

**CRISTIANO CIT**

**CAMINHOS ANTIGOS DA SERRA DO MAR PARANAENSE: UMA PROPOSTA DE  
RECONHECIMENTO DO CAMINHO DO ARRAIAL COMO PATRIMÔNIO  
ARQUEOLÓGICO E SUBSÍDIO PARA USO PÚBLICO E VALORIZAÇÃO  
HISTÓRICA**

**CURITIBA**

**2019**

# **1. CAMINHOS ANTIGOS DA SERRA DO MAR PARANAENSE: UMA PROPOSTA DE RECONHECIMENTO DO CAMINHO DO ARRAIAL COMO PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO E SUBSÍDIO PARA USO PÚBLICO E VALORIZAÇÃO HISTÓRICA**

## **2. INTRODUÇÃO**

Inserida no âmbito da cultura material, dinâmica cultural e paisagem, a temática para o presente projeto de pesquisa refere-se à caracterização dos elementos históricos, culturais e arqueológicos que compõem o Caminho do Arraial, trilha colonial localizada na Serra do Mar, entre os municípios de Morretes e São José dos Pinhais, no estado do Paraná.

Por meio de um processo de inventário, caracterização e classificação, busca-se o levantamento de aspectos que identifiquem a trilha como um patrimônio histórico, cultural e arqueológico da região. A partir do resgate da identidade e da memória do Caminho do Arraial, e por possíveis relações de pertencimento, beleza cênica e importância ecológica da trilha, também visa-se identificar potencialidades para uso público e consequente valorização cultural da mesma.

### **2.1. Caminho do Arraial**

Desde o início da colonização do atual território paranaense, o conjunto de montanhas da Serra do Mar representava uma barreira natural para o deslocamento entre a planície litorânea e o primeiro planalto paranaense. Segundo Reinhard Maack (1981), a Serra do Mar é uma feição de relevo que separa a baixada litorânea do planalto brasileiro, desde o Espírito Santo até Santa Catarina, apresentando mais de 1.000 km de extensão, 5 a 10 km de largura e desnível médio de 1.000 m, atingindo a altitude máxima no Pico Paraná, com 1.877 metros acima do nível do mar.

Nesse contexto, Rubens R. Habitzreuter (2000) aponta três principais caminhos usados para acesso ao primeiro planalto: Graciosa, Itupava e Arraial. Conhecidos como gargantas, o primeiro (mais ao Norte) percorria o vale da Graciosa, o segundo (central) chegava pelo Cubatão até o Porto de Cima; e o terceiro (mais ao Sul) transpunha o arraial das Filgueiras e a garganta do Pilão de Pedra, até alcançar os vales dos rios Fortuna e do Pinto (HABITZREUTER, 2000). Segundo Júlio Estrela Moreira (1975), esses caminhos que serpenteavam a Serra do Mar, conhecidos como Caminhos Coloniais, foram possivelmente o aperfeiçoamento de trilhas indígenas pelas quais os nativos desciam ao litoral na época da mariscagem e da pesca.

O Caminho do Arraial é, portanto, um dos mais antigos, muito embora o momento em que as vias foram abertas ainda não está completamente esclarecido (SGANZERLA et al. 1996), e tentativas de interpretação de crônicas, escritos e depoimentos apontam diferentes conclusões (HABITZREUTER, 2000). Todavia, o relato de Vieira dos Santos indica o período de 1586 a 1590 como sendo o da abertura da picada que originou o Caminho do Arraial:

Comprova-se as antiguidades dos piques que os primeiros colonos fizeram na abertura dessas Estradas, serem em muitos anos anteriores aos da fundação da Vila de Curitiba, que foi em 1654, ponto este por onde se deve medir o longo espaço de tempo de 60 a 70 anos, por onde foi o pique feito na Estrada de São José dos Pinhais, foi aberto em o ano de 1586 até 1590; dando o espaço de 8 a 12 anos depois da era de 1578, em que corria a fama, segundo as histórias, de se trabalhar muito em Paranaguá em minerações de ouro. (VIEIRA DOS SANTOS, 1841, apud MOREIRA, 1975, p. 365)

