

Portos do Vale do Ribeira paulista: uma abordagem arqueológica

Paulo Fernando Bava de Camargo*

BAVA DE CAMARGO, P. F. Portos do Vale do Ribeira paulista: uma abordagem arqueológica. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, São Paulo, Suplemento 8: 155-165, 2009.

Resumo: apesar do transporte marítimo de cargas e passageiros ter se extinguido no Vale do Ribeira paulista há vários anos e de a 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? Observando as estruturas portuárias atuais e analisando criteriosamente aquelas que aparentemente apresentam maior antiguidade, levando à compreensão da transformação dos modos de produção ocorrida entre o século XIX e o XX.

Palavras-chave: Arqueologia marítima – Portos – Vale do Ribeira – Cananeia.

Introdução

Durante o século XIX, o porto marítimo de Iguape foi um dos mais importantes de São Paulo, sustentado principalmente pelas exportações de arroz (Valentin 2006). Mas o mesmo (relativamente) grande porto iguapense já se ressentia, entre fins do mesmo século e início do século XX, da perda de importância diante do porto de Santos devido a dois fatores principais. O primeiro deles – e talvez o mais importante – tem a ver com a expansão ferroviária. Ainda na década de 1910, a *Southern São Paulo Railway* deixa o litoral, sobe a serra e ruma para o interior, chegando a Juruá em 1915, tornando essa estação ponto de parada obrigatório para os barcos de transporte fluvial. Como consequência, desviou-se o escoamento da produção do Vale diretamente para a Praça de Santos, enquanto anteriormente ela era encaminhada, primeiro para o porto de Iguape e de lá para Santos e outras localidades (Santos 1952).

O segundo é relativo ao assoreamento do mar Pequeno no trecho ao norte da foz do Vale Grande (canal de ligação entre o porto fluvial do Ribeira e o porto marítimo), o qual, sem a realização de obras de dragagem periódicas, determinou a gradativa diminuição da navegação de cabotagem, até sua completa extinção na segunda metade do século XX.

Dentro desse processo de declínio das atividades portuárias de Iguape, Cananeia, situada por volta de 60 quilômetros ao sudoeste, poderia ter assumido em definitivo o papel de principal porto marítimo da região, isso por ter boas condições de ancoragem, onde navios de grande porte entrariam sem problemas para embarcar a produção da região. Apesar de algumas décadas de efervescência portuária, a consolidação da cidade nessas operações marítimas não se verifica também devido à construção da ferrovia e sua conexão direta com a navegação fluvial (Almeida 1961: 485).

Por outro lado, em toda a região aqui em foco, apesar da cessação das atividades marítimas de cabotagem, nota-se a continuidade da transformação dos ambientes portuários, especialmente pela criação de novas estruturas para a pesca industrial ou a transformação e readequação das velhas estruturas, num primeiro

(*) 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 CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil.

momento, para o serviço fluvial e, posteriormente, para o turismo no Lagamar. Assim, quem observar atentamente a região perceberá que a maior parte dos portos – abandonados ou em atividade – não tem nenhuma relação direta com os tempos coloniais, pois a maior parte deles é de concreto. E, mesmo aqueles com aparência mais velha, erguidos em alvenaria de pedra, são estruturas em geral construídas no final do século XIX ou nas primeiras décadas do século XX, muito embora tenham sido edificadas em áreas ancestrais de aportagem, utilizadas seguramente desde princípios da conquista.

Essa contínua transformação das estruturas portuárias é produto do desenvolvimento do modo de produção capitalista na região do Vale do Ribeira, o qual dependia, até a criação de uma malha rodoviária minimamente confiável, da articulação de transporte marítimo com fluvial e, posteriormente, do fluvial com o ferroviário. Assim, embora o tráfego marítimo de cabotagem tenha sido praticamente extinto na década de 1930 (Almeida 1952), grande parte dos ambientes portuários continuou a ser utilizada pelo serviço fluvial, absolutamente necessário até a criação de uma malha rodoviária conectada com a ferrovia, ou de estradas que ligassem as localidades do Ribeira diretamente às grandes cidades, isso a partir da década de 1940. Por outro lado, o estabelecimento de rodovias fez com que o fluxo de turistas aumentasse continuamente, o que motivou a criação e readaptação de estruturas portuárias para servir às casas de veraneio, pousadas ou aos turistas eventuais que buscam lazer navegando pelos rios ladeados de vegetação exuberante. E, paralelamente a esse processo, temos as atividades ligadas à pesca industrial, a qual desde os anos 1920 (Silva 2004) se impôs com grande força na região, sendo hoje uma das maiores empreendedoras na criação e readequação de estruturas portuárias.

Tendo em vista as transformações materiais dos portos, é leviano enxergar o Vale do Ribeira como uma área economicamente estagnada ou decadente. Simplesmente o registro material não se coaduna com o discurso atual, fundamentado numa visão *desenvolvimentista* da segunda metade do século XX e ainda hoje proferido pelo senso comum, pelo estado e pelas instituições de ensino e pesquisa. Um dos resultados disso são estudos que comparam a produção do vale do Ribeira com a da civilização paulista da indústria, do café, da cana-de-açúcar, ou

mesmo que a contrapõem à mineração aurífera desenvolvida no próprio Vale no período colonial, comparações estereis que não chegam a produzir conhecimento sobre o maior problema regional: o que está em jogo não é a quantidade de riqueza gerada e sim a má distribuição dela... que, em verdade, é o grande problema do Brasil. O contraponto dessa situação apresentada – objetivo último da pesquisa de doutorado que embasa este artigo¹ – é a produção de conhecimento sobre a realidade atual e sobre realidades pretéritas, que por sua vez depende da análise das evidências materiais observadas com uma consequente produção de um discurso sobre o real, sobre elas próprias e seu mundo e não um discurso ideológico, fundamentado em ideias que se descolaram de sua estrutura produtiva. Assim, as indagações sobre as realidades presentes e passadas a serem feitas às estruturas devem necessariamente chegar à forma como a riqueza é/foi produzida, como ela é/foi distribuída, quem fica/ficou com o lucro da sua produção e comercialização e, finalmente, quem escreve/escreveu sobre a história dessa produção.

O desenvolvimento da pesquisa envolve uma delimitação temporal ampla: existe um período (atualmente) em que o modo de produção capitalista de base agropecuário-industrial² está implantado e existe um período regido pela acumulação mercantil, o qual se confunde com a própria lógica colonial. Entre ambos é estabelecido um período de transição, este referente ao fim do mercantilismo e ao início do capitalismo propriamente dito. A principal evidência física que levou à delimitação desse período é a navegação a vapor no *mar grosso*, na bacia do Rio Ribeira e nas áreas lagunares. De forma geral, ela se inicia em meados do século XIX e termina em meados do século XX (Almeida 1945). Ressalta-se que a navegação a vapor não se desenvolve em razão da instituição

(1) Título: “Arqueologia de uma cidade portuária: Cananeia, séculos XIX-XX”; orientadora: prof.^ª dr.^ª Maria Cristina Mineiro Scatamacchia, pesquisadora do MAE-USP e coordenadora do Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira. A pesquisa de doutorado está sendo realizada com apoio do CNPq, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil e o Programa Arqueológico é financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).
(2) A região é pouco industrializada, mas a produção dela depende de um modelo disseminado pelo país.

de um modo de vida capitalista – ela é apenas um indício de mudança no modo de produção. O que é determinante para essa transição se consolidar são as estruturas portuárias construídas em substituição aos simples barrancos de piçarra retificados, as quais só puderam ser estabelecidas dentro da produção capitalista.

E quais são as estruturas portuárias típicas desse período? Em primeiro lugar, há que se observar o mundo vivido pelo pesquisador e quais são as estruturas que estão em uso; no segundo momento, deve-se tentar entender se as mesmas possuem raízes mais antigas, se foram concebidas dentro da lógica da modernização portuária da segunda metade do século XIX e primeira do século XX (Bava de Camargo, 2006b), ou se são absolutamente novas. Só a partir disso é que poderíamos chegar aos portos mais antigos, imperiais ou coloniais. Essa tarefa é aparentemente simples, mas são muitos os obstáculos, pois, além da ideia de decadência econômica levar a conclusões precipitadas, algumas cidades do Vale são classificadas como *históricas*, fato que pode às vezes nublar o olhar. No caso de Cananeia, por exemplo, lida-se com estruturas urbanas criadas ou apropriadas para serem historicamente significativas pelo menos desde a década de 1930, o que acaba produzindo uma cronologia excessivamente recuada para paisagens não tão antigas. O próprio monumento a Martim Afonso de Souza, situado na praça central da cidade, evidencia essas camadas de tempo acumuladas e manipuladas em seus sentidos: construído há mais de 70 anos para comemorar a chegada de Martim Afonso em 1531, é ornado por canhões da segunda metade do século XVIII, os quais não têm diretamente nada a ver com o episódio, a despeito dessa atitude ter garantido sua preservação até hoje.

A análise dos ambientes portuários: arqueologias

Para o desenvolvimento desse artigo não será preciso “fundar” uma nova disciplina, uma pretensa arqueologia *portuária* e, sim, desenvolver uma abordagem de interface a partir do ponto terminal aonde chegaram disciplinas ligadas diretamente ao universo de cultura material aqui em foco.

Arqueologia marítima

A arqueologia marítima constitui uma subdisciplina – com potencial de se tornar uma disciplina – direcionada 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. Assim, temos na arqueologia marítima uma forma de investigação mais abrangente do que em outros ramos “úmidos” a saber, a arqueologia náutica e a arqueologia subaquática, a primeira focada na tecnologia naval do material flutuante antigo (definida por um objeto de estudo) e a segunda direcionada para os vestígios depositados em ambientes aquáticos (definida por um ambiente de atuação). Apesar de o termo marítimo ter uma relação direta com mar, hoje ele engloba também a análise dos vestígios presentes nas águas interiores. Mas é preciso ressaltar que, quando do nascimento dessa abordagem arqueológica, nos alvares da Nova Arqueologia, o conceito se referia mais estreitamente aos vestígios materiais referentes às relações do homem com o mar, tal como apregoava o pioneiro Keith Muckleroy a partir da pressuposição da existência de culturas marítimas, distintas e herméticas (Bava de Camargo 2006a).

Ao longo das últimas quatro décadas, com o distanciamento das arqueologias úmidas da caça ao tesouro e resgate subaquático, principalmente pela refutação do papel coadjuvante de técnica de ilustração da história trágico-marítima, esse campo do conhecimento se consolidou como uma forma válida de indagação a respeito de uma sociedade a partir da interação entre o ser humano e a água. Isso significa, em resumo, uma inversão na polaridade do questionamento a respeito da maritimidade de uma sociedade: não se procuram mais os vestígios arqueológicos de uma cultura marítima, mas os vestígios arqueológicos marítimos que possam levar a uma melhor compreensão das sociedades radicadas à beira d’água (Adams 2002). Essa ampliação do conceito de arqueologia marítima é essencial para a análise do contexto arqueológico aqui em foco, de forma que é importante dar maior destaque a essa questão.

Resumidamente, a definição de Muckleroy sobre arqueologia marítima é “the scientific study of the materials remains of man and his activities on the sea” (1979: 4). Nesse ponto parece não

haver conflito com o pensamento contemporâneo. Ele surge, entretanto, quando o autor justifica a não inclusão da segunda frase “together with related objects on shore” (p.6), pois, segundo ele, os grupos humanos relacionados às atividades marítimas raramente carregam para seus locais de moradia os equipamentos da faina no mar. Além disso, etnólogos e antropólogos marítimos incluem esses grupos humanos em seus estudos, o que tornaria obsoleta a interpretação arqueológica. Embora tais justificativas nos pareçam destituídas de sentido mais de 30 anos depois do início da obra (1974), elas são bastante coerentes em relação ao universo intelectual desse autor, dado que, para Muckleroy, há uma nítida distinção entre os diversos campos de conhecimento: existem antropólogos, etnólogos, historiadores, arqueólogos e cada cientista possui uma ocupação bem delimitada, com objeto de estudo circunscrito ao escopo da disciplina. Para ele, não há dúvida de que o conhecimento gerado pelas diferentes disciplinas deve ser compartilhado entre os profissionais, mas existem claras barreiras de atuação (Bava de Camargo 2006b).

A definição colocada acima atualmente não encontra respaldo na (boa) arqueologia brasileira, uma vez que presume a existência de realidades mais bem perceptíveis a partir de uma fonte de informação textual em detrimento da fonte material. Assim, o registro histórico (escrito) ou etnográfico (oral) se sobreporia ao arqueológico (material) para explicar realidades cronologicamente recentes, tal como a construção naval do século XVIII ou a pesca da baleia no século XIX, atividades documentadas à exaustão na Inglaterra. No entanto, Muckleroy tem a plena consciência das limitações de sua definição. Para o autor, a arqueologia marítima poderia vir a se tornar uma disciplina a partir do momento em que houvesse evolução científica dos estudos na área, quando problemas propostos em determinados estudos fossem retomados por estudos precedentes, gerando soluções e problemas que pudessem ser novamente discutidos e assim por diante. À época da elaboração do livro, considerava o autor as atividades científicas da arqueologia marítima tributárias do desenvolvimento do *aqualung*, portanto, extremamente recentes e, ao longo dos anos e com o desenvolvimento de mais pesquisas, chegaríamos à estruturação de uma disciplina tão consistente quanto a historiografia marítima, por exemplo. Assim é de se supor que Muckleroy

esperava realmente que sua obra fosse superada ou, pelo menos, complementada por uma produção intelectual posterior de mesmo calibre – incluindo aí a sua própria produção científica, fato que devido a sua morte prematura não aconteceu. Definitivamente não poderia ele imaginar que, quase 30 anos depois da publicação de seu livro, a obra fosse considerada um “farol solitário” (Blot 1999) teórico e metodológico, pois boa parte dos estudos de arqueologia náutica e marítima realizados até hoje se deteve mais em aspectos ligados ao processo de formação (ambiental e antrópico) dos sítios arqueológicos ou à tecnologia da embarcação, deixando de enveredar pelas implicações socioculturais da navegação e seus meios materiais.

Mas a despeito das deficiências do conceito de arqueologia marítima de Muckleroy, é ele próprio que nos faculta a capacidade de estender seu campo de atuação quando diz não ser possível estabelecer uma delimitação temporal para os objetos de pesquisa: vão eles desde os primeiros indícios de navegação, possivelmente recuando há centenas de milhares de anos, ou avançando até ao segundo anterior à leitura desta oração. Para o autor de *Maritime Archaeology*, a delimitação temporal só pode ser dada pelo universo cultural estudado.

No caso da arqueologia do Novo Mundo, grande importância é dada aos contextos arqueológicos recentes, o que envolve estudar culturas materiais muito próximas a nós, produzidas dentro de modos de produção capitalistas, onde a industrialização polariza a sociedade entre os detentores dos meios de produção e os que vendem sua força de trabalho aos primeiros. Esse processo só pode se sustentar se houver demanda crescente pelos produtos *pari passu* com a produção, daí serem fundamentais o crescimento, a regularidade e a capacidade de distribuição da produção aos mercados consumidores. Como consequência, o resultado material dessa rede produtiva se dispersa por amplo território, obrigando o arqueólogo a transcender os limites físicos dos sítios. Assim, certos contextos arqueológicos eminentemente emersos serão melhor analisados se forem levadas em conta suas intrínsecas relações com o mar: a *São Paulo Railway* e o crescimento da cidade de São Paulo a partir da segunda metade do século XIX nunca poderão ser satisfatoriamente compreendidos sem a análise das transformações

do porto de Santos, por exemplo. No sentido inverso, evidências materiais situadas em áreas marítimas nem sempre representam uma cultura material marítima, pois, em última análise, sua funcionalidade não depende da proximidade com o mar, das suas condições náuticas ou da tradição de marinharia, mas sim de polos econômicos e políticos que centralizam as decisões e os meios de produção. Esse é o caso de Cananeia: apesar de seu porto marítimo continuar, no início do século XX com boa navegabilidade, distanciou-se a cidade – excluindo-se o setor pesqueiro –, gradativamente, das atividades marítimas na medida em que a produção de sua zona de influência começou a ser transportada por via fluvial até Juquiá e, por via férrea, de lá até o porto de Santos.

Dessa forma, em razão da dispersão dos efeitos do capitalismo por amplo território afastado do mar, podemos estender o cabedal analítico da arqueologia marítima para o interior, assim como devemos estar atentos para o fato de que não é porque estamos na beira do mar que a arqueologia marítima resolverá todos os problemas teórico-metodológicos de uma pesquisa.

Sem dúvida a designação arqueologia marítima torna-se estranha quando lidamos com contextos distantes do mar, mas devemos ter em mente que não são exclusivamente fatores ambientais locais que determinam os vestígios materiais relativos aos modos de vida. Se assim o fosse, ninguém usaria terno e gravata nos trópicos! Muito mais do que relativizar o termo, salienta-se a possibilidade de aplicação – pelo menos da temática – em contextos distantes do mar.

Finalizando e resumindo, uma vez que nosso universo cultural expande as possibilidades de interpretação da arqueologia até tempos muito próximos a nós, onde o modo de produção capitalista está difundido em grande extensão territorial, necessariamente o objeto de estudo da arqueologia marítima deve ser ampliado, abrangendo áreas e temáticas tradicionalmente abordadas pelas arqueologias de ambientes secos que, no entanto, não devem ser jamais desprezadas, pois aí incorreríamos no erro inverso.

Arqueologia urbana

Uma vez que se está tratando de um ambiente essencialmente urbano, não há como se furtar da arqueologia feita literalmente no meio

da rua. É possível fazer arqueologia *na* cidade, ou seja, escavações de sítios arqueológicos que estão em solo urbano, mas não precisam estar ligados diretamente ao ambiente urbano (uma fazenda que tenha sido engolfada pelo perímetro urbano, por exemplo), e pode-se fazer arqueologia *da* cidade, quando a própria cidade é tratada como um sítio arqueológico (a sucessão de pavimentos de uma rua como vestígios, por exemplo). Para realizar esse último tipo de pesquisa é imprescindível atentar para a própria urbanização. Em suma, é o processo de modificação das paisagens da cidade que se constitui como agente formador dos sítios arqueológicos (Staski 2002).

A forma de utilização coerente da arqueologia marítima juntamente à arqueologia urbana depende da imersão de seus fundamentos na arqueologia materialista histórica, a partir da qual toda a observação feita sobre um evento revela uma relação de determinação entre o objeto observado e a realidade. Assim, numa cidade portuária o processo de urbanização tem que ser diretamente ligado à navegação na medida em que há uma divisão funcional de espaços tanto na cidade quanto na navegação: alguns tipos de navios só atracam em estruturas portuárias adequadas, as quais estabelecem a ocupação humana da área urbana imediatamente ligada a elas. Por outro lado, certas atividades urbanas definem o tipo de equipamento portuário necessário para um tipo específico de embarcação se aproximar desse centro de distribuição ou comercialização especializado.

Arqueologia da paisagem e outras

A mediação entre esses campos do conhecimento arqueológico das realidades em foco é feita pela paisagem, pois ela é resultado do trinômio navegação/ porto/ cidade. Assim podemos encontrar na arqueologia da paisagem ferramentas adequadas para essa abordagem.

A paisagem pode ser definida como um produto histórico que dispersa pelos lugares (espaços resultantes de experiências vividas por um povo) e pelos territórios (espaços resultantes de posse forçada, não raro, bélica), de acordo com os momentos e de acordo com as instâncias políticas, econômicas, sociais e culturais, estruturas que humanizam esses mesmos lugares e territórios (Cambi; Terrenato 1997: 101). Transferindo essa definição para o meio ambiente

marítimo e estuarino, uma paisagem marítima é um produto histórico que espalha pelos lugares e territórios situados na interface terra/ água, estruturas físicas necessárias às atividades ligadas à navegação.

Como consequência da definição, a paisagem marítima, além de ter as suas componentes fixas, as estruturas físicas ligadas às necessidades de marinheiros e embarcações (cais, armazém), possui componentes móveis, as embarcações. Entretanto, uma vez que estamos falando de tipos de embarcações que não mais existem, tais paisagens estão repletas de equipamentos obsoletos cujas funções primeiras desapareceram com o material flutuante de outrora, invariavelmente encontrado no leito marinho. Dessa forma, para a análise das paisagens aqui em foco, há que se empregar métodos e técnicas da arqueologia náutica e subaquática, estas sim tácitas subdisciplinas. Assim, recuperando a correlação entre os vestígios de naufrágios e as estruturas portuárias inativas, poder-se-ia entender as funcionalidades desaparecidas das últimas.

As estruturas dos ambientes portuários

A análise arqueológica de um ambiente portuário específico, situado num espaço circunscrito e num determinado período, depende da observação da realidade presente, uma vez que não estamos lidando com um sítio arqueológico engolfado por uma unidade de conservação ambiental. Pessoas continuam habitando o mesmo espaço há milhares de anos. No entanto, essa realidade não deve ser tomada como uma projeção completa e total do passado, mas como um indício ou pista dele. Deve ser o ponto de partida.

Ambientes portuários atuais

O avistamento da costa é talvez um dos primeiros sinais de que a jornada marítima de longo curso está no fim. Já para a navegação de cabotagem, a qual nunca perde a terra de vista, é a silhueta característica do local de destino que indica a hora de aportar. Os primeiros marcos visuais do litoral aqui em foco são as grandes montanhas da Ilha do Cardoso, os morros da Ilha do Bom Abrigo, o Morrote da Ilha Comprida e

o Morro de São João, já em Cananeia. Talvez o primeiro sinal humano da paisagem costeira seja o Farol do Bom Abrigo e, um pouco mais perto da costa, a antena de telefonia celular do centro da cidade. Na planície costeira Cananeia/ Iguape existem dois faróis: o que já foi mencionado e o da Barra de Icapara, em Iguape.

A Barra de Cananeia constitