

São Luiz do Paraitinga: o último retrato das pequenas cidades brasileiras do século XVIII

São Luiz do Paraitinga: The last picture of small brazilian cities of 18th century

Campos, Rogério P.¹; Rodrigues, Fernanda²; Costa, Anibal³; Varum, Humberto⁴

rpcampos@ua.pt

Resumo

São Luiz do Paraitinga é uma cidade ancorada no tempo, um registo único no estado de São Paulo, dos conceitos modernizadores propostos pelas reformulações do Marquês de Pombal no século XVIII em Portugal e nas suas colónias. Isolada entre cadeias de montanhas, com posição estratégica, foi construída como entreposto comercial para facilitar o transporte de ouro e outros produtos para a metrópole e facilitar o maior controle da coroa portuguesa sobre o que era produzido no Brasil. Preservada pelo esquecimento, após os períodos favoráveis da economia local, permaneceu estática, tendo no entanto sido também destruída pela falta de proteção do seu património pelo Estado Brasileiro. São Luiz do Paraitinga é um caso singular relativamente ao qual se apresenta, a análise do processo construtivo e da cultura do século XVIII no Brasil, trazendo evidências sobre a vida na colónia portuguesa do povo comum e não somente dos governantes e grandes proprietários.

Palavras-chave

Preservação; Cultura; Brasil; São Paulo; Património.

Abstract

São Luiz do Paraitinga it is a city anchored on time, a unique register of São Paulo State about modern concepts reformulation, proposed by Marquês de Pombal in the 18th century for Portugal and its colonies. Isolated between mountain-chains with

¹ Doctor in Social Sciences from Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho – UNESP/Brazil. Postdoctoral fellow in Heritage Conservation at Universidade de Aveiro through the ELARCH (Euro-Latin America Partnership in natural Risk mitigation and protection of the Cultural Heritage) - Erasmus Mundus.

² RISCO, Civil Engineering Department, University of Aveiro, Portugal

³ RISCO, Civil Engineering Department, University of Aveiro, Portugal

⁴ CONSTRUCT-LESE, FEUP, University of Porto, Porto, Portugal

strategic position, it was built as a trading post to favour the gold and other products transportation to Portugal and also to increase Portuguese Empire control over the Brazilian goods production. It remains generally preserved due to its forgetfulness, after the favourable periods of the local economy, remaining static. But its heritage degradation and destruction was also due of forgetfulness and lack of protection of the Brazilian State. São Luiz do Paraitinga constructive process and culture of 18th century is a singular case that will be analysed in this paper, bringing evidences about the common people life in the Portuguese colony, and not only about State Rulers and great owners.

Keywords

Preservation; Culture; Brazil; São Paulo; Heritage.

Introdução

São Paulo é hoje o principal polo econômico do Brasil, responsável por 32% do PIB (Produto Interno Bruto) de todo o país e área de maior concentração industrial desde o início do século XX⁵. Porém, este é um cenário recente do protagonismo histórico do Estado frente ao restante do país, sendo que no período colonial estava relegado a uma função secundária e de pouca importância econômica.

Apesar de possuir alguns dos assentamentos populacionais mais antigos da colônia portuguesa na América, São Paulo nunca se destacou pela economia e também não era alvo de intervenções de destaque da coroa até ao século XVIII. Por outro lado, irá desenvolver frente a todas as outras capitânias o comércio interno, como pólo intermédio entre as áreas de produção de mercadorias (Região Sul) e os centros de consumo como Minas Gerais, Mato Grosso e Rio de Janeiro (BLAJ, 2002). O deslocamento da administração colonial da Região Nordeste para a Sudeste deve-se a proximidade da zona econômica de maior importância em cada momento, no primeiro ciclo com a cana de açúcar no Nordeste e em seguida o ciclo do ouro no Sudeste (ODALIA e CALDEIRA, 2010).

A posição de pouco destaque da capitania de São Paulo na política colonial pode ser expressada pela submissão administrativa à capitania do Rio de Janeiro em 1748, colocando o cargo de governador-geral unificado com o território carioca. Esta situação irá se alterar com a entrada de um novo modelo administrativo na corte portuguesa sob a coordenação de Sebastião José de Carvalho e Melo, primeiro Conde de Oeiras e futuro Marquês de Pombal. Dentro dessas mudanças, Pombal irá realizar também algumas modificações na estrutura de funcionamento da colônia brasileira,

⁵ Dados disponíveis no SEADE (Sistema Estadual de Análise de Dados) para o ano de 2015. Disponível em: www.seade.gov.br

dentre elas a mudança da capital colonial de Salvador para o Rio de Janeiro, em 1763, e a autonomia do governo-geral da capitania de São Paulo, em 1765, sob o comando de D. Luís Antônio Mourão, o 4º Morgado de Mateus.

Outro motivo para uma administração independente em São Paulo era o controle fiscal das mercadorias que passavam pela província, não somente os carregamentos de ouro de Minas Gerais e Mato Grosso como também produtos alimentícios, madeira para reparos de navios e outros. Este será um dos motivos do surgimento da cidade de São Luiz do Paraitinga em 1769, a meio caminho entre Taubaté (tradicional cidade de partida dos Bandeirantes para o interior do Brasil) e o litoral Norte de São Paulo, em uma região sem atrativos econômicos de exploração, mas com um posicionamento estratégico para o descanso das tropas de mulas que transportavam mercadorias e fiscalização do trânsito de pessoas e bens que por ali passavam.

São Luiz do Paraitinga ganhará importância e população de forma acelerada, ascendendo a condição de Vila em 1773. Caracterizada por Holanda (1994) como uma cidade de tropeiros, com o intuito de oferecer repouso às tropas de mula que transportavam produtos para o litoral e aos navios portugueses através dos portos de Ubatuba, Caraguatatuba e São Sebastião (o maior do litoral Norte até esse período), ou mesmo como conexão com Paraty na capitania do Rio de Janeiro. Construída com propósito definido em um período histórico específico, foi esquecida ao final do ciclo do ouro e só viria a ressurgir com o café na segunda metade do século XIX. São Luiz do Paraitinga oscila sua imagem entre altos e baixos ao longo da existência, mas sempre com seu patrimônio inalterado.

A Capitania de São Paulo: aspectos históricos

Apesar do pouco destaque no período colonial, São Paulo foi um dos primeiros sítios de assentamento dos portugueses. Infelizmente, muito do que foi construído nesse período do século XVI se perdeu, restando poucas evidências das estruturas residenciais e administrativas. A cidade de Iguape, patrimônio urbano tombado pelo CONDEPHAAT desde 1975, possui vestígios edificadas preservados apenas dos séculos XVIII e XIX, com exceção da antiga casa de fundição de ouro e hoje museu da cidade, edifício construído em 1653 e preservado no centro da cidade, sendo que a principal razão foi sua construção com recursos trazidos de Portugal.

São Paulo era uma região de limitados bens materiais e financeiros, sem fontes próximas de materiais duráveis como pedras ou investimentos para a produção de adobes. Assim, a solução construtiva encontrada foi associar técnicas mais simples e de conhecimento não somente de portugueses, como também de indígenas e escravos africanos, como a taipa de pilão e o pau a pique. Até o século XIX essas serão as principais técnicas de construção dos edifícios na capitania, quer pelo baixo investimento financeiro como pelo conhecimento dos executores. O arquiteto Luís Saia (2011, p. 205) refere que: *A história dos edifícios urbanos paulistas deste período é a*

história da sobrevivência da taipa de pilão como processo construtivo profundamente travado ao desenvolvimento regional. Se contam nos dedos as construções que se aventuraram ao uso do tijolo, depois largamente difundidos por favor da interveniência de profissionais (mestres de obras) de procedência européia, principalmente italianos. Mas a taipa de pilão sempre foi, por incrível que pareça, um processo aristocrático de construção e, embora em certo sentido degradado pela má organização do trabalho profissional, manteve-se na área de São Paulo até a completa substituição dos processos tradicionais.

Para Holanda (2004), o processo de construção da taipa e do pau a pique eram uma síntese da miscigenação precoce pelo qual passou a capitania de São Paulo e que seria difundida por todo o Brasil, em um convívio imposto ou espontâneo entre europeus, nativos e africanos. O bandeirantismo não surgirá ao acaso nessa capitania, mas sim como uma necessidade de um sistema escravocrata de produção numa região de baixo poder aquisitivo para adquirir escravos africanos, partindo então em busca de indígenas para suprir tal demanda.

Holanda (1994) tenta analisar a importância desse transporte e o comércio intermediário paulista, que servia de negociador entre os centros consumidores – especialmente as cidades de Minas Gerais – e os produtores da região Sul. A necessidade de abastecer essas tropas e oferecer descanso aos comerciantes gerou grandes lucros à capitania de São Paulo, fazendo surgir diversos novos povoados, freguesias e vilas, dentre elas São Luiz do Paraitinga.

São Luiz do Paraitinga

Enquadramento histórico

A cidade de São Luiz do Paraitinga surgiu em 1769 sob a tutela direta do governador-geral da capitania de São Paulo, Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão, referido como Morgado de Mateus nos estudos da História do Brasil, entre 1765 e 1775. Além da cidade na Serra do Mar, irá fundar outras 20 cidades e vilas em diferentes pontos do território, marcando a expansão da ocupação da capitania e também um novo modelo de organização governamental, técnico e documentado ainda pouco utilizado na colônia portuguesa.

São Luiz do Paraitinga será o povoado de maior influência e síntese da racionalidade do Morgado de Mateus no comando de São Paulo, disto decorrendo sua importância histórica para analisar a sociedade colonial no período. Decerto, a cidade não será a única a sofrer influência do conceito de cidade iluminista, termo criado pelo historiador português José Eduardo Horta Correia em 1985 e que demonstra forte intervenção do governo no controle social e ocupação do espaço. Outras cidades no Brasil possuem essas influências, mas São Luiz do Paraitinga (Figura 1) é a única cidade completamente planejada e executada sob determinação prévia e supervisão de um agente da coroa, o Morgado de Mateus.

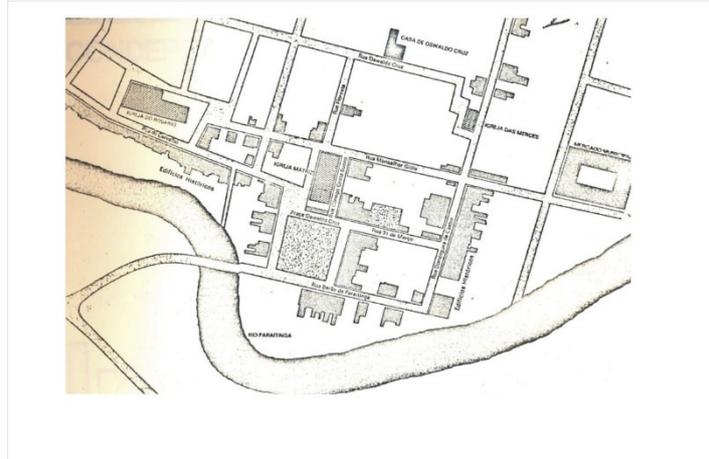


Figura 1: Esboço da planta da cidade de São Luiz do Paraitinga.
 Fonte: Arquivo histórico do IPHAN, 2016.

Em 8 de Maio de 1769 o Morgado de Mateus nomeava o sargento-mor Manoel Antonio de Carvalho fundador e governador do novo povoado, enviando recursos financeiros e materiais para a rápida edificação da nova freguesia. Estima-se que em pouco mais de 2 anos, grande parte do traçado original já estava concluído sob as rígidas normas estabelecidas, e em 1773 já alcançava o status de vila. A velocidade da construção perpassa pelo domínio da técnica dos habitantes na construção em taipa de pilão e pau a pique, material básico de todas as casas de São Luiz do Paraitinga até aos dias atuais (TOLEDO, 1966).

Uma cidade de ciclos

Cidade tropeira por excelência, São Luiz do Paraitinga passou por três ciclos básicos econômicos, representados na Figura 2, que determinaram seu esquecimento em longos períodos: O ciclo do ouro, ao qual deve-se sua fundação e rápido crescimento; o ciclo do café no século XIX e, recentemente, o ciclo do turismo com a cidade sendo declarada estância turística em 2002. Serão o primeiro e o terceiro ciclos de maior importância para este estudo, para determinar a influência comercial externa que se desenvolveu na cidade.

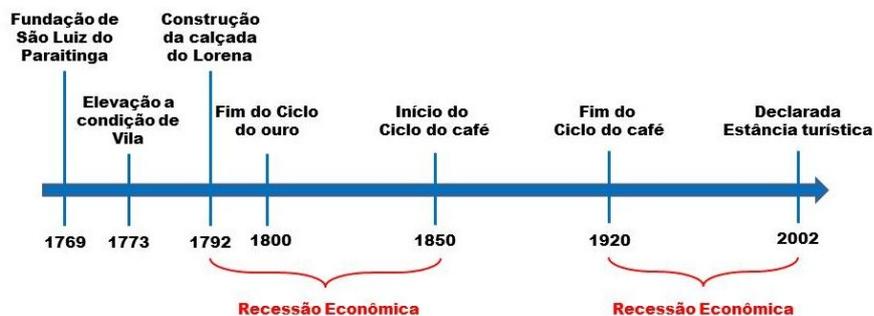


Figura 2: Evolução cronológica de São Luiz do Paraitinga.

O primeiro ciclo econômico local e suas consequências será fundamental para a consolidação e crescimento da cidade. O aumento significativo do trânsito pela estrada que ligava o planalto brasileiro aos portos de São Paulo e Rio de Janeiro transformou São Luiz do Paraitinga em parada obrigatória a todos os viajantes, antes de cruzarem a Serra do Mar e alcançar o litoral. Até o final do século XVIII, a importância da cidade no transporte de mercadorias era marcante, conexão que poupava tempo por uma trilha que rapidamente ultrapassava as grandes montanhas e atingia cidades portuárias próximas como Ubatuba, Caraguatuba e São Sebastião, no litoral norte paulista e a cidade de Paraty no Rio de Janeiro.

Dois fatores serão decisivos para a perda de relevância de São Luiz do Paraitinga no transporte de mercadorias para Portugal, colocando a cidade idealizada como centro de estalagem e descanso de tropeiros numa recessão econômica. O primeiro fator ocorreu fora da capitania de São Paulo, que foi a construção do Caminho Novo da Estrada Real conectando as cidades de Minas Gerais diretamente ao porto do Rio de Janeiro, reduzindo de forma significativa as tropas de mula que transitavam pelo chamado Caminho Velho. O segundo fator foi a construção da Calçada do Lorena em 1792, que conectava a capital São Paulo diretamente ao porto de Santos por meio de uma estrada de pedras bem construída, reduzindo o tempo de viagem.

Técnicas construtivas e materiais

Durante o período colonial brasileiro, criou-se o erro de associar a técnica e a simplicidade de adereços nos edifícios paulistas dos séculos XVII e XVIII com uma sociedade pobre ou uma capitania sem recursos. O que se iniciou como um processo econômico acabou por se transformar em uma escolha independente da classe social, pela facilidade e rapidez ao erigir os edifícios. No século XVIII a capitania não possuía os recursos minerais de outras regiões, porém, desenvolveu um complexo sistema comercial intermediário que resultou em lucros para Portugal e a produção de bens de consumo para o restante da colônia (CANABRAVA, 1972) .

A capitania de São Paulo representava um conjunto de cidades dentro do continente, diferente de outros estados que primavam por centros urbanos costeiros. Por outro lado, isso gerava dificuldades e aumento nos valores de mercadorias trazidas da Europa, como materiais de construção tradicionais ausentes na região. Por não ser uma capitania com prioridade da coroa portuguesa, esses materiais demoravam para chegar nas cidades paulistas, dificultando a construção de residências.

É preciso destacar a familiaridade das técnicas construtivas em taipa de pilão e pau a pique que encontravam paralelos com construções que algumas tribos indígenas da região de São Paulo, Mato Grosso e do Amazonas usavam em suas aldeias (Figura 3), assim como de alguns povos africanos escravizados. Adaptar as diferentes técnicas construtivas de taipa e pau a pique não seria de grande dificuldade para os

portugueses, passando pelo processo de aprendizado transmitido desde os jesuítas até o período dos Bandeirantes (SAIA, 2009).

O uso do pau a pique era mais comum pelos indígenas brasileiros, em especial na região de São Paulo, facilitando o uso dessa mão de obra para construção nas diferentes cidades. Já os africanos dominavam a técnica da taipa de pilão (Figura 4), de origem árabe e que fora disseminada em diferentes locais, inclusive na Península Ibérica. A junção dessas diferentes técnicas será a base de construção do que ficou definido como Casa Caipira, característica comum dos edifícios paulistas até o final do século XIX.

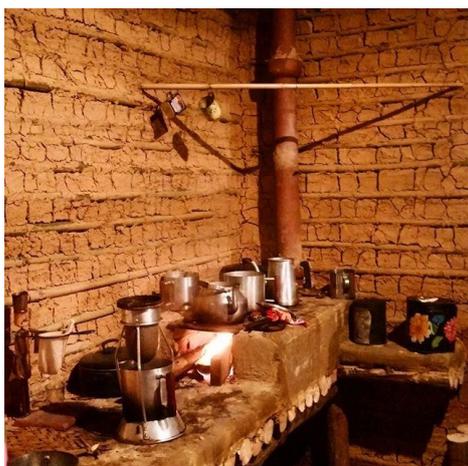


Figura 3: Construção indígena de Caraguatatuba, São Paulo
Fonte: Acervo da Prefeitura de Caraguatatuba, 2016.

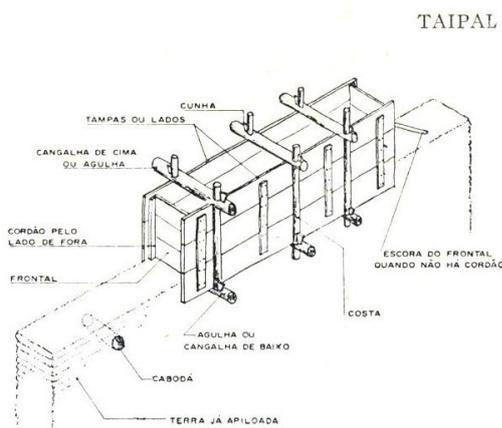


Figura 4: Processo de construção da taipa de pilão.
Fonte: <https://pt.pinterest.com/cainhaaa/arq-rammed-earth/>

Quando surge São Luiz do Paraitinga, o processo de construção em taipa de pilão e pau a pique está disseminado na capitania de São Paulo, o que torna esse processo comum a todos os locais, mesmo em uma cidade presente no clima úmido da Mata Atlântica. A solução de prolongamento do telhado para proteger as paredes de barro já era uma adaptação paulista no processo de construção. A aceitação desse tipo de material não dependia da classe social, como pode ser visto nos grandes casarões de São Luiz do Paraitinga (Figura 5).

A escolha pelo tipo tradicional de construção caipira denota a assimilação da população por esses edifícios, naturalizados na cultura paulista. São Luiz do Paraitinga é reflexo dessa aceitação, mesmo ao vivenciar o auge econômico no período do café do Vale do Paraíba não abandonou tal sistema construtivo. Importante destacar que até o final do século XIX o transporte do café ainda era realizado por tropeiros, situação alterada somente com a chegada da ferrovia no Brasil e o desvio da rota para o porto de Santos.

O que definia uma construção de maior qualidade era a composição do edifício em suas paredes. No caso dos casarões da praça central de São Luiz do Paraitinga,

pertencentes a famílias com maior poder financeiro, suas paredes externas em geral eram compostas por taipa de pilão e as divisórias internas de pau a pique. As construções mais simples de trabalhadores com menor renda, em geral eram feitas somente de pau a pique em todas as paredes.

Após as inundações que ocorreram em 2010, com o alto nível das águas no centro histórico, o que se observou foi a maior resistência estrutural das construções de pau a pique pela trama de madeiras nativas, resistentes a umidade e agentes biológicos. Espécies como a Peroba Rosa (*Aspidosperma spp*) e Cangerana (*Cabralea canjerana*), que possuem elevados índices de resistência, além de estarem presentes na Mata Atlântica (MORALES *et.al.*, 2011).



Figura 5: Centro histórico de São Luiz do Paraitinga
Fonte: Ismar Francisco Ribeiro, arquivo pessoal, 2010.

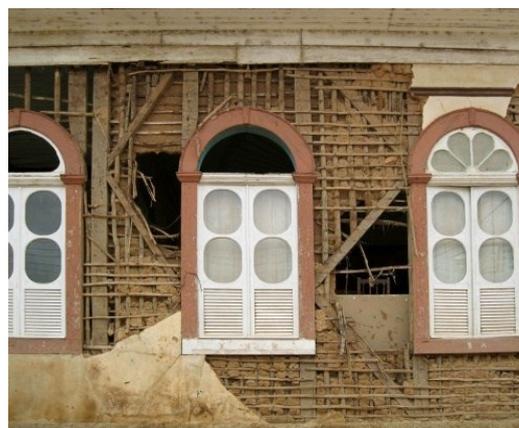


Figura 6: Casarão da praça central de São Luiz do Paraitinga após as inundações.
Fonte: Arquivo do IPHAN, 2010.

Análise

Como já citado anteriormente, a dificuldade em se obter pedras para a construção na capitania de São Paulo impulsionava as construções de taipa de pilão e pau a pique. Existem alguns casos semelhantes de edificações em Minas Gerais, porém com o diferencial das estruturas de pedra nos alicerces, sempre utilizados nas produções mineiras. São Luiz do Paraitinga no primeiro momento era uma cidade de baixo poder financeiro, o que impediu essa proposta de alicerce de pedras, criando-se apenas uma preparação isolada de taipas mais espessas, suporte de frechais e isoladas com madeiras.

No caso da situação extrema da submersão destes edifícios, o material de taipa de pilão protegido da umidade demonstrava mais longevidade na preservação, porém tornou-se mais vulnerável que as paredes de pau a pique. O uso de madeira da região e a boa concepção na produção das tramas forneceram resistência estrutural a alguns que casarões que permaneceram em pé mesmo após dias submersos nas águas do Rio Paraitinga (Figura 6).

Segundo dados do IPHAN⁶ e estudos do CEPA (Centro de Estudos e Pesquisa Aplicadas da USP) sobre a inundação, a ruptura da maioria dos edifícios foi causada por choques de detritos durante o escoamento das águas pela cidade e não o simples dissolvimento do material. Algumas paredes como das igrejas possuíam constituição resistente, com muros de taipa de 60 cm de espessura, enquanto que em geral nos casarões constatou-se paredes de pau a pique em média de 20 cm apenas, com o madeiramento dando grande suporte.

Outros elementos como janelas, portas e batentes também tiveram alto índice de resistência frente as águas, que permitiu a reutilização nos casarões em fase de reconstrução. A lentidão, além da esfera pública e a burocracia na demora em repassar as verbas, se deve também pela necessidade de mão de obra especializada para refazer as estruturas tradicionais de pau a pique e taipa de pilão. O que era um facilitador nos séculos XVIII e XIX tornou-se um conhecimento técnico de poucos profissionais acadêmicos no século XXI. IPHAN e outros órgãos regionais de preservação trabalham em conjunto com universidades e pesquisadores na busca de tentar preservar o máximo do material original dos edifícios.

Além disso, quando se busca avaliar a importância histórica de um patrimônio em qualquer esfera, seja um edifício, um conjunto de edificações ou todo o conjunto urbano, deve ser levado em conta a relevância não apenas estética e material, mas também aspectos culturais e simbólicos que foram responsáveis por essas construções. Essa própria definição encontra-se nos princípios da ICOMOS (International Council On Monuments and Sites), conselho ligado a UNESCO e o principal órgão consultivo sobre patrimônio mundial.

No caso de São Luiz do Paraitinga e do alagamento do centro da cidade histórica em 2010, o que houve foi um conflito imediato entre restabelecer o funcionamento e preservar o patrimônio. A comoção diante da tragédia pressionou o poder público por soluções imediatistas e induziu o governo de São Paulo a tomar uma decisão política e não técnica sobre o caso. A busca por reconstrução seria direcionada para o retorno do funcionamento da cidade, independente da forma como seria conduzida, deixando uma lacuna sobre questões simbólicas e históricas.

Um exemplo foi a reconstrução da Capela das Mercês, a segunda mais antiga da cidade, cuja origem remonta ao final do século XVIII, inaugurada em 1819. A edificação trazia características únicas sobre um estilo particular da arquitetura paulista, um contraste entre o Barroco ainda dominante no período colonial e a arquitetura sóbria do Neoclássico. A igreja fora totalmente construída em taipa de pilão e trazia aspectos da arquitetura portuguesa do século XVII. Sua total destruição não deixou possibilidades de recuperar o modelo original, dando lugar a uma nova estrutura de betão e alvenaria com o idêntico desenho.

⁶ TRINDADE, J. B. (2010).

Com isso surge o modelo casca de ovo na reabilitação do centro histórico de São Luiz do Paraitinga, preservando as fachadas das edificações sob a construção contemporânea de alvenaria. A importância histórica, cultural e social do período da fundação da cidade e da sociedade paulista foi suprimida, restando apenas a alegoria do que já foi a cidade, extinguindo a experiência passada (Santos, 1997). Ao turista que busca apenas a representatividade visual, vende-se o capital simbólico e, aos habitantes locais, ficam as perdas das tradições e costumes impostos pela ordem distante, o que é imposto da esfera nacional no campo restrito do local (LEFEBVRE, 2006).

Somado a essas perdas imateriais culturais, temos a perda de documentos, representações iconográficas, fotografias e registros oficiais da cidade (plantas originais, escrituras históricas) que estavam presentes na biblioteca municipal, destruídos ou arrastados pelas águas do Rio Paraitinga. Uma parcela ínfima estava na biblioteca do IPHAN em São Paulo, mas a maior parte perdeu-se, quer pelo aspecto trágico do evento ou pela lentidão da instituição em arquivar e digitalizar tais relíquias.

O resultado dessa reconstrução moderna é a imprecisão sobre dimensionamentos originais das construções, em especial relativo ao terreno ocupado. A incompatibilidade entre a espessura de paredes de alvenaria e as tradicionais de taipa de pilão e pau a pique gera distorções no espaço interno. A perda se faz mais profunda no aspecto acadêmico para análise de costumes, e também à população que perde seu espaço tradicional e seu vínculo com uma estrutura habitual. A climatização interna das residências também não foi levado em conta, sendo a taipa de pilão um bom isolante térmico contra as intempéries do local, uma área serrana que sofre variações climáticas abruptas, o que não foi determinante nas reconstruções.

Considerações finais

A perda simbólica, material e cultural da cidade de São Luiz do Paraitinga é imensurável para a história de São Paulo e das pequenas cidades colonias brasileiras, um dos últimos exemplares do cotidiano dos séculos XVIII e XIX que estavam preservados. A lentidão do IPHAN no tombamento do conjunto urbano, assim como a falta de monitoramento da área de risco na qual se encontra maximizaram a tragédia.

São Paulo possui suas raízes culturais assentadas sobre a história dos Bandeirantes e suas proezas, com poucos exemplares dessa história em questões físicas como casarios e edifícios do período e esqueceu-se de assegurar um dos seus maiores acervos. A reconstrução simbólica preserva o visual e o que representou São Luiz do Paraitinga ao longo dos séculos, porém, a perda da tradição e cultural para sua população foi profunda. O mais simbólico da identidade do estado, a taipa de pilão e o pau a pique, foi profundamente abalado pela tragédia, deixando uma lacuna sobre a arquitetura paulista ou caipira.

São Luiz do Paraitinga permaneceu inalterada ao longo dos séculos pelo esquecimento do progresso e das mudanças aceleradas da industrialização em São Paulo, porém, foi o mesmo esquecimento que a condenou, por falta de prevenção, na enchente histórica de 2010. O Rio Paraitinga e as alterações climáticas foram os agentes da destruição, mas não os únicos culpados.

Referências bibliográficas

BLAJ, I. A construção das imagens, A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1682-1721). São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP/FAPESP, 2002.

CANABRAVA, A. P. Uma economia da decadência: os níveis de riqueza da capitania de São Paulo, 1765/67. Revista Brasileira de Economia, Rio de Janeiro, V. 26, N. 4, out/dez 1972.

HOLANDA, S. B. Caminhos e fronteiras. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HOLANDA, S. B. Raízes do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

LEFEBVRE, H. A produção do espaço. (Trad. PEREIRA, D. B.; e MARTINS, S) Belo Horizonte: UFMG, 2006.

MORALES, E. A. M. *et.al.* A madeira na arquitetura colonial de São Luiz do Paraitinga- Estado de São Paulo, Brasil. 1º Congresso Ibero-LatinoAmericano de Madeira na Construção, 7-9 Jun. de 2011, Coimbra/Portugal.

ODALIA, N.; CALDEIRA, J. R. C. (orgs.). História do Estado de São Paulo: A formação da unidade paulista – Volume 1: Colônia e Império. São Paulo: Edunesp, 2010.

SAIA, L. Evolução urbana de São Luiz do Paraitinga. RISCO – Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos/USP, V. 10, N. 2, 2009.

SAIA, L. Morada Paulista. São Paulo: Perspectiva, Série Debates Arquitetura, 2011.

SEADE. Sistema Estadual de Análise de Dados de São Paulo. 2016. Disponível em: < www.seade.gov.br >. Acesso em 12 Jan. 2017.

TOLEDO, B. L. O Caminho do Mar. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, São Paulo, n.1, p. 37-51, 1966.

TRINDADE, J. B. Dossiê São Luiz do Paraitinga. Brasília: IPHAN, 2010.