduo trabalho de reconhecimento das passagens e rotas naturais, realizado pelo ocupante, muito mais antigo, que os precedera. Assim as trilhas utilizadas secularmente pelo índio formam as primeiras rotas de penetração dos colonizadores na obra de explorar e povoar o território brasileiro.

Os primeiros povoadores lusitanos, sediados em São Vicente, ao fazerem explorações no sistema natural de canais da baixada – denominado Enguaguaçu pelo indígena – depararam-se com duas trilhas que subiam a Serra do Mar: uma pelo vale do Rio Quilombo demandando o vale do Paraíba, a outra – Caminho do Perequê – iniciava no Rio Cubatão, seguia pelo vale do Rio Perequê, galgava a serra e, no planalto, depois de vencer os rios Pequeno e Grande, alcançava os campos de Piratininga.

Por esta última, orientado por João Ramalho, transpôs a serra, em 1532, Martim Afonso de Souza em seqüência às tarefas inerentes à sua missão nas terras recém-descobertas. Ainda por este caminho, subiram Manuel de Nóbrega, em 1553, bem como os jesuítas encarregados de fundar o Colégio de Piratininga.

A esta imemorial rota, acrescentou-se outra, aberta por índios dirigidos pelo padre José de Anchieta; a nova ligação foi rasgada entre 1556 e 1560 e se a denominou Caminho do Padre José.

Na baixada persistia a viagem em canoas pelos canais, através do largo do Canéu; na serra seguia-se o vale do Rio das Pedras; no planalto utilizava-se uma via fluvial através dos rios Pequeno, Grande, Jurubatuba e finalmente o Pinheiros. Contudo, as características das rotas mencionadas não diferiam, como pistas rudimentares vencendo relevo acidentado e em plena floresta densa e úmida. Como sugestivamente a descreveu, em 1560, o padre Simão de Vasconcelos “... o caminho feito por arte, é ele tal, que põe assombro aos que hão de subir, ou descer. O mais do espaço não é caminhar, é trepar de pés, e de mãos, aferrados às raízes das árvores, e por entre quebradas tais, e tais despenhadeiros, que confesso de mim, que a primeira vez que passei por aqui, me tremeram as carnes, olhando para baixo. A profundidade dos vales é espantosa: a

diversidade dos montes uns sobre os outros, parece tirar a esperança de chegar ao fim...” (Simão de Vasconcellos – Crônica da Companhia de Jesus, do Estado do Brasil).

O Caminho do Perequê tornou-se perigoso pelas freqüentes incursões dos Índios Tamoios – inimigos dos portugueses e aliados dos franceses. Tais atritos justificaram o relativo abandono desta trilha, ordenado por Mem de Sá em 1560. O Caminho do Padre José, mais consolidado desde o início do século XVII, foi a via palmilhada pelos poucos mercadores e autoridades administrativas que demandavam a vila paulistana, transportados por índios, em redes ou cadeirinhas.

As atividades de apresamento do silvícola e as de mineração, que as seguiram, significaram grandes correntes de interiorização na Colônia. Impunha-se a abertura de rotas inter-regionais, relegados a segundo plano os contatos entre a marinha e o planalto paulista. Tornaram-se vitais as vias entre o Rio de Janeiro e as Minas Gerais e, com os descobertos auríferos em Goiás e Mato Grosso aquelas que garantiam as comunicações entre o Rio de Janeiro e São Paulo, para escoamento dos impostos devidos à Coroa; evitava-se, assim, a viagem marítima Santos – Rio de Janeiro, exposta aos ataques de estrangeiros. A decadência da Capitania de São Paulo após sua separação da de Minas do Ouro, em 1720, não estimulou os contatos entre São Paulo e seu porto. Destarte, a interligação de caráter precário, desempenhou plenamente sua finalidade de servir ao relacionamento decorrente do apoucado trato comercial e administrativo.

