

# Portos e mais portos: arqueologia marítima de Cananéia (SP)<sup>1</sup>

**Paulo Fernando Bava de Camargo**

*Pesquisador associado do Centro de Estudos de Arqueologia Náutica e Subaquática/Unicamp; aluno de pós-graduação (doutorado) do Museu de Arqueologia e Etnologia/USP; bolsista do CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil.*

## RESUMO

Apesar do transporte marítimo de cargas e passageiros ter se extinguido no Vale do Ribeira paulista há vários anos e da região hoje ser considerada economicamente decadente, os portos da região continuam bastante ativos em razão da pesca comercial e do turismo náutico. Como a arqueologia marítima pode ajudar na resolução desse aparente paradoxo? Através do registro e prospecção de algumas estruturas portuárias, foi possível perceber uma inversão no sentido de circulação das mercadorias com o aparecimento da ferrovia, no início do século XX. Isso resultou numa transformação na cadeia produtiva, fazendo com que comerciantes e armadores nativos perdessem o poder econômico, levando à disseminação da idéia de decadência da região.

PALAVRAS-CHAVE: ARQUEOLOGIA MARÍTIMA; PORTOS; CANANÉIA

## ABSTRACT

Despite the fact that the maritime cargo and passengers transportation vanished from the Ribeira's valley many years ago and the perception that this region is now economically decadent, its ports are still being very active due to commercial fishing and nautical tourism. How can maritime archaeology help to answer this possible paradox? Through the register and excavation of some harbours' structures, a change of direction of the trade net was detected when the railways appeared in the beginning of the 20th century. The result was a transformation in the production chain process, causing the loss of economical power to ship owners and merchants and consequently disseminating the idea of an economically decadent region.

KEY-WORDS: MARITIME ARCHAEOLOGY; PORTS; CANANÉIA

## INTRODUÇÃO

Cananéia é uma pequena cidade do litoral sul do Estado de São Paulo, quase na divisa com o Paraná. Desde a formação do seu primeiro aglomerado euro-indígena, ainda no século XVI, até o século XX, comunicou-se com as outras partes do Brasil por via marítima. Em suas águas navegaram tanto pequenos veleiros quanto grandes vapores de linha.

A realidade hoje é outra. Grandes embarcações não mais demandam o Porto de Cananéia há pelo menos 50 anos, o mesmo tanto de tempo do desaparecimento da navegação a vela. Se pensarmos em embarcações maiores ainda, tais como as que foram empregadas pelo Lloyd Brasileiro, de mais de 1.000 toneladas de deslocamento, podemos colocar quase 70 anos de ausência. Hoje praticamente todo o deslocamento se dá por via rodoviária, à exceção de uma ou outra derrota para as ilhas do entorno.

---

<sup>1</sup> Este artigo está embasado nas pesquisas para a tese de doutorado (em andamento), intitulada *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*; orientadora: Professora Doutora Maria Cristina Mineiro Scatamacchia, pesquisadora do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE-USP) e coordenadora do Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira. A pesquisa de doutorado está sendo realizada com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil (CNPq) e o Programa Arqueológico é financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Apesar disso, a pequena cidade – situada numa região que não raro é vista como patrimônio histórico nacional e patrimônio natural da humanidade, ao mesmo tempo em que é considerada a mais pobre do Estado – tem uma pulsante atividade náutica, promovida pela pesca e pelo lazer. Como resultado, seus embarcadouros estão em constante modificação.

Com isso em mente, podemos simplesmente dizer que houve uma decadência da navegação? Podemos atestar que a cidade está economicamente estagnada? Como ordenar a cultura material de forma a elucidar esse aparente antagonismo entre o passado e o presente?

## OBJETIVO

O objetivo deste artigo é mostrar através da arqueologia dos equipamentos físicos dos portos marítimos e fluviais que há um dinamismo econômico na região do Vale do Ribeira paulista, mas que ele precisa ser analisado sob outro viés, levando-se em conta a produção regional e não tomando parâmetros construídos a partir da produção de outras regiões do estado. Como base para este estudo serão utilizados prioritariamente os portos de Cananéia, notadamente os da sede do município. Em segundo lugar vêm os portos de Iguape<sup>2</sup> e, em terceiro, os demais portos do Mar Pequeno e Rio Ribeira. Isso se justifica, por um lado, pelo fato do autor ter maior conhecimento das estruturas portuárias de Cananéia e, por outro, em razão dos portos de Cananéia continuarem ativos, situação nem sempre observada nos outros municípios. Portos em atividade costumam ser constantemente reparados, fato que garante a integridade de algumas estruturas antigas, apesar das eventuais descaracterizações que elas sofram. Portos inativos, devido à intensa dinâmica erosiva ou deposicional do lagamar, demandam extensas escavações emersas e submersas.

O estudo de estruturas “vivas” também obriga o arqueólogo a partir de uma situação concreta e ativa rumo à elucidação de um contexto que só tem representação no

plano histórico-arqueológico e retornar obrigatoriamente ao contexto social inicial, explicando não só os fragmentos ou os atos daqueles que já se foram, mas também de tudo aquilo que tem cheiro, fala e se mexe.

## NAVEGAÇÃO FLUVIAL, FERROVIAS E RODOVIAS: DERROCADAS DOS PORTOS MARÍTIMOS?

Desde a conquista européia até o início do século XX, a planície costeira de Cananéia/Iguape, região sul do Estado de São Paulo, foi o portão de todo o Vale do Ribeira (CAMARGO, 2002) e uma das portas do Vale do Paranapanema (SECRETARIA, 2006 a e b). Com isso, toda a movimentação de bens e pessoas passava – subindo ou descendo o Rio Ribeira, mas também transitando pelos caminhos da Serra de Paranapiacaba – pelos portos marítimos de Cananéia e Iguape. O resultado dessa movimentação de mercadorias e gente foi o Porto de Iguape se tornar, durante o século XIX, um dos mais importantes de São Paulo (MÜLLER, 1978), sustentado principalmente pelas exportações de arroz e importação de bens manufaturados ou industrializados (VALENTIN, 2006). O volume de cargas se tornou tão considerável que, entre as décadas de 1820-1850, foi aberto um canal de comunicação entre o porto fluvial do Rio Ribeira e o porto marítimo de Iguape para substituir o transporte de mercadorias por via terrestre entre o rio e o mar.

Mas entre fins do século XIX e início do século XX, o mesmo (relativamente) grande porto iguapense já se ressentia da perda de importância diante do Porto de Santos devido a dois fatores principais. O primeiro deles – e sem dúvida o mais importante – tem a ver com a expansão ferroviária: ainda na década de 1910, a linha da Southern São Paulo Railway transpôs a serra e rumou para Juquiá, onde chegou em 1915<sup>3</sup>, tornando-se parada obrigatória para os barcos de transporte fluvial, canalizando assim a produção de todo o Vale do Ribeira, que antes era despachada por Iguape, pela via férrea para a praça de Santos (SANTOS, 1952). E essa produção

<sup>2</sup> Para uma síntese dos trabalhos nos portos de Iguape desde a década de 1990, ver SCATAMACCHIA (2003).

<sup>3</sup> Extraído de <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/j/juquia.htm>>, [Consulta: 23/11/2007].

incluía até mesmo as mercadorias de Iguape que, ao invés de serem despachadas pelo porto da cidade, faziam o caminho oposto e seguiam para a estação de trem.