Segundo Moreira (1975), a antiga picada do Caminho do Arraial tinha início no Porto do Padre Veiga (Porto de Curitiba) e, posteriormente, em Morretes, subia a serra pelo vale do rio do Pinto até o Arraial Grande e, daí em diante, atravessava os campos de São José dos Pinhais. O autor destaca que o Porto do Padre Veiga, localizado na foz do rio do Pinto, originou-se de uma pequena povoação com casas de madeira cobertas de palha, onde havia armazéns de venda de gêneros secos e molhados. Habitzreuter (2000) ainda apresenta o relato do Barão de Antonina, que no ano de 1829 mediu o traçado com cerca de oito léguas (38,6 km), conforme consta:

De São José dos Pinhais até a entrada da mata, na região do Pilão de Pedra, no quilômetro 52 da atual BR-277, trecho Curitiba-Paranaguá, a distância era de três léguas e meia e a sua administração pertencia a Curitiba, da entrada da mata até o pé da serra, mais duas léguas; e dali até Morretes outras duas léguas e meia. Estes dois trechos eram administrados por Paranaguá. (HABITZREUTER, 2000, p. 34)

Durante o século XVI ocorreram muitas incursões portuguesas no litoral paranaense sendo muito provável a descoberta de ouro de aluvião nos riachos onde acampavam. Com novas descobertas, foram intensificadas as atividades de mineração próximas a costa, penetrando pelo rio Cubatão, estendendo-se pelos rios Guarambi (Marumbi) e do Pinto. Nesse contexto, já no século XVII, a picada do Caminho do Arraial ganha importância pelo uso por mineradores, tendo suas margens povoadas e recebendo intenso tráfego. É nesse período também que surge o Porto do Padre Veiga (MOREIRA, 1975).

Já no século XVIII o caminho passa a ter importância comercial, ao ligar a então crescente São José a Paranaguá, passando por minas reconhecidas. Conforme José Paulo Fagnani (2006), embora a mineração estivesse diminuindo, a localização do caminho e a

continuidade da extração garantiram o crescimento do Arraial Grande. O autor aponta que pelo caminho passavam “toda a produção da região ao sul do Rio Iguaçu até os campos da Lapa” (FAGNANI, 2006, p. 82).

Embora em 1825 tenha-se iniciado um calçamento com pedras irregulares, com a abertura ao tráfego de carroções pela Estrada da Graciosa, o caminho cai em desuso e o Arraial Grande deixa de existir, restando vestígios no local denominado “Pilão de Pedra”, onde ainda existe uma rocha escavada em forma de gamela (MOREIRA, 1975).

Até o século XIX, o Caminho do Arraial era o preferido pelos moradores da região de São José dos Pinhais e da Lapa para descidas ao litoral paranaense. Era transitável somente com tempo bom, pois possuía trechos alagadiços em meio a pequenos rios, no planalto, e a sua descida na região do Cabrestante tornava-se de alto risco em função da declividade acentuada. Como alternativa, os moradores da região utilizavam o Caminho do Itupava, surgido no mesmo período (HABITZREUTER, 2000).

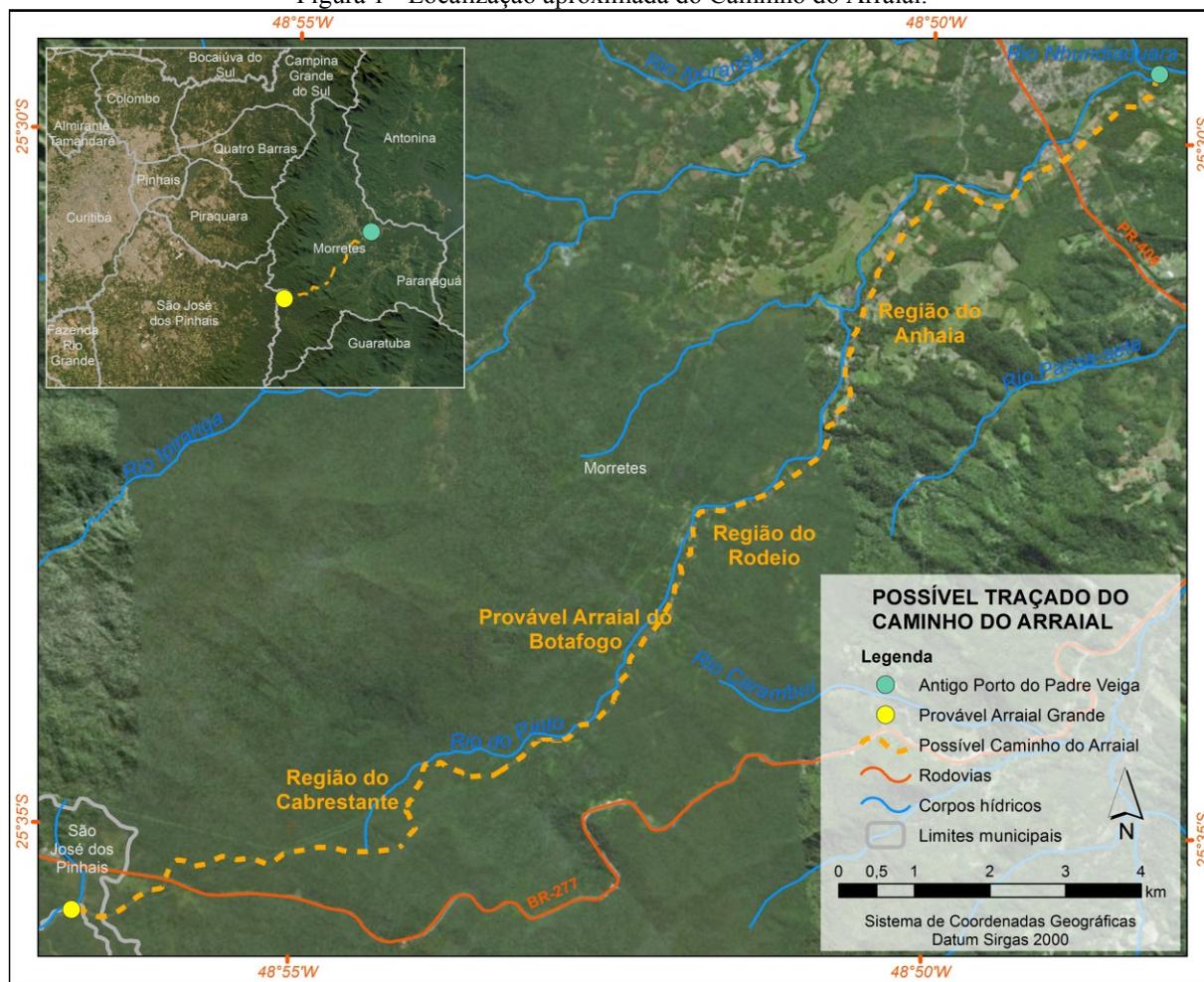
## 2.2. Localização, Dados Geográficos e Ambientais

O trecho a ser estudado do Caminho do Arraial localiza-se entre os municípios de Morretes e São José dos Pinhais com uma extensão aproximada de 38,6 quilômetros (Figura 1). Seu início, considerando o sentido litoral - primeiro planalto, é na foz do rio do Pinto, em sua confluência com o rio Nhundiaquara (antigamente conhecido como rio Cubatão), e seu término é localizado no antigo Arraial Grande, situado próximo ao rio do Arraial na região nordeste do atual território são-joseense, ao sul da rodovia BR-277.

Apresenta um gradiente de aproximadamente 850 metros, variando de 10 a 860 metros acima do nível do mar, em remanescentes preservados da Serra do Mar. Em seu trajeto apresenta porções ainda preservadas. Conforme Habitzreuter (2000), trechos com calçamento podem ser vistos na descida da Serra, na região do Botafogo e do Cabrestante. Parte do calçamento foi destruído durante a construção do Oleoduto Araucária-Paranaguá, cujo traçado confunde-se com o Caminho. Os dois principais pontos para verificação do caminho são acessíveis na altura do quilômetro 49 da BR-277, três quilômetros distante do lugar denominado “Pilão de Pedra”; e na localidade do Rodeio do Anhaia, subindo pela trilha do oleoduto (HABITZREUTER, 2000).