Embora não descurado pelos sucessivos governadores, o caminho de São Paulo – Santos manteve-se rudimentar e não sofreu qualquer remodelação significativa até fins do século XVIII. Até então, as mudanças restringiram-se a melhoramentos na baixada e no planalto; o trecho da serra permaneceu praticamente intocado. Assim, no princípio da segunda metade do século XVIII, o percurso no planalto – que se percorria em canoas – viu-se duplicado por um caminho terrestre, capaz de suportar o trânsito de carros. Possivelmente este segmento correspondia a uma trilha, preexistente, utilizada por caminhantes que, a transportar reduzido volume de carga, optavam pela via terrestre.

A Calçada do Lorena – designação que homenageava o governador e capitão general da capitania de São Paulo, Bernardo José de Lorena, que a mandou construir – implantada em pouco menos de dois anos (1788-1790), representou a primeira grande reformulação nos meios de transporte, correspondendo à primeira fase importante da lavoura paulista, a produção açucareira.

As raízes internas desse soerguimento da economia paulista acham-se assentadas em período imediatamente anterior. Conquanto a faina agrícola houvesse sido estimulada desde a restauração da capitania de São Paulo, em 1765, pelo governador e capitão-general Luís Antônio Botelho de Souza Mourão, o Morgado de Mateus, não logrou a atividade econômica da capitania – em seu tempo de governança (1765-1775) – ultrapassar as condições que caracterizavam como economia de subsistência, limitada quase exclusivamente às trocas locais. Por outro lado, não causa estranheza que, no elenco das tarefas para o reerguimento econômico de São Paulo – no qual se empenhou o Morgado de Mateus - , estivesse entre as prioritárias, o melhoramento do caminho do mar. Tal assertiva deriva-se, imediatamente, do bando de 17 de fevereiro de 1770, no qual o Morgado de Mateus descreveu as péssimas condições em que se encontrava o aludido caminho, os prejuízos daí decorrentes, a justificar a ordem para que fosse o mesmo recuperado.

Apesar do empenho do governador Luís Antônio Botelho de Souza Mourão, as deficiências dessa via não se viram superadas. Lobo Saldanha – governador da capitania entre 1775 e 1782, sucessor do Morgado de Mateus - , afirmou, ao fim de sua governança, ter encontrado uma estrada "tão estreita que não cabia mais que uma pessoa ou animal (...) quase invadeável e se não transitava sem que fosse aos ombros dos índios e sempre um evidente perigo de vida, por se passar por uns apertados tão fundos, nascidos da primeira picada que os primeiros habitantes tinham feito”.

Com o aumento da demanda externa, propiciado apenas pelas novas condições internacionais – suscitadas desde o fim da década dos setenta da décima oitava centúria - , a produção do açúcar transformou a vida econômica paulista.

A medida básica para dar vitalidade e importância à ligação São Paulo-Santos foi a concentração do comércio exportador da capitania do porto de Santos, ordenada por Bernardo José Maria de Lorena (governou a capitania de São Paulo no período de julho de 1788 – junho de 1797) em 1789. A decadência e ruína dos demais portos do litoral paulista tiveram a contrapartida no florescimento do porto de Santos, a canalizar todo o produto dos engenhos de São Paulo.

Fazia-se indispensável equiparar ao nível da época e dos novos estímulos econômicos a técnica dos transportes e comunicações entre o planalto e Santos. O transporte de cargas no dorso dos índios, característico de todo período antecedente, tornou-se inoperante; a mula sobressaía como o animal de carga privilegiado, tanto pelo volume suportado como pela resistência. A estrada, como afirmava Bernardo José de Lorena, “pela sua antiga aspereza era uma barreira contra o comércio, não só para os habitantes, em particular, e principalmente para a fazenda de S. Mag.e (...) o fazer praticáveis e conservar cômodos os caminhos é absolutamente necessário para aumento do comércio (in *Documentos Interessantes*, vol. 45); note-se que esta última afirmativa vale por uma filosofia de governo.

A velha trilha, sob a orientação do governador, transformou-se em uma estrada revestida de pedra na parte da Serra (nove quilômetros de extensão a três metros de largura), a decantada Calçada de Lorena (posteriormente conhecida como a Estrada da Independência, da qual restam ainda hoje alguns trechos perdidos na mata. Os trabalhos de terraplenagem, mudança de declividade e de proteção conferiam à via maior segurança e facilidade de trânsito.

O maior problema consistiu em vencer a Serra – trecho entre o Rio das Pedras e o Rio Cubatão. Lobo Saldanha – governou a capitania de 1775 até 1782, sucederam-no Cunha Menezes (1782-86) e Gama Lobo (1786-88) – imaginara haver superado definitivamente tal obstáculo, com a construção de um caminho que se caracterizava, conforme suas próprias palavras, como “o melhor de toda a América e ainda da Europa tendo se lhe formado infinitas pontes das mais duráveis madeiras, confessando este povo que, em um século, nem estas nem o caminho poderão ser arruinados...”.

No entanto, essa via, em menos de dez anos, tornara-se praticamente intransitável, por não suportar o alto índice pluviométrico que alimentava as enxurradas destruidoras dos cortes, aterros, pontes e do próprio leito carroçável. É justamente o que se depreende da descrição, de Frei Gaspar da Madre de Deus, relativa à estrada anterior à de Lorena: “um caminho, ou para melhor dizer, uma caverna tortuosa, profunda, e tão apertada que nos barrancos colaterais se viam sempre reguinhos abertos pelos cavaleiros, os quais não podiam transitar, sem irem tocando com os estribos naqueles formidáveis paredões; caverna na qual permaneciam em todo tempo degraus de terra escorregadiça, e alguns tão altos que às bestas era necessário vencê-los de salto quando subiam e arrastando-se quando desciam; uma viela lodosa, quase toda cheia de atoleiros, que sucediam uns aos outros, com breves interpolações de terreno povoado de pedrinhas facilmente deslocáveis, que mortificavam os viajantes de pé, e constituíam aos animais um perigo evidente de escorregarem e caindo arrojarem os cavaleiros, e cargas, como sucedia muitas vezes; uma passagem rodeada de despenhadeiros, que obrigavam aos caminhantes irem com muito tento para não se precipitarem; enfim um passo laboriosíssimo, uma série contínua de perigos foi a serra noutra tempo” (in *Ensaio da História Paulista – Anais do Museu Paulista*, tomo X).

As obras ordenadas por Lorena superavam as adversas condições geográficas e climatológicas. Para tanto, concorreu o trabalho efetuado, sob a orientação do engenheiro militar João da Costa Ferreira, pelos oficiais do Real Corpo de Engenharia que conseguiram uma extraordinária façanha, ou seja, estabelecer um traçado sem cruzar, uma única vez cursos d’água. Isto se deveu ao levantamento topográfico da área que, pela primeira vez, se realizava. Lorena, ao reportar – em 15 de fevereiro de 1792 – o término da obra a Martinho de Melo Castro, afirmava: “está finalmente concluído o Caminho desta Cidade até o Cubatão da Vila de Santos, de sorte que até a noite se segue viagem por ele, a serra é toda calçada, e com largura para poderem passar tropas

de bestas encontradas sem pararem; o péssimo caminho antigo, e os precipícios da serra bem conhecidos eram o mais forte obstáculo contra o comércio, como agora se venceu, tudo fica mais fácil”.