O segundo fator da perda de importância desse porto é o assoreamento do Mar Pequeno no trecho ao norte da foz do Valo Grande (o canal de ligação entre porto fluvial e porto marítimo) que, sem a realização de obras de dragagem periódicas, determinou a gradativa diminuição da navegação de cabotagem até sua extinção em meados do século XX.

Dentro desse processo de declínio das atividades portuárias marítimas de Iguape, Cananéia, situada por volta de 60 km a Sudoeste (pelo mar; 82 km por rodovia), assumiu o papel de principal porto marítimo da região, isso por ter boas condições de ancoragem, onde navios de porte poderiam entrar sem grandes problemas para embarcar a produção da região. Mas, em verdade, essa tomada de dianteira nas operações portuárias não se verificou por muito tempo também por causa da implantação da Southern e sua conexão direta com a navegação fluvial (ALMEIDA, 1961: 485). Ao invés das mercadorias e dos passageiros provenientes de Iguape e arredores rumarem para Cananéia, para então seguir para Santos por via marítima, bens e pessoas provenientes de Cananéia e entorno passaram a fazer o caminho inverso, seguindo para Iguape e de lá para a estação de Juquiá. Isso se depreende pela intensificação do número de viagens de Juquiá ou Iguape, em direção à Cananéia (ALMEIDA, 1945), enquanto a navegação marítima declinava.

Embora o tráfego marítimo de cabotagem tenha sido praticamente extinto na década de 1930 (ALMEIDA, 1952), grande parte dos equipamentos portuários continuou a ser utilizada pelo serviço fluvial, cada vez mais necessário até a criação de uma malha rodoviária interligada com a ferrovia, ou de estradas que ligassem as localidades do Ribeira diretamente às grandes cidades a

partir da década de 1940 (PETRONE, 1966). E quando as estruturas portuárias existentes não eram suficientes ou não respondiam às necessidades, novas eram criadas, tal como se pode ainda hoje ver na margem esquerda do Valo Grande, em Iguape.

Paralelamente ao desenvolvimento da navegação fluvial, têm-se as atividades ligadas à pesca comercial, a qual desde os anos 1920 se impôs com grande força na região (SILVA, 2004), sendo ainda hoje uma das maiores empreendedoras na criação e readequação de estruturas portuárias em Cananéia<sup>4</sup>.

Desse quadro acima exposto, é possível depreender que de fato as atividades relacionadas ao transporte marítimo de cargas e passageiros diminuíram nessas duas cidades, mas, por outro lado, as atividades náuticas para a pesca e as fluviais de transporte foram bastante importantes até fins da década de 1960, tanto em Cananéia quanto em Iguape. A partir daí houve um declínio nas atividades náuticas em Iguape<sup>5</sup> motivada por diversos fatores, dentre os quais o avanço do assoreamento no Mar Pequeno e os problemas ambientais ocasionados pelas tentativas de minorar os efeitos negativos do Valo Grande. Na outra ponta do Mar Pequeno, em Cananéia, a navegação marítima relacionada à pesca aumentou imensamente, assim como as atividades náuticas fluviais. Se hoje não existe mais o transporte de carga nos rios, surgiu um fluxo intenso de embarcações de turismo que servem àqueles que passeiam pelo Lagamar (denominação da região estuarino-lagunar formada por Cananéia, Iguape e Ilha Comprida).

Como conseqüência dessa mudança de foco nas atividades náuticas, quem hoje observar atentamente Cananéia perceberá a contínua transformação dos ambientes portuários. Nota-se a reforma e readequação dos velhos portos para o serviço de balsas, para o turismo no Lagamar, ou até para a pesca comercial/industrial. Também há a

<sup>4</sup> A indústria de processamento de peixes se desenvolveu em Iguape entre os anos de 1930 e 1970, não sendo hoje mais tão expressiva, ao contrário da pesca comercial em Cananéia.

<sup>5</sup> A pesca, principalmente da manjuba, ainda subsiste em Iguape e é importante fonte de renda para as famílias do bairro do Rocio, mas a pesca industrial desapareceu. A pesca desportiva também se desenvolve em outras localidades de Iguape, principalmente nas afastadas do Valo Grande, como Sabaúma, por exemplo.

construção de várias novas estruturas para servir aos veranistas e suas casas, estimulando o aparecimento de marinas, garagens e clubes náuticos.

Tendo em vista essas transformações materiais das estruturas portuárias, é difícil atribuir à Cananéia uma economia estagnada e, até mesmo, decadente, juízos de valor comumente disseminados. O registro material não se coaduna com esse discurso, fundamentado ainda numa visão desenvolvimentista de progresso econômico, através da qual é comparada a produtividade da civilização paulista do café ou da indústria de bens de capital com a do arroz, da pesca e da banana. Resultam desse procedimento interpretações que não focam no maior problema do Vale do Ribeira: o que está em jogo não é a quantidade de produtos (indubitavelmente inferior à das zonas desenvolvidas do Estado) e sim a qualidade dos produtos, quem lucra e quem ganha pouco ou nada com essa cadeia produtiva.

As características visuais das estruturas portuárias, a sensação de dinamismo que a diversidade de usos, formas, materiais e localizações passa ao observador são apenas um indício efêmero da atividade econômica. Para se avançar nesta questão, há que se analisar minuciosamente todo o ambiente portuário de Cananéia e as estruturas presentes nele, resultado de centenas, senão milhares de anos de ocupação. É o que se segue nos próximos tópicos.

## FERRAMENTAS PARA A ANÁLISE DOS PORTOS: ARQUEOLOGIA MARÍTIMA

Tomando de empréstimo as considerações de Staski (2002) sobre arqueologia urbana<sup>6</sup>, pode-se dizer que há dois tipos possíveis de intervenção arqueológica portuária: pesquisas *no* porto e *do* porto. No primeiro caso as prospecções e escavações sistemáticas são realizadas na área do porto visando qualquer tipo de vestígio arqueológico que possa ser encontrado, desde acampamentos pré-coloniais até antigas fazendas. No segundo caso, o objeto arqueológico é o

próprio porto e suas diversas fases de construção e camadas de ocupação.

Para este segundo caso, não há a necessidade de ser cunhado o termo arqueologia portuária ou de se lutar por uma nova ramificação da Arqueologia, mas faz-se necessário observar as metodologias de diversas disciplinas ou subdisciplinas conjugadas dentro de uma ramificação já existente, a arqueologia marítima.

A arqueologia marítima está voltada para o estudo da relação do ser humano com os cursos d'água, estando aí abrangidos os aspectos materiais e simbólicos dessa relação, expressa tanto em jazidas submersas, emersas ou na interface desses ambientes (ADAMS, 2002). E apesar de o termo marítimo ter uma relação direta com o mar, hoje se engloba no escopo da subdisciplina a análise dos vestígios presentes nas águas interiores, uma tendência mundial da ampliação temática da arqueologia que vem se processando há mais de 40 anos, mas com maior ênfase no Brasil somente nos últimos 20 anos. Quanto à delimitação temporal da sua atuação, é possível dizer que ela é muito abrangente, podendo lidar tanto com contextos pré-coloniais quanto com vestígios da era industrial, outra tendência global do pensamento arqueológico. Essa é a base teórica deste artigo.

Os tipos de sítios investigados pela arqueologia marítima são uma ampliação<sup>7</sup> da classificação estabelecida por Rambelli (2002, com referências anteriores) para os sítios arqueológicos subaquáticos.