Considerando a Área de Especial Interesse Turístico (AEIT<sup>1</sup>), que abrange os municípios de Campina Grande do Sul, Antonina, Morretes, São José dos Pinhais, Piraquara e Quatro Barras, o Caminho do Arraial encontra-se na porção sul da AEIT, enquadrado pelo Zoneamento Ecológico Econômico como uma Zona Histórico Cultural, cuja classificação é considerada como área estratégica, constituída por um antigo caminho colonial, onde predominam as atividades de turismo, que deverão ser reguladas para evitar práticas capazes de causar degradação do meio ambiente (SEMA, 1987).

Figura 1 - Localização aproximada do Caminho do Arraial.



Nota: Produtos cartográficos referentes a rodovias, corpos hídricos e limites municipais obtidos a partir de IBGE, 2013; espacialização das localidades e do traçado interpretados a partir de Vieira dos Santos, 1841 e Moreira, 1975; imagem de satélite World View 2, 2013. Fonte: Elaboração do Autor.

<sup>1</sup> Conforme Artigo 4º da Lei Federal Nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977, as AEITs são áreas a serem preservadas e valorizadas no sentido cultural e natural, e destinados à realização de planos e projetos de desenvolvimento turístico (BRASIL, 1977).

### 2.3. Histórico de ocupação da região

Conforme Igor Chmyz (1986), os primeiros habitantes do atual estado do Paraná eram constituídos de pequenos grupos que dependiam da caça, pesca e coleta, não permanecendo muito tempo nos mesmos locais. Segundo Lúcio Tadeu Mota (2012), os grupos indígenas que viveram entre 9.000 e 3.000 anos antes do presente (AP) são chamados caçadores e coletores pré-cerâmicos e são divididos nas tradições Bituruna, Humaitá, Umbu e Sambaqui. Destes, relacionados indiretamente à regional da área de estudo, têm-se as tradições Umbu e Sambaqui.

De acordo com Eliane Maria Sganzerla et al. (1996), a Tradição Umbu se caracteriza pelo conhecimento de técnica de lascamento aprimorada para a confecção de seu instrumental lítico, entre os quais destacam-se pontas de projéteis pedunculadas. Indivíduos desta tradição ocuparam preferencialmente áreas de maior altitude nos planaltos, principalmente os interflúvios, e também nas margens dos principais rios do Paraná (MOTA, 2012). Já a Tradição Sambaqui, é representada por pescadores/coletores do litoral Sul do Brasil, cujos principais vestígios são os inúmeros *mounds* (Sambaquis), construídos intencionalmente, onde podem ser encontrados restos de alimentos, adornos, conchas, ferramentas, armas, carvões de antigas fogueiras, vestígios de sepultamentos humanos e de antigas moradias (MOTA, 2012).

Considerando os grupos indígenas ceramistas, ainda conforme Mota (2012), por volta de 2.500 anos AP, agrupamentos passaram a ocupar a região do território paranaense. Segundo Sganzerla et al. (1996), na bibliografia etno-histórica existente, as informações sobre os grupos tribais referem-se às famílias linguísticas Tupi-Guarani e Jê.

De acordo com Mota (2012), uma dessas frentes iniciou a ocupação pela bacia do rio Paraná e depois se espalhou pelos seus afluentes. Tratava-se de povos falantes da língua Guarani, que vinham ocupando o território do atual Mato Grosso do Sul e as bacias dos rios Paraguai, Paraná e Rio da Prata. A outra frente de ocupação alcançou os territórios do segundo planalto paranaense cruzando os rios Paranapanema, Itararé e Ribeira, e preferiam os planaltos acima de 700 metros, repletos de pinheirais. No caso dos Jê, essas populações teriam entrado para o sul do Brasil pelos campos e cerrados do interflúvio dos rios Paranapanema, Itararé e Ribeira (MOTA, 2012).