As quantidades superiores das obras empreendidas por Lorena podem ser aferidas pelos relatos de Frei Gaspar da Madre de Deus, John Mawe, Gustave Boyer e Luiz d’Alincourt. O primeiro afirmou tratar-se, o novo caminho, de “uma ladeira espaçosa, calçada de pedras, por onde se sobe com pouca fadiga, e se desce com segurança (...) evitou-se aspereza do caminho com engenhosos rodeios, e com muros fabricados junto aos despenhadeiros se desvanecem a contingência de algum precipício (...). Eu desejava, não para abonar a minha veracidade, mas para se formar a justa idéia desta grande obra, que junto ao caminho reformado se conservasse sempre o antigo” (op.cit.). Mawe, em suas Viagens ao Interior do Brasil, escreveu: “Poucas obras públicas, mesmo na Europa, lhes são superiores, e se considerarmos que a região por onde passa é quase desabitada, encarecendo, portanto muito mais o trabalho, não encontraremos nenhuma, em país algum, tão perfeita, tendo em vista tais desvantagens. Para Boyer (Ligeiras notas de viagem do Rio de Janeiro à Capitania de São Paulo) “... poucos trabalhos desta natureza na Europa podem considerar-se superiores a este” . Luiz d’Alincourt escreveu: “tem este caminho a vantagem de ser calçado, obra utilíssima e que saneou a dificuldade do trânsito principalmente em tempo chuvoso” (Memória sobre a viagem do Porto de Santos à Cidade de Cuiabá).

Ao sucessor de Lorena, capitão-general Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça (governador no período 1797-1802), coube melhorar a estrada em seu segmento de São Paulo à raiz da serra. Construiu, ainda, ranchos para abrigo dos tropeiros e suas cargas e deu início às obras de colmatagem entre Cubatão e Santos, visando a suprimir a viagem em canoas pelos canais do Lagamar e pelo largo do Canéu. Estas obras, no entanto, não chegaram a ser concluídas; somente a partir de 1824, na gestão do primeiro presidente da Província de São Paulo (Lucas Antonio Monteiro de Barros) deu-se reinício ao aterro, que foi aberto ao trânsito em fevereiro de 1827. Por ele passaram a transitar as tropas e não mais se realizaram as viagens em canoas.

As condições especiais requeridas para o deslocamento de passageiros e cargas em veículos de rodas foram satisfeitas cerca de um quarto de século mais tarde; o transporte por meio de tropas já não atendia ao desenvolvimento econômico paulista, que tinha no Caminho do Mar o seu mais importante escoadouro e na Praça de Santos a grande porta para o comércio internacional e de cabotagem.

No trecho da serra fazia-se necessária uma nova estrada que desse passagem a carros de eixo móvel. Tobias de Aguiar e Gavião Peixoto realizaram os estudos preliminares da nova via, cuja abertura foi executada pelo senador Vergueiro. Em 1841 deu-se início à obra que recebeu a denominação de “Caminho da ‘Maioridade’” em homenagem ao advento do reinado de Pedro II. Seu traçado abandonava a diretriz da “Calçada do Lorena” – e seguia ao longo do caminho – anterior ao de Lorena – que acompanhava o Rio das Pedras. Carros de eixo móvel já transitavam pela nova rota em 1844. José Vergueiro, entre 1862 e 1864, a remodelou, à vista do péssimo estado em que se encontrava a aludida via; melhorou o traçado no planalto, macadamizou o aterro de Cubatão a Santos, calçou e apedregulhou o trecho da serra.

Contudo, a partir do meado do século passado – quando o café atingido o planalto, configurava perspectivas cada vez mais amplas para a economia paulista – começou a evidenciar-se, pelas precárias condições de tráfego, a tomada de consciência, face ao problema posto pelo volume aumentado das safras, da obsolescência do caminho então existente. De fato, as culturas cafeeiras que vinham em progresso pelo Vale do Paraíba, alcançaram a área de Campinas cerca de 1850, alastraram-se rapidamente em demanda de terra roxa e impuseram mudança radical nos meios de transporte e comunicação entre as áreas produtivas e o Porto de Santos. Parecia aos coevos que somente a estrada de ferro – a maior inovação nas técnicas dos transportes terrestres do século passado – seria compatível com a capacidade e rapidez de tráfego requeridas pela crescente produção cafeeira. Quanto à preeminência da ferrovia, mui propriamente, anotou Américo

R. Netto: “Ao se iniciar a segunda metade do século passado, porém, o panorama rodoviário começou a mudar por inteiro, no Brasil. Apossou-se de todos, desde o mais modesto cidadão, o que hoje já se chama a febre da estrada de ferro”. Diante da morosidade e incerteza da tração animal, a única conhecida na época era natural e lógico – forçoso até – que todos voltassem suas atenções, cuidados e esforços para a rápida e possante locomotiva com seus vagões. E assim não se abriram mais novas estradas de rodagem, enquanto as existentes eram largadas ao abandono, quando, por excelentemente construídas, não se prestavam a que sobre elas se assentassem os trilhos de uma estrada de ferro, como se fez em bom trecho da “União e Indústria”. Quem, ao fim do Segundo Império, considerasse a situação dos transportes terrestres no Brasil não fugiria a considerar a estrada de viação comum como já desaparecida ou fatalmente condenada a desaparecer do ambiente do nosso progresso” (“Sete fases da evolução das rodovias no Brasil”, in Boletim do DER, nº 4, 1937). De outra parte, o preço do mercado de café, viabilizava o advento das novas técnicas das vias de comunicação e transporte, implantadas à base do concurso do capital e engenharia procedentes da Inglaterra.

Ao Marquês de Monte Alegre, ao Conselheiro José Antônio Pimenta Bueno e ao Barão de Mauá, em 1856, concedeu-se o direito de incorporação, no exterior, de uma ferrovia que ligasse Santos à São Paulo e se estendesse até Jundiaí. Aos concessionários ofereceram-se inúmeras vantagens comuns a outros empreendimentos ferroviários coevos, quais sejam: isenção de direitos para que se importassem os equipamentos necessários, privilégios de zona na área de cinco léguas para cada lado da estrada, garantia de juros de 7% sobre o capital aplicado; bem como direitos de explorar as minas existentes na zona de privilégio, de desapropriar os terrenos necessários à passagem da linha e de obter terras devolutas nos mais favoráveis termos permitidos por lei.

Conforme observou Odilon Nogueira de Matos: “A necessidade da construção da grande artéria era reconhecida por todos quantos se interessavam pelo progresso de São Paulo. Em 1855, o Conselheiro José Antônio Saraiva, presidente da província, calculava em dois milhões e meio de arrobas a produção do café, açúcar e outros gêneros que deviam ser transportados pela estrada projetada e em um milhão de arrobas a quantidade de gêneros importados; portanto, três milhões e quinhentas mil arrobas transportáveis pela via férrea. Isto, sem calcular o transporte de passageiros, cujo número seria avultado, pois transitavam anualmente pela barreira do Cubatão cerca de quarenta mil cavaleiros (“Vias de Comunicação”, in História Geral da Civilização Brasileira). Segundo o Conselheiro Saraiva, na mesma fala acima aludida, as vantagens do grande empreendimento seriam: “O desenvolvimento econômico do comércio de Santos, o desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea, a redução do preço dos transportes a uma terça parte do que se paga atualmente, o melhoramento dos processos industriais, o aumento do valor das terras, a cessação das despesas públicas com a estrada que tem de ser substituída pela linha férrea, a influência da facilidade das comunicações sobre o estado moral e político da Província e a criação do espírito de empresa (Discurso do Conselheiro José Antônio Saraiva na Abertura da Assembléia Legislativa da Província de São Paulo em 1855).

A outorga referida tornou viável a organização, em Londres, da São Paulo Railway; em junho de 1860 foram aprovados os estatutos da Companhia de Estrada de Ferro Santos a Jundiaí e, em novembro do mesmo ano, iniciaram-se as obras; em 1866 a via atingiu São Paulo e, no ano seguinte, chegou a Jundiaí. Esta ferrovia exigiu um nível de técnica de modo a converter em realidade a vitória sobre as dificuldades impostas pelo relevo. Significou, portanto um extraordinário feito de engenharia, tanto pelo traçado, como pelas obras de arte: túneis, viadutos e muros de arrimo. Utilizou-se, ademais, o sistema funicular em planos inclinados, escalando-se, em oito quilômetros, uma altura de pouco menos de oitocentos metros. A extensão total da estrada de ferro alcançou 139 km; em bitola de 1,60 m, com declividade máxima de 2,5% nos trechos de simples aderência e de 10,22% nos planos inclinados.

O leito carroçável que precedera a ferrovia viu-se rapidamente superado pela concorrência do novo sistema; em 1896, afirmava-se no Primeiro Plano de Viação de Rodagem do Estado de São Paulo: “Assim a estrada de Santos foi substituída em grande parte e inutilizada pela São Paulo Railway Company”. Apesar disso, a velha estrada do Vergueiro ressurgiu, em conseqüência da introdução de um veículo, destinado a conquistar o futuro, o automóvel. Washington Luís, em 1913, quando presidente do Automóvel Clube de São Paulo, recomendava a macadamização daquela via, ou, alternativamente, que se construísse nova estrada para funcionar como auxiliar e complementar da ferrovia, de modo a permitir o tráfego do automóvel. No mesmo ano, iniciou-se a reconstrução do caminho do mar. A estrada, em seus trechos mais difíceis, revestiu-se de macadame, em 1920, por iniciativa de Artur Rudge Ramos; em 1926 inaugurou-se a primeira estrada de concreto da América do Sul, ou seja, os oito quilômetros na Serra do Mar, o mais árduo de todo o seu traçado.

Concomitantemente, efetuava-se a duplicação do caminho ferroviário com o estabelecimento de novo traçado – ligação Mairinque-Santos, linha da Sorocabana – que exigiu, como o fizera a São Paulo Railway enorme esforço de engenharia. Iniciada na década dos vinte e inaugurada em 1937, representou a quebra do monopólio exercido pela São Paulo Railway e permitiu a comunicação, pela igualdade da bitola (excetuada a Cia. Paulista), das demais ferrovias do interior com o porto de Santos; contribuiu, pois, para que se escoasse mais facilmente a produção cafeeira.

O estabelecimento, em 1926-28, do Caminho do Mar, não significava, ainda, a emergência do caminhão, mas apenas do carro de motor a explosão para o deslocamento de passageiros. Na realidade, o expandir do uso de caminhões, veio a ser significativo na fase do desenvolvimento industrial paulista. A versatilidade do veículo a motor deu-lhe, de imediato, lugar preeminente entre os meios de transporte. Seu corolário foi o ressurgimento da estrada de rodagem, cujos condicionantes técnicos evoluíram sob o impacto das múltiplas funções que vieram a desempenhar tais veículos. Com a maleabilidade característica, contribuíram para a integração de áreas produtivas relativamente isoladas, como complementares das ferrovias, a minorar a rigidez destas. Entretanto, havia a vencer a resistência psicológica de governos e do povo, imbuídos da crenças que afirmava o primado exclusivo da ferrovia.

O ano de 1913 marcou a aparição de nova fase no entendimento do problema dos transportes, com a publicação do livro de Clodomiro Pereira da Silva, no qual propôs o “Plano de Viação para São Paulo”. Representou o primeiro trabalho a atribuir às estradas de rodagem existência e importância autônomas. Já na década dos vinte advogava-se a construção de uma estrada de rodagem para o tráfego intenso e pesado entre a capital e o porto de Santos. Contudo, não seria esta a primeira rodovia moderna do Estado, pois, em maio de 1921 inaugurava-se a estrada São Paulo-Campinas, primeiro trecho de um plano racional de viação terrestre independente de trilhos, projetado, construído e adaptado de forma peculiar ao trânsito de veículos automotores. No mesmo ano criava-se em São Paulo a Inspetoria de Estradas de Rodagem – origem de todos os departamentos de estradas de rodagem do país, mesmo no plano do governo federal – e se estabelecia o Plano de Viação de Rodagem do Estado de São Paulo. Passaram a predominar as linhas-tronco-radiais, a partir da Capital, em divergência com as diretrizes anteriormente vigorantes que privilegiavam as ligações transversais.

No primeiro lustro dos anos trinta, estudos evidenciaram que a antiga estrada não comportava, pelo seu traçado e pavimentação, o crescente número de passageiros e o multiplicado volume de carga.

Em 1934 as estatísticas demonstravam a intensidade do tráfego de veículos pelo Caminho do Mar, com média mensal de 18.537 automotores, entre os quais contavam-se 6.706 caminhões (cf. *Boletim do DER*, nº 19, 1940).

Entre os numerosos estudos efetuados no período, a justificativa de Augusto de Lima Pontes assinalava que as “péssimas condições técnicas da serra e a falta de uma pavimentação duradoura no planalto, além de dificultar e encarecer o tráfego, exige uma soma de esforços inauditos e permanentes para uma conservação medíocre e de custo o

mais elevado (...). Entre, pois, a manutenção com somas vultuosas das precárias condições da atual estrada ou a construção de uma auto-estrada com todos os requisitos da técnica, quer quanto ao conforto e segurança como economia e rapidez, o intercâmbio entre São Paulo e o seu grande porto exige, pela sua grandiosidade, a construção de nova estrada” (“A Via Anchieta – elementos estatísticos justificando sua construção”, in *Boletim do DER*, nº 19, 1940). Estas assertivas lastreiam os termos do Decreto nº 7.162, de 24 de maio de 1935, que autorizou construir e pavimentar o que se pode chamar a primeira versão do traçado do que viria a ser a Via Anchieta: “o regime de tráfego, as condições técnicas da estrada, acarretam, para o governo, despesas de conservação de enorme vulto e, para a economia paulista, uma evasão de capitais com excesso de gastos de gasolina, pneumáticos e outros, o que ao governo cumpre evitar”.

A partir dos anos trinta o desenvolvimento industrial de São Paulo passou a condicionar as várias e sucessivas remodelações da rota São Paulo – Santos, para ajustá-la ao seu relevante papel de canal para o relacionamento da economia, em rápido crescimento com o Exterior.

Num primeiro momento (1939-47), concluiu-se a via Anchieta, complementada, em 1953, pela segunda pista de serra. Esta rodovia, pavimentada em concreto, caracterizou-se pelo emprego das mais avançadas técnicas disponíveis na época.

Posteriormente, à vista da saturação das alternativas existentes, implantou-se a rodovia dos Imigrantes, com padrões técnicos que garantem nível de fluidez de tráfego ainda maior do que o oferecido pela via Anchieta.

A análise das relações entre as vicissitudes econômicas da sociedade paulista, e as técnicas utilizadas para superar a barreira natural da Serra do Mar, não deixa dúvidas quanto à correspondência entre as respostas encontradas para os problemas de transporte e as necessidades impostas pela atividade produtiva.

Correlatamente, evidenciou-se a capacidade do elemento nacional de absorver rápida e eficazmente as técnicas, as mais avançadas, nas oportunidades em que o desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo impôs transformações substantivas numa de nossas principais artérias, pela qual escoou-se a produção de vasta área do território nacional e que permite, ademais, o contínuo afluxo de bens e insumos oriundos do Exterior e indispensáveis ao pleno desempenho do complexo socioeconômico representado pela cidade de São Paulo e as urbes vizinhas que, conjuntamente, formam o núcleo de maior peso no contexto da economia brasileira.