*Sítios de naufrágio*: apesar de se entender que naufrágios são quaisquer vestígios de cultura material que, por um motivo ou outro tenham soçobrado, essa nomenclatura é reservada aos sítios arqueológicos formados por restos de embarcações submersas.

*Sítios de depósito*: como o próprio nome sugere, são formados por conjuntos de vestígios depositados no leito dos corpos d'água. Este tipo se subdivide em dois – o *ritualístico*, que envolve intencionalidade e estreita relação com o universo simbólico,

<sup>6</sup> Para o autor existem duas arqueologias possíveis no meio urbano: a arqueologia *na* cidade e a *da* cidade.

<sup>7</sup> Discussões científicas ocorridas dentro do CEANS/Unicamp, a partir de 2004, levaram à adoção de uma classificação mais específica para cada tipo de sítio estudado.

freqüentemente associado à religiosidade; e o *de depósito* propriamente dito<sup>8</sup>, simples locais de descarte de lixo ou abandono de bens (intencional ou acidental). Exemplos dos sítios ritualísticos são os restos de cultura material encontrados nos *cenotes* do México (BLOT, 1996). Note-se que essas oferendas não eram simplesmente jogadas num poço qualquer, mas intencionalmente depositadas num corpo d'água com profundo significado simbólico para as culturas da região.

Exemplos dos sítios de depósito comuns são as áreas de ancoragem, ancestrais lixeiras para a gente do mar. Quando uma embarcação larga o ferro, todo o lixo produzido pelas atividades rotineiras é descartado na água<sup>9</sup>, seja o ancoradouro onde for – rio, mar, estuário –, pois na água ele *desaparece*, bem como seu mal aspecto e cheiro.

*Sítios terrestres submersos*: são aqueles que, por um motivo ou outro (eventos geológicos ou antrópicos relacionados à dinâmica hídrica) se encontram submersos.

*Sítios de interface*: foram deliberadamente estabelecidos tanto em meio terrestre quanto no subaquático. Um cais de atracação é construído para ligar a terra à embarcação, mas, para chegar até esta última, parte de sua estrutura tem que estar em meio líquido. Assim um cais possui fundações tanto em terra, quanto no leito marinho, demandando prospecções nos dois ambientes para a realização de um estudo completo.

*Sítios subaquáticos ou de interface emersos*: são estruturas que se encontravam depositadas ou construídas parcial ou totalmente dentro d'água, mas que, no momento de sua exumação, estavam em terra firme. Essa situação normalmente ocorre quando a linha de costa avança sobre os corpos d'água (aterros) ou quando artefatos flutuantes são trazidos para a terra intencionalmente ou não, tal como no caso de uma embarcação carregada terra adentro por um ciclone.

Estruturas portuárias são classificadas como sítios de interface, mas os ambientes portuários podem conter todos os tipos

de sítios arqueológicos elencados acima, obrigando o arqueólogo a desenvolver uma pesquisa de amplo escopo, tanto em terra quanto embaixo d'água, com base na arqueologia subaquática.

Deve-se abrir um parêntese para tratar da arqueologia subaquática. A mais singela explicação do conceito de arqueologia histórica, ou seja, o estudo dos restos materiais gerados a partir da chegada de povos europeus e africanos na América, é cheia de meandros e armadilhas intelectuais para os cientistas, mas a idéia geral é facilmente captada por qualquer pessoa – arqueologia de depois da Conquista. Já o conceito de arqueologia subaquática invariavelmente esbarra no imaginário coletivo *da caça ao tesouro* (RAMBELLI, 2002, com referências anteriores). Assim, enquanto um arqueólogo histórico e um pré-colonial são dois cientistas que se distinguem apenas por seus objetos de pesquisa, o arqueólogo subaquático é considerado um mergulhador aventureiro que sai em busca de tesouros, estando, portanto, separado culturalmente de seus *primos* cientistas, apesar de ter realizado junto com eles a mesma faina durante a formação acadêmica. E essa visão fantasiosa e *agrocêntrica*, embasada na rudeza da vida no mar e nos mitos por ela gerados (DURAN, 2008; RAMBELLI, 2003), acaba inclusive fundamentando práticas levianas na arqueologia, sendo a mais comum delas o uso de mergulhadores comerciais ou recreativos, sem qualquer preparo em arqueologia, em levantamentos subaquáticos. Ora, desde pelo menos o início da década de 1990 que os pesquisadores têm dito e repetido *ad nauseam* que a arqueologia subaquática é a mesma arqueologia aplicada em terra, mas com técnicas adequadas ao meio físico e executada por arqueólogos-mergulhadores (RAMBELLI, 2002; 1998; RAMBELLI ET AL., 2000; SCATAMACCHIA, 1994/5). Estes podem e devem ser auxiliados por mergulhadores não arqueólogos, que para isso têm que se submeter a treinamento prévio em nível téc-

<sup>8</sup> Denominado simplesmente depositário, ou depositário ordinário, ou depositário comum, como se queira. O importante é que esteja clara a distinção conceitual entre o depositário e o depositário ritualístico.

<sup>9</sup> Nos dias de hoje, a consciência e a legislação ambiental tornaram essa prática ou regulada ou proibida, mas velhos hábitos demoram a desaparecer.

nico, no mínimo. Arqueologia, seca ou molhada, é atribuição de arqueólogo.

## **A ZONA PORTUÁRIA DA CIDADE DE CANANÉIA ATRAVÉS DA ARQUEOLOGIA**

A pesquisa demandou a realização das seguintes etapas. Em primeiro lugar, foi efetuado um inventário fotográfico e cadastral dos entes e feições urbanas dos municípios de Cajati, Cananéia, Eldorado, Iguape, Jacupiranga, Juquiá, Miracatu, Pariquera-Açu, Registro e Sete Barras, situados nos núcleos urbanos originais, nas áreas portuárias, ao redor das estações ferroviárias e ao longo de eixos rodoviários antigos. Posteriormente, foram localizadas plantas e mapas antigos desses municípios, os quais permitiram estabelecer uma escala cronológica para a evolução do meio urbano observada em campo.

Enquanto nas outras cidades do Ribeira foram feitas fotografias em meio digital e tomados pontos de GPS de forma muito rápida, em Cananéia foi realizado um minucioso levantamento: algumas características construtivas e de uso/ocupação de cada edificação da área central foram cadastradas numa planilha para a classificação dessas informações.

Esses dados sobre Cananéia foram então convertidos em informações gráficas expressas em uma planta onde são apresentados os tipos arquitetônicos das edificações, ferramenta que possibilitou o entendimento da expansão da cidade.

Esse levantamento foi ainda mais detalhado na linha de costa de Cananéia. Realizou-se o cadastramento das estruturas portuárias ainda em uso e dos vestígios de antigas estruturas abandonadas numa planta que tem como base o levantamento de 1996/7, na escala de 1:1.000, do Instituto de Terras do Estado de São Paulo (ITESP). O cadastramento foi realizado com trena, bússola e GPS, sem o uso de outro instrumento. Resultou desse cadastramento o estabelecimento de três subdivisões da zona portuária de Cananéia: sul, central e norte. Neste artigo, por motivo de espaço, serão analisadas exclusivamente as zonas portuárias sul e central.

De posse dessas informações, partiu-se para a escolha de terrenos que poderiam ter a subsuperfície prospectada, incluindo aí as áreas submersas que, entretanto, ainda não foram examinadas.

### **A zona portuária sul (ZPS)**

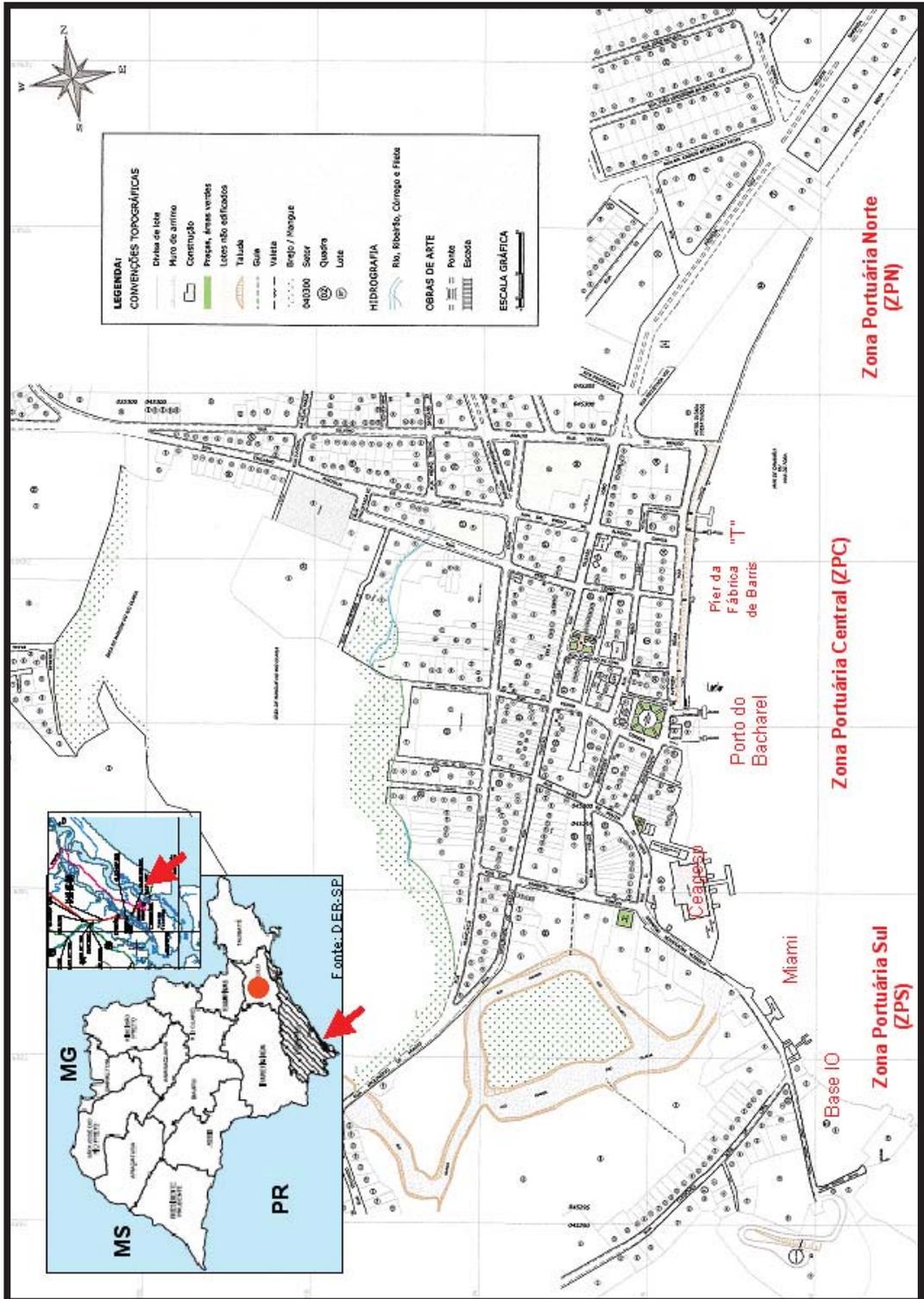
A ZPS, dominada pelas estruturas relacionadas à pesca comercial e industrial, bem como por edificações institucionais, aparentava ser de ocupação mais recente, de meados do século XX, à exceção das fal-das do Morro de São João. Neste último local, loteado em grandes terrenos, hoje existem algumas residências, além da sede da Sabesp e a base do Instituto Oceanográfico (IO) da USP.



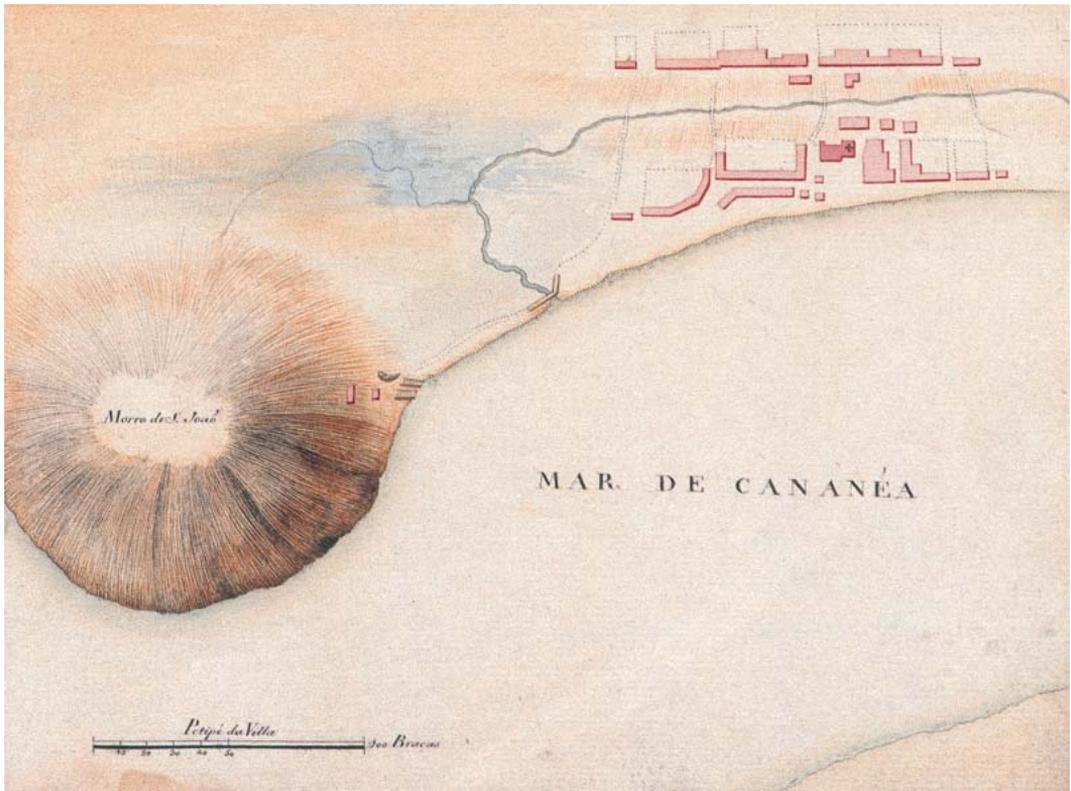
Pier da fábrica Miami e base do IO da USP, ZPS (foto do autor, 2006)

O levantamento cadastral revelou realmente uma ocupação bastante recente, com estruturas erguidas com blocos de cimento e concreto. Como destaque tem-se o píer da indústria de processamento de peixes Miami, que recentemente foi reformado e praticamente triplicou de tamanho<sup>10</sup>. Somente em uma pequena porção do talude costeiro (menos de 20 m), próxima à sede do Parque Estadual da Ilha do Cardoso, foi encontrado um cais de saneamento em pedra talhada, com características próximas a do cais de saneamento da Zona Portuária Central na Avenida Beira Mar. Tais estruturas podem ser contemporâneas, construídas entre as décadas de 1950-1960. Não foram identificados outros trechos de cais em pedra talhada.

<sup>10</sup> Há até poucos anos, nas instalações hoje pertencentes à Miami - Comércio e Exportação de Pescado, existia um estaleiro de construção naval.



Cananéia e sua Zona Portuária



Carta de João da Costa Ferreira, publicada por volta de 1815 (REIS FILHO, 2000). Notar a representação pictórica do estaleiro na borda direita do morro.

A segunda etapa da pesquisa na ZPS foi a realização de prospecções de subsuperfície. O terreno escolhido foi o da base costeira do Instituto Oceanográfico. Isso se justifica pela observação de um detalhe da carta de João da Costa Ferreira, publicada por volta de 1815, na qual podem ser vistas duas edificações, uma embarcação e duas carreiras de estaleiro (estrutura utilizada para tirar e recolocar as embarcações da água) nas cotas de interface do Morro de São João com o mar.

Para a localização de possíveis vestígios no terreno da base, foram escavados 93 poços-teste (uma modificação do *shovel-test* anglo-saxão) com por volta de 20 a 30 cm de diâmetro e até 1 m de profundidade, com intervalos de 10 m entre eles e orientados por uma malha ortogonal. Caso fossem encontrados vestígios arqueológicos em subsuperfície, abriam-se outros ao redor dele na tentativa de delimitar uma concentração de material. Nas áreas onde o material arqueológico estava aflorado em superfície, o espaçamento normal entre os poços-teste foi

de 5m. Também foram realizadas seis sondagens arqueológicas convencionais (1m<sup>2</sup>) nas áreas de maior concentração de vestígios, escavadas por níveis de estratificação natural.

Como resultado, foram localizadas duas áreas de concentração de vestígios arqueológicos (denominadas Área 1 e Área 2) provenientes de atividades navais (reparo e construção de embarcações) desenvolvidas entre os séculos XVIII e XIX.

A Área 1 fica acima da cota 5 (5m de altitude em relação ao nível do mar), entre a casa nova do sismógrafo e uma antiga rua, hoje incorporada à base. Apesar de no local existirem árvores de grande porte e lixo enterrado, fatos que acabaram perturbando a integridade das camadas arqueológicas, em alguns pontos são encontrados pacotes estratificados que ainda apresentam integridade deposicional.

Nessa área foi encontrado muito entulho construtivo antigo, notadamente argamassa de conchas e fragmentos de telhas. Foram também localizados os restos de um pilar de pedras na sondagem 61, além de um piso

constituído por camadas regularizadoras de terra e conchas, formando uma superfície bastante plana nas sondagens 62 e 63. Na sondagem 63, o referido piso está associado a pedras intencionalmente sobrepostas, configurando uma espécie de calço para uma estrutura que sobre ele se assentaria. A esse conjunto de estruturas associava-se uma grande quantidade de utensílios metálicos, especialmente cravos de ferro e de bronze, materiais pouco abundantes em contextos arqueológicos domésticos do século XVIII ou da primeira metade do XIX. Tudo indicava se tratar de uma edificação onde se desenvolvia uma atividade de manufatura, ou, pelo menos, de um contexto não doméstico.

A idéia de que na Área 1 tivesse funcionado um antigo estaleiro foi reforçada pela observação dos vestígios materiais decorrentes das atividades de reforma de uma embarcação num estaleiro contemporâneo, situado na própria base. Uma pequena embarcação de aproximadamente 30 anos, inspirada nas baleeiras de Santa Catarina, estava sendo reformada por alguns carpinteiros navais da região. Tanto a disposição da embarcação na estiva, calçada por pedras e apoios de cimento de forma a permanecer com a quilha perfeitamente horizontal, quanto os restos materiais produzidos e descartados durante os reparos – cravos de bronze, metal galvanizado e parafusos de aço – geraram um contexto deposicional que guardava forte semelhança com o contexto arqueológico evidenciado pelas escavações da Área 1. Outro detalhe que chamou à atenção foi-me levantado pessoalmente pelo arqueólogo português Francisco Alves, quando da realização do “Simpósio Internacional de Arqueologia Marítima nas Américas: Ocupações Litorâneas, Barcos, Portos e Áreas Portuárias”, realizado na Ilha de Itaparica, em outubro de 2007: embarcações de madeira devem, preferencialmente, ser construídas à sombra, preservando a madeira das variações do clima. Assim, uma boa hipótese era colocada para explicar a grande quantidade de material construtivo localizada na Área 1:

ela podia ser relativa a um telheiro que abrigava as embarcações.

A Área 2 também fica acima da cota 5, mas eventualmente são encontrados vestígios em cotas inferiores, provavelmente rolados do talude. Ela é caracterizada por um alinhamento de pedras, uma fundação de mais de 7 metros de comprimento que pode ter sido lá erguida para conter o talude na época de implantação da base, na década de 1950. Junto ao muro, encontra-se bastante material construtivo antigo, além de alguns poucos fragmentos de utensílios domésticos e material metálico (cravos de bronze e ferro). Parece ser essa uma área bastante alterada por movimentações de terra decorrentes da construção da base, mas só poder-se-á ter certeza desse fato com escavações intensivas.

Fotos do acervo da biblioteca do Instituto Oceanográfico da USP, datadas da década de 1950, apontam para a existência de uma edificação rudimentar no local, à época ocupada por um dos funcionários da base. Tal edificação, entretanto, parece ter aproveitado colunas de pedra mais antigas, anteriormente erguidas para a sustentação de uma casa maior.

Finalizando, as informações bibliográficas sobre a área indicam que esse antigo estaleiro teria pertencido ao Sargento-Mor Joaquim José da Costa, mencionado em documento de tombo do ano de 1817 (ALMEIDA, 1952: 3-14). Estima-se que o estaleiro tenha funcionado da década de 1780 – época de intensificação da atividade de construção naval em Cananéia (1782, segundo Almeida, 1952: 3<sup>11</sup>) – até por volta de 1829, quando o sargento-mor se muda para Paranaguá (ALMEIDA, 1968: 437-441). É significativo o fato de que a única moeda encontrada nas prospecções, 80 réis de cobre, date de 1829.

### ***A zona portuária central (ZPC)***

As estruturas da ZPC, à primeira vista, tendiam a ser mais antigas, pois estavam na costa litorânea ao núcleo urbano original. Entretanto, o levantamento cadastral, o cruza-

---

<sup>11</sup> O comerciante inglês John Luccok aponta que na década de 1810 as embarcações constituíam um dos maiores produtos de exportação de Cananéia e Paranaguá (1975: 403).



ZPC, fachada norte do Porto do Bacharel (foto do autor, 2007)

mento com as informações bibliográficas e iconográficas apontou que a maior parte das estruturas aparentes datava da segunda metade do século XX e que as estruturas anteriores à primeira metade do século XX estão ou aterradas ou submersas, à exceção das paredes norte e sul do Porto do Bacharel.

Imediatamente ao norte da Ceagesp, a linha de costa está completamente alterada, pois existem píeres e garagens náuticas pertencentes aos imóveis antigos das Ruas Dom João III e Bandeirante. Essas estruturas náuticas são bastante recentes e encobriram totalmente a antiga fachada náutica que, de acordo com fotografia do início do século XX, consistia em muros de contenção da maré e de cercamento dos lotes, inexistindo píeres ou trapiches.

A estrutura mais antiga remanescente vai da rampa ao sul do cais do Porto do Bacharel até o píer defronte à prefeitura (“T” da prefeitura), englobando os vestígios do píer da Fábrica de Barris. Esse é o trecho mais complexo da ZPC, pois é composto por uma sucessão de momentos construtivos.

Analisando a iconografia e os dados cadastrais levantados em campo, foi possível perceber que a configuração hoje vista se deve a uma grande reforma/readequação executada entre as décadas de 1950 e 1960 (ALMEIDA, 1961, p. 480, indica a data de

1958) e uma reforma de menores proporções executada nos anos 1970<sup>12</sup>. Essas obras, no entanto, seguiram as mesmas diretrizes estabelecidas na década de 1920, quando o Governo do Estado construiu o Porto do Bacharel tal como o percebemos hoje, além do cais de saneamento da Avenida Beira Mar (1929, segundo ALMEIDA, 1961: 480), que prosseguia até o píer da Fábrica de Barris, erguido pelos donos da mesma em 1923 (SANTOS, 1952: 71). Os vestígios deste píer permaneceram sem uso por vários anos, até que se resolveu reaproveitar parte de suas fundações de pedra remanescentes para a instalação de um flutuante.

No cais do Porto do Bacharel, única área a qual se teve acesso para realizar prospecções de subsuperfície na ZPC, foi aberta uma linha de sondagens na área de uma lançonete recentemente demolida, edificação precária que, por sua vez, estava assentada sobre a área do antigo mercado, demolido entre 1953-1954<sup>13</sup>. Foram escavadas três sondagens de 100 x 60-70 cm na porção sul da linha e uma de 100 x 140 cm na ponta norte, até a profundidade média de 85-90 cm, altura do antigo leito marinho/praiá. Essa prospecção revelou, além de grande quantidade de vestígios de utensílios cerâmicos comumente descritos como neobrasileiros, hoje melhor classificados como cerâmica local/re-

<sup>12</sup> À época do levantamento isso era verdade. Hoje prevalece a fachada remodelada em 2007.

<sup>13</sup> Segundo se percebe pelas datas de fotografias feitas pelos professores Besnard e Sadowsky arquivadas no IO.



ZPC, restos do píer da Fábrica de Barris (foto do autor, 2007)

gional (ZANETTINI, 2005), alguns vestígios de utensílios com características de produção indígena. Vestígios estruturais bastante significativos também evidenciados pelas prospecções foram parte da fundação do prédio do antigo mercado, construído no século XIX, e os restos de um cais e de uma rampa anteriores à construção do mercado, possivelmente ligados ao incremento das atividades portuárias e comerciais desenvolvidas no casarão que fica entre a Praça Martim Afonso de Souza e o Porto do Bacharel.

As prospecções no Porto do Bacharel, além do cadastramento das estruturas do cais da Avenida Beira Mar, contrapostos à iconografia e à documentação textual possibilitaram a determinação de sete fases construtivas que, sem dúvida, não são a totalidade das obras efetuadas no local ao longo dos séculos.

2007: reforma para adequação turística do passeio público.

Década de 1970: época de consertos do cais, reforço de parte da muralha com contrafortes de concreto, emparedamento de escadas de acesso ao mar e melhorias na comunicação entre a rua e o cais (criação de

escadas e alargamento das já existentes). Uma inscrição feita no cimento da escada diante da Rua Rodolfo de Lima indica o ano de 1978. Talvez seja a data terminal dessa reforma.

Década de 1950-1960: demolição do mercado (1953-54) e pavimentação do Porto do Bacharel com paralelepípedos; reconstrução/reforma do cais de saneamento desde o norte do Porto do Bacharel até o sul do píer da Fábrica de Barris; encamisamento da muralha anterior com pedras talhadas; criação de passeio público ao longo da muralha do mar; alargamento da Avenida Beira Mar e retificação do talude entre a pista de rodagem e o passeio. Fotos de depois da obra concluída mostram uma escada estreita e um pequeno píer com uma espécie de pau-de-carga bem diante da Rua Pero Lopes. Teria ele se tornado, depois do Porto do Bacharel, o principal píer de passageiros e de pequenas cargas.

Década de 1920: construção de muro de contenção do talude da antiga Rua do Mar, hoje coberto pelo asfalto da pista da avenida; construção do cais de saneamento desde o píer da antiga Fábrica de Barris – também erguido naquela década –, passando pelo pequeno porto de passageiros defronte ao Beco do Inferno (ALMEIDA, 1964: 501) até o Porto do Bacharel; num segundo momento, houve um aumento de tamanho do cais de atracação, que acabou por envolver o cais do Mercado e o da Prefeitura, formando a estrutura que desde 1931 é oficialmente conhecida como Porto do Bacharel, mas que para o povo permaneceu sendo o Cais do Mercado (ALMEIDA, 1964: 502).

Década de 1880: construção do cais Municipal, depois denominado da Prefeitura. Essa estrutura de pedra, a qual possuía uma escada para o mar na sua porção mais avançada, estaria poucos metros ao norte do cais do Mercado, menos extenso, porém mais largo. Há evidências de que esse píer pode ter sido denominado, pelo governo provincial, como “cais de embarque do Porto do Visconde do Rio Branco” (RELATÓRIO..., 1886: 307, 330; 1888: 27). Embora ALMEIDA (1961: 478) aponte 1889 como a data de construção desse cais, documentos da Assembléia Legislativa dão indícios de que ele



Vestígios de antiga estrutura portuária (cais de pedra e rampa de argamassa) localizada no aterro do Porto do Bacharel (foto do autor, 2007)

teria sido iniciado ainda em 1885<sup>14</sup>. Nesse período também existia o porto do Mercado. Não é possível precisar quando o mercado e seu cais foram construídos, mas as evidências arqueológicas mostram que isso teria ocorrido depois da primeira década do século XIX. Antonio Paulino de Almeida não é claro quanto à data de construção, mas deixa transparecer que o mercado é obra da segunda metade do século XIX (ALMEIDA, 1964: 502). Tanto o cais do Mercado, quanto o Municipal situavam-se na área antes denominada Porto Grande.

O porto do Beco do Inferno era a estrutura mais singela das três e não existem informações sobre a cronologia de sua existência. Há um painel do Museu de Rua, iniciativa da década de 1980 do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), exposto no Museu de Cananéia, onde se percebe uma estrutura bastante precária de tábuas e pedras defronte ao beco. É muito interessante a existência de uma estrutura de embarque e desembarque prioritário de pessoas bem diante de um logradouro cuja denominação dá fortes indícios do tipo de atividade desenvolvida naquela parte da cidade.

Posterior à primeira década do século XIX: possível ampliação da rampa de argamassa que dava acesso ao primeiro andar

do casarão do Largo da Matriz, hoje Praça Martim Afonso de Souza, ou construção de um trapiche de madeira de prolongamento da referida rampa. A data de sua construção pode ser estimada em razão do material arqueológico não encontrado: nas prospecções do Porto do Bacharel, não foram encontrados fragmentos de utensílios de faiança fina, os quais foram largamente difundidos pelo Brasil a partir da Abertura dos Portos em 1808 (ZANETTINI, 1986) e também não foram encontrados fragmentos de utensílios de faiança tardios (multicoloridos).

Outras informações sobre essa estrutura podem ser obtidas na correlação dessa área com o naufrágio do navio de cabotagem *Conde d'Áquila*, embarcação de casco de madeira arqueando um mínimo de 400 toneladas, propelida por velas e rodas de pás laterais movidas a vapor. Realizava as viagens da linha intermediária Rio de Janeiro–Desterro (hoje Florianópolis). Pegou fogo em razão de uma provável explosão de caldeira quando voltava de uma parada em Iguape, afundando no dia 4 de maio de 1858 bem diante da atual Avenida Beira Mar e ao norte do Porto do Bacharel (RAMBELLI, 2003).

Se for tomada a posição do encalhe e afundamento do vapor *Conde d'Áquila* em relação à rampa que existia antes do referido aterramento, ver-se-á que tanto rampa quan-

<sup>14</sup> Documento cód. PR85.029, caixa 599 – Arquivo Histórico da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo.

to casco estão em paralelo. Esse detalhe sugere que o comandante do navio chegou o mais próximo possível do porto principal para encalhar, desembarcar passageiros e tripulação, para salvar parte da carga e, eventualmente, tentar salvar a própria embarcação da perda total. Assim podemos aventar a hipótese de que a estrutura que se sobrepôs à antiga rampa seria uma versão ampliada da anterior ou um trapiche de madeira, na tentativa desse equipamento portuário se aproximar de zonas com profundidades maiores para que embarcações de maior calado pudessem acostar diretamente nela.

Anterior à primeira década do século XIX: construção de cais de saneamento na fachada oeste do casarão do antigo Largo da Matriz com rampa de acesso ao mar feita com argamassa de conchas. Sua datação é anterior à primeira metade do século XIX porque sobre ela estava depositada a camada arqueológica que não continha qualquer artefato posterior a 1808.

Não é possível indicar uma data precisa para esta obra, mas é lógico pensar que ela estaria ligada às atividades domésticas e comerciais do casarão do Largo da Matriz. A data de construção dessa edificação não pode ser precisada, embora o desenho de José Custódio de Sá e Faria (1776) mostre uma casa bastante próxima da beira do mar, se bem que com feições e volumetria diferentes, no mesmo local. Essa relação ficará mais clara quando as estruturas encontradas forem confrontadas com os artefatos escavados e todos os perfis forem sistematizados. Certamente novos dados surgirão quando prospecções subaquáticas forem realizadas no entorno da ZPC, notadamente no entorno do Porto do Bacharel e do píer da Fábrica de Barris.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS: PORTOS, CIDADES E PODER ECONÔMICO**

Sem dúvida o estudo de um porto, sítio arqueológico de interface, necessita de complementação dos dados através das pesquisas em sítios eminentemente submersos, tais como os sítios de naufrágio. Afinal, sem a existência de embarcações não existiriam portos!

Percebeu-se que um sutil dado do posicionamento do naufrágio do *Conde d'Áquila* pode

revelar muito sobre a disposição das estruturas portuárias de meados do século XIX. Da mesma forma, o estudo do sítio depositário que está ao redor do Porto do Bacharel e do cais da Avenida Beira Mar pode revelar indícios tanto do século XIX tardio – ausente nas prospecções emersas do Porto do Bacharel – quanto do passado pré-colonial, levando-se em conta que mais vestígios de um assentamento indígena podem estar submersos em decorrência da erosão costeira na altura da Praça Martim Afonso de Souza.

Mas não devemos descartar a realização de prospecções em sítios emersos que, apenas aparentemente, não têm nada a ver com os sítios tratados pela arqueologia marítima. É fora d'água, na própria rede urbana, nos núcleos de ocupação original ainda habitados, onde são encontradas informações sobre a economia atual e sobre o seu desenvolvimento histórico. É no ambiente vivo, ainda ocupado e às vezes distante do mar onde estão as informações complementares para a arqueologia marítima. No caso desta pesquisa não é diferente.

No Vale do Ribeira existem cidades muito antigas, originadas nos séculos XVI, XVII ou XVIII, mas também podem ser encontradas cidades relativamente novas, cujos núcleos originais de povoamento se formaram somente na segunda metade do século XIX ou na primeira metade do século XX. Independentemente da data de fundação, todas elas em algum momento se articularam numa rede de comunicações, ora estruturada pelo Rio Ribeira, ora pela ferrovia ou pelas rodovias (PETRONE, 1966). Assim, é de se imaginar que seus processos de urbanização possuam características comuns e peculiaridades que devem ser analisadas uma a uma para a caracterização dessa rede pouco compreendida.

Uma relação entre as cidades do Vale do Ribeira que fica clara através do exame dos resultados do levantamento cadastral mencionado em tópico anterior, é a polarização dos vetores principais de crescimento. Se no início da formação de todas essas cidades abordadas os vetores de crescimento principais são os portos marítimos, fluviais, pousos de tropas e os equipamentos públicos (câmara, prefeitura, escola, fórum, correio),

com a chegada das ferrovias e das rodovias esses vetores se alteram.

No caso das cidades marítimas, os processos são mais complexos ainda, pois são estabelecidos diversos pólos de crescimento. Iguape é bastante interessante para essa análise, pois o Porto Grande, o porto marítimo tradicional, é gradualmente abandonado em razão do assoreamento do Mar Pequeno, mas, por outro lado, estabelece-se uma zona portuária bastante dinâmica na desembocadura do Valo Grande, canal francamente navegável aonde vão se instalar indústrias, armazéns e moradias que indicam que a navegação fluvial ligada à Estrada de Ferro Santos–Juquiá foi um dos fatores determinantes para a decadência não de Iguape como um todo, mas de sua zona mais antiga.

Em Cananéia, os processos são da mesma natureza que nas outras cidades, mas existe uma particularidade que determina a manutenção da importância da área antiga.

De acordo com a cartografia histórica e a análise sistemática das construções do centro histórico e arredores, percebe-se que ao longo do século XIX houve a consolidação do eixo leste–oeste da cidade. Apesar do eixo norte–sul determinar a expansão natural da cidade, nota-se no decorrer do tempo a retificação dos caminhos leste–oeste, que vão se transformando em vielas e becos, evidenciando o aumento de circulação nessa direção, condicionada pelo fluxo destinado aos portos do centro. Assim como em Iguape, houve uma expansão da zona portuária: hoje os terrenos desde o Morro de São João até bem ao norte do antigo Hotel Glória possuem cais, píeres e atracadouros diversos. Entretanto, diferentemente do Porto Grande de Iguape, não houve uma mudança ambiental de mesma natureza em Cananéia que impediu o uso do Porto do Bacharel, área portuária ancestral. Ao contrário, os dados históricos e arqueológicos permitem dizer que há uma tendência exatamente oposta naquele porto, havendo não um acúmulo de sedimentos, mas erosão. Conseqüentemente a manutenção da função náutica da fachada marítima do centro pode ser uma das explicações para o adensamento do núcleo urbano original de Cananéia.

Desse quadro geral, depreende-se que as dinâmicas econômica e de urbanização mudaram de direção e estímulo junto com os modais de transporte. Os portos antigos, seja por problemas ambientais ou relativos ao transporte marítimo, continuaram deixando marcas expressas no meio urbano, pois estavam sendo utilizados – e ainda estão – para outros fins: transporte fluvial, pesca comercial e lazer, embora a circulação dos bens tenha mudado de direção, rumo às ferrovias e rodovias. Como conseqüência regional, cidades tais como Registro, Juquiá e Miracatu começaram a despontar enquanto as áreas antigas das velhas cidades eclipsaram.

E por que prevalece o discurso de miséria e estagnação econômica do Vale do Ribeira como um todo? Porque ele nunca foi encarado como um dos artifícios da ideologia da elite regional. Avançando bastante em questões que serão esmiuçadas na tese, mas que já foram levantadas por Pasquale Petrone na década de 1960, essa inversão da circulação das mercadorias determinou a falência e a perda de poder daqueles investidores que haviam consolidado suas atividades no transporte marítimo, na armazenagem e distribuição dessas mercadorias, propiciando lucros para os investidores que conseguiram migrar seus capitais para o cultivo da banana, pesca comercial/industrial, transporte fluvial, ferroviário, rodoviário ou, bem posteriormente, para o turismo. Entretanto, acompanhando uma tendência secular, a maior parte dos investidores que efetivamente conseguiu obter algum sucesso nessa empreitada era procedente de Santos e, a partir de 1915, de São Paulo. Como conseqüência dessa entrada maciça de investidores “de fora”, a antiga elite empreendedora regional perdeu espaço na economia. Seus integrantes, sendo nativos e habitando nas áreas de ocupação antiga, tinham menos condições de adequar seus imóveis às tendências arquitetônicas do século XX, prevalecendo a antiga feição, dita colonial, dos mesmos, enquanto outras áreas da cidade cresciam e outros agentes da economia ganhavam dinheiro. Mas, por outro lado, em sendo da terra, esses comer-

cientes e pequenos investidores locais mantiveram a capacidade de se articular política e culturalmente em nível local, regional e até estadual, fazendo valer sua ideologia, propagada através do discurso da decadência das cidades e da região, quando na

verdade era a antiga elite regional que não estava ganhando dinheiro, enquanto outros, “de fora”, auferiam lucros e investiam em imóveis e estruturas urbanas afastadas do núcleo urbano original.

## FONTES BIBLIOGRÁFICAS

- ADAMS, Jonathan. Maritime archaeology. ORSER, Charles O. Jr. (org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. London/ N. York: Routledge, 2002. P.328-330. Verbete.
- ALMEIDA, Antonio P. de. Memória Histórica de Cananéia (III). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), série didática n.º. 11, 1981.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (XV). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 42, n.º. 86, p.491-512, 1971.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (XIII). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 37, n.º. 76, p.425-441, 1968.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (VII). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 28, n.º. 58, p.483-504, 1964.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (V). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 25, n.º. 51, p.192-217, 1962.
- \_\_\_\_\_. Memória Histórica de Cananéia (II). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), vol. 22, n.º. 46, p.475-520, 1961.
- \_\_\_\_\_. História da navegação no litoral paulista. *Revista do Arquivo Municipal* [de São Paulo], ano XIX, vol. CLIII, novembro, 1952.
- \_\_\_\_\_. O Ribeira de Iguape. *Revista do Arquivo Municipal* [de São Paulo], ano X, vol. CII, abril/maio, 1945.
- BLOT, Jean-Y. Underwater archaeology. *Exploring the world beneath the sea*. Londres: Thames and Hudson, 1996.
- CAMARGO, Paulo Fernando Bava de. *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia/ Iguape*, SP. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 2002.
- CAMARGO, Paulo Fernando Bava de; CALIPPO, Flávio R. *O Brasil hoje tem arqueologia subaquática*. Extraído do site <<http://www.naufragios.com.br>> [Acesso em 19/06/2000].
- DURAN, Leandro D. *Arqueologia marítima de um Bom Abrigo*. São Paulo, 2008. Tese (Doutorado em Arqueologia) – MAE, USP, 2008.
- INSTITUTO Geográfico e Cartográfico. *Municípios e distritos do Estado de São Paulo*. São Paulo: IGC, 1995.
- LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. São Paulo/Belo Horizonte: Edusp/ Itatiaia, 1975. Série Reconquista do Brasil, 21.
- MÜLLER, Daniel Pedro. *Ensaio d' um quadro estatístico da província de São Paulo*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.
- PETRONE, Pasquale. *A Baixada do Ribeira: estudo de geografia humana*. São Paulo: FFLCH/ USP, 1966.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo Vale do Ribeira*, SP. São Paulo, 2003. Tese (Doutorado em Arqueologia) – MAE, USP, 2003.
- \_\_\_\_\_. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do Baixo Vale do Ribeira de Iguape*. São Paulo, 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 1998.
- REIS FILHO, Nestor G. *Imagens do Brasil colonial*. S. Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial do Estado/ FAPESP, 2000.

*RELATÓRIO do Presidente da Província apresentado à Assembléia Legislativa em 1886*. São Paulo: Imprensa Oficial, 1929. Extraído do site <<http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>> [Acesso em janeiro de 2007].

*RELATÓRIO do Presidente da Província apresentado à Assembléia Legislativa em 1888*. São Paulo: Imprensa Oficial, 1929. Extraído do site <<http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>> [Acesso em janeiro de 2007].

SANTOS, Manoel Higino dos. A cidade esquecida. *Boletim do Departamento de Arquivo do Estado*, São Paulo, 1952, vol. 9, p.51-138, 1952.

SCATAMACCHIA, Maria C. M. A prática da arqueologia subaquática no Brasil. *Revista de Arqueologia*, São Paulo, v. 8, n. 2, p. 419-422, 1994/1995.

SECRETARIA do Meio Ambiente. Instituto Florestal. Instituto Ekos Brasil. *Projeto Plano de Manejo do Parque Estadual Carlos Botelho – Relatório Final – Patrimônio Cultural*. São Paulo: IF, 2006a.

\_\_\_\_\_. *Projeto Plano de Manejo da Estação Ecológica Xitue – Relatório Final – Patrimônio Cultural*. São Paulo: IF, 2006b.

SILVA, Luiz G. *Caiçaras e jangadeiros – cultura política e modernização no Brasil (1920-1980)*. São Paulo: Nupaub, 2004. Série Documentos e Relatórios de Pesquisa, 1.

STASKI, Edward. Urban archaeology. ORSER, Charles O. Jr. (org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. London/ N. York: Routledge, 2002. P.546-549. Verbete.

VALENTIN, Agnaldo. *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. São Paulo, 2006. Tese (Doutorado em Arqueologia) – FFLCH, USP, 2006.

ZANETTINI, Paulo E. *Maloqueiros e seus palácios de barro: o cotidiano doméstico na Casa Bandeirista*. São Paulo, 2005. Tese (Doutorado em Arqueologia) – MAE, USP, 2006.

\_\_\_\_\_. *Pequeno roteiro para classificação de louças obtidas em pesquisas arqueológicas de sítios históricos*. *Arqueologia*, Curitiba, CEPA/UFPR, n. 5, p. 117-130, 1986.