Conforme Sganzerla et al. (1996), os primeiros registros sobre a presença de grupos indígenas no território paranaense datam de 1531/2. Em 1541, saindo da ilha de Santa Catarina, a expedição de Alvar Nuñez Cabeza de Vaca seguiu por terra até a região dos Campos Gerais. Em muitos pontos o grupo utilizou o caminho indígena do Peabiru e seus ramais. Cortando o território paranaense no sentido longitudinal, esse caminho era usado pelos indígenas em seus deslocamentos e tinha alguns de seus ramais no primeiro planalto (SGANZERLA et al., 1996).

A partir do Paraná e Santa Catarina, esses ramais percorriam o primeiro planalto na direção de Curitiba, mudando depois para noroeste, conectando-se com o tronco do Peabiru, na altura de Castro (CHMYZ, 1986).

Com o início da colonização portuguesa, foram estabelecidos núcleos de povoamento em território paranaense. As primeiras entradas destinavam-se à caça de indígenas e, com a descoberta de ouro, à mineração nas margens dos rios (MOREIRA, 1975). Desde 1554, a região do litoral passa a ser frequentada por preadores vindos de São Vicente (litoral paulista) e, no ano de 1617, a bandeira de Antônio Pedroso descobre ouro nos ribeirões da região, tendo-se o início definitivo do povoamento com a fundação das primeiras vilas do litoral (MOTA, 2012).

Segundo o IBGE (2019?a), com a descoberta de ouro em rios do planalto, a notícia provocou o surgimento do Arraial Grande, um pequeno povoado situado junto ao Rio do Arraial, sendo este o primeiro povoado português no atual município de São José dos Pinhais. O crescimento do Arraial Grande aconteceu de forma rápida e desordenada, pois nele os portugueses pretendiam permanecer somente enquanto houvesse ouro para explorar. A área do atual município de Morretes, situado no flanco oriental da Serra do Mar, por sua vez, teve uma ocupação similar ao vizinho planaltino, apresentando grande crescimento comercial nas últimas décadas do século XVIII, tornando-se ponto de referência obrigatória aos viajantes de serra acima e rio abaixo (IBGE, 2019?b).

### **3. JUSTIFICATIVA**

A relevância em se estudar o Caminho do Arraial em seu contexto histórico (e pré-histórico) enquadra-se na necessidade de compreensão das transformações que ocorreram em território paranaense, desde a chegada dos europeus até o presente momento. Referenciando Guilherme d'Oliveira Martins (2016, p. 20), estudar o “patrimônio cultural, num sentido amplo, poderá levar-nos a compreender a realidade humana, não como imagem idílica, mas como encruzilhada de vontades e de dúvidas, contra o fatalismo, os determinismos, a ignorância e o esquecimento”, pois, segundo Eric Hobsbawn (1998), passado, presente e futuro se configuram num continuum, onde todos estão enraizados no passado e todos definem sua posição em relação a ele.

Tendo em conta o exposto e as pesquisas que nortearam o presente projeto, tem-se que o objeto de estudo carece de referências recentes, principalmente considerando-se o não mapeamento do traçado do Caminho, das condições atuais de origem e destino, possíveis elementos que tenham sobrevivido ao tempo, e narrativas a ele relacionados. Diferente do caminho “irmão” (tomando a liberdade de usar uma analogia), para o Caminho do Itupava

encontram-se pesquisas bem detalhadas, como a de Ponte Filho et al. (2006), que escreveu um artigo denominado Caminho do Itupava: Patrimônio Histórico Arqueológico da Serra do Mar; ou de Silva (2014), autora do artigo Turismo e patrimônio em área natural: Caminho do Itupava (PR), citados aqui como exemplos.

Somando-se a isso, conforme dito anteriormente, o caminho encontra-se quase no esquecimento, onde em muitos locais ocorreu o abandono de seu traçado, bem como a destruição em razão da construção de um oleoduto e pelo próprio desuso que passou com a abertura de novos caminhos.

Possuindo um viés interdisciplinar, a pesquisa justifica seu caráter holístico utilizando, principalmente, elementos da história e da arqueologia, assim como da etnografia e da geografia, entre outros. Relacionado especificamente à história e à arqueologia, conforme Lee I. Levine (1986) apud Bruce G. Trigger (2004), “suas descobertas têm implicações no que concerne à natureza humana e à razão pela qual as sociedades modernas vieram a ser como são” (p. 14). Além disso, como estes dois campos do conhecimento “produzem a evidência necessária para descrever o desenvolvimento cultural no passado, elas são essenciais para a compreensão do fundamento histórico dos dados” (TRIGGER, p. 334) oriundos de outras ciências.

Portanto, os estudos do Caminho do Arraial, vinculados a uma proposta de uso e preservação, podem ser uma via tanto para o reconhecimento da trilha histórica, quanto para a manutenção enquanto patrimônio histórico e arqueológico.

#### **4. OBJETIVO GERAL E OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

O presente projeto de pesquisa tem como objetivo geral a caracterização dos elementos históricos, culturais e arqueológicos que compõem o Caminho do Arraial, bem como a verificação de potencialidades para uso público, visando educação patrimonial e valorização cultural.

Dentre os objetivos específicos, o projeto visa a:

- Delimitação do Caminho do Arraial, por meio da consulta a referências históricas e com caminhamentos utilizando-se de aparelho GPS (*Global Positioning System*), marcando pontos de interesse histórico, cultural e arqueológico (elementos que remetam a época da colonização ou anteriores, aspectos da construção, objetos históricos, entre outros);
- Identificação de possíveis vínculos com moradores do entorno ou de outras localidades, seja pelo apontamento de relatos de antepassados, documentos, entre outros (identificação de potencialidades de resgate memorial);

- Elaboração de uma proposta para uso público do caminho, visando o resgate de uma identidade que fortaleça o caráter preservacionista como patrimônio, com vínculo à contemplação cênica e histórica.

## 5. METODOLOGIA

Dentre os aspectos metodológicos, o projeto de pesquisa prevê a análise e interpretação do arcabouço documental e de vestígios materiais: pesquisa documental (textual, cartográfica e iconográfica), registro de evidências históricas e arqueológicas do Caminho do Arraial, fotointerpretação de imagens de satélite, e relatos etnográficos dos moradores da região. Prevê ainda, o desenvolvimento de uma base de dados cartográficos e estruturação de um Sistema de Informação Geográfica (SIG).

O trabalho será realizado em cinco etapas, ora sucessivas, ora simultâneas, sendo elas: (1) pesquisa de dados secundários; (2) sistematização de dados espaciais e preparo do trabalho de campo; (3) trabalho de campo; (4) criação de um banco de dados; e (5) síntese analítica e escrita do relatório.

### 5.1. Pesquisa de dados secundários

A pesquisa de dados secundários será concentrada nos três aspectos fundamentais do trabalho: estudos relacionados a patrimônio e/ou aspectos arqueológicos; estudos de antropologia e/ou etnografia relacionados a caminhos históricos ou do ser humano enquanto ente transformador ou transformado pela rotas; e a utilização do patrimônio enquanto passível de contemplação por atividades vinculadas a uso público, tornando-se uma mão dupla para a preservação do caminho histórico, quanto possibilidade de resgate dos aspectos históricos e culturais a ele relacionados.

Assim, tendo em vista a interdisciplinaridade da pesquisa, a arqueologia histórica terá importante papel no presente trabalho, onde, para Ana Lucia Herberts (2009), tal disciplina tem como uma das principais características o “uso de diferentes fontes de pesquisa, integrando as fontes históricas e arquitetônicas à análise da cultura material” (p. 40).

### 5.2. Sistematização de dados espaciais e preparo do trabalho de campo

A fase de sistematização dos dados espaciais refere-se à organização da trilha em aparelho GPS (de propriedade do autor), visando a identificação pretérita de elementos que possam ter maior relevância para o registro. Refere-se principalmente a elaboração de mapeamento, servindo de guia geográfico para a execução dos caminhamentos, com a

cartografia histórica e a identificação da topografia para análise da ocupação da região. O preparo para o trabalho de campo envolve a definição de por quais locais deverão ser iniciados os caminhamentos, prevendo-se o tempo necessário; qual o tipo de vestimenta adequada; meios de transporte e demais questões logísticas, das quais os custos serão arcados pelo autor da pesquisa. A fase de preparo também servirá para a definição das formas de abordagem em atores de interesse para o presente estudo.

### 5.3. Trabalho de Campo

Uma vez realizada a delimitação do caminho, em fase de preparo, será necessário o trabalho *in loco* visando confirmar a localização das trilhas traçadas e o levantamento de dados do percurso. Dentre as informações a serem coletadas, tem-se o tempo aproximado de trajeto, as condições para a realização do *trekking* (exposição de pedras no percurso, diferença de nível, sinalização), dentre outras. Elementos que possam refletir os usos pretéritos do caminho serão registrados com maiores descrições, utilizando-se de escalas gráficas para identificação em registro fotográfico. As condições que denotem a construção da trilha também receberão enfoque oportuno. Para a confirmação do traçado, será utilizado um GPS (*Global Positioning System*) de navegação, modelo *Garmin Etrex 10* que, além de possibilitar o registro do caminho em tempo real, será utilizado para marcar pontos de interesse, notadamente com a marcação das respectivas coordenadas geográficas.

Além disso, durante a etapa de campo serão abordados moradores no entorno do traçado do Caminho do Arraial, tanto em Morretes quanto em São José dos Pinhais. Essas abordagens visam questionar se estas pessoas conhecem a trilha e, caso sim, que possam compartilhar suas histórias para compor a presente pesquisa. Conforme Oscar Calavia Sáez (2013), uma vez explicado o tema do trabalho, por meio de entrevistas abertas (em contraposição a métodos estruturados e semiestruturados), a pesquisa deixará o interlocutor falar, relatando o seu conhecimento sobre o objeto de estudo.

### 5.4. Organização de banco de dados

Em etapa posterior ao trabalho de campo, em vista da possibilidade de um vasto registro de locais de interesse e relatos orais, torna-se necessária a construção de um banco de dados com as informações coletadas. Tal banco de dados, originalmente construído em arquivo Excel (.xlsx), servirá para a elaboração de mapeamentos temáticos indispensáveis para a análise e posterior planejamento e orientação das proposições relacionadas ao uso público.

### 5.5. Síntese analítica e escrita do relatório

A síntese das informações coletadas representa um dos principais momentos da execução do trabalho. Por meio da análise, será evidenciado os aspectos históricos, culturais e arqueológicos do Caminho do Arraial, além da possibilidade de ocorrência de vínculos afetivos entre moradores do entorno ou de frequentadores. Nessa etapa será apresentada efetivamente a situação atual da área de estudo, bem como a localização das edificações e da trilha histórica. Após finalizadas as análises será possível a proposição de instrumentos que possam valorizar o potencial patrimônio, buscando a promoção de uma identidade e preservação do Caminho do Arraial. Em suma, ao final da presente etapa, espera-se que seja finalizada a dissertação, com a execução de todos os objetivos propostos no presente projeto de pesquisa.

## 6. CRONOGRAMA DA PESQUISA

Conforme indicado pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia (PPGA), o trabalho será realizado em 24 meses, apresentando o seguinte cronograma de pesquisa (Quadro 1), referenciado nas etapas da metodologia:

Quadro 1 - Cronograma trimestral da pesquisa.

ETAPAS DA PESQUISA	PRIMEIRO ANO				SEGUNDO ANO			
	1º tri	2º tri	3º tri	4º tri	5º tri	6º tri	7º tri	8º tri
Pesquisa de dados secundários	x	x	x	x				
Sistematização de dados espaciais e preparo de trabalho de campo			x	x				
Trabalho de campo				x	x	x		
Organização de banco de dados					x	x		
Síntese analítica e escrita do relatório					x	x	x	x

Fonte: Elaboração do Autor.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Lei nº 6.513, de 20 de dezembro de 1977. Dispõe sobre a criação de Áreas Especiais e de Locais de Interesse Turístico; sobre o Inventário com finalidades turísticas dos bens de valor cultural e natural; acrescenta inciso ao art. 2º da Lei nº 4.132, de 10 de setembro de 1962; altera a redação e acrescenta dispositivo à Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965; e dá outras providências. Brasília, em 20 de dezembro de 1977. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L6513.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6513.htm). Acesso em 4 de julho de 2019.

CHMYZ, Igor. A Pré-História Paranaense. História do Paraná. Ideias em Debate, Curitiba, v.5, p.7-26, 1986. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/301201715\\_A\\_PRE-HISTORIA\\_PARANAENSE/link/570bf10508ae8883a1ffdf7/download](https://www.researchgate.net/publication/301201715_A_PRE-HISTORIA_PARANAENSE/link/570bf10508ae8883a1ffdf7/download). Acesso em 25 de julho de 2019.

FAGNANI, José P. Caminhos Coloniais da Serra do Mar. Curitiba : Natugraf, 2006.

HABITZREUTER, Rubens R. A Conquista da Serra do Mar / Rubens R. Habitzreuter. -- Curitiba: Pinha, 2000.

HERBERTS, Ana L. Arqueologia do Caminho das Tropas: estudo das estruturas viárias remanescentes entre os rios Pelotas e Canoas, SC. / Ana Lucia Herberts. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, 2009. / Porto Alegre: PUCRS, 2009.

HOBBSAWM, Eric. Sobre História / Eric Hobsbawm: tradução Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Geociências. 2013. Disponível em: [https://downloads.ibge.gov.br/downloads\\_geociencias.htm](https://downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm). Acesso em 12 de junho de 2019.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE Cidades – Morretes. História e Fatos. [2019?b] Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/morretes/historico>. Acesso em 27 de junho de 2019.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE Cidades – São José dos Pinhais. História e Fatos. [2019?a] Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/sao-jose-dos-pinhais/historico>. Acesso em 27 de junho de 2019.

MAACK, Reinhard. Geografia física do Estado do Paraná. Curitiba: Secretaria da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná, 1981. 2ª Ed.

MARTINS, Guilherme d'Oliveira. Patrimônio, Herança e Memória. In: Participação: Partilhando a Responsabilidade - Ana Carvalho (coord.). Acesso Cultura, 2016.

MOREIRA, Júlio E. Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá; até a emancipação da Província do Paraná. Curitiba. Imprensa Oficial, 1975. 3 v.

MOTA, Lúcio T. História do Paraná: relações sócio-culturais da pré-história a economia cafeeira / Lúcio Tadeu Mota. -- Maringá: Eduem, 2012.

PONTE FILHO, Almir; KLÜPPEL, Cristina C.; THOMAZ, Júlio C. T. Caminho do Itupava: Patrimônio Histórico Arqueológico da Serra do Mar, Estado do Paraná, Brasil. Arqueologia, Curitiba, v. 10, p. 23-42, 2006.

SAÉZ, Oscar C. Esse obscuro objeto da pesquisa - Um manual de método, técnicas e teses em Antropologia. Edição do Autor. Ilha de Santa Catarina, 2013.

SEMA - Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Plano de Manejo da AEIT Marumbi. 1987. Disponível em: <https://pesquisaemmontanha.wordpress.com/2009/07/29/plano-de-manejo-da-aeit-do-marumbi/>. Acesso em 4 de julho de 2019.

SILVA, Raquel S. Turismo e patrimônio em área natural: Caminho do Itupava (PR). Caderno Virtual de Turismo. Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p.68-78, abr. 2014. Disponível em: <http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/842>. Acesso em 4 de julho de 2019.

SGANZERLA, Eliane M.; CHMYZ, Igor; VOLCOV, Jonas E.; MIGUEL, Rucinere; CAVALHEIRO, Antônio C. M. Arqueologia do Contorno Leste de Curitiba. Arqueologia, Curitiba, v.7, p.1-79, 1996. Disponível em <<http://journals.kvasirpublishing.com/arq/article/view/52>>. Acesso em 8 de junho de 2019.

TRIGGER, Bruce G. História do pensamento arqueológico / Bruce G. Trigger: tradução Ordep Trindade Serra. São Paulo: Odysseus Editora, 2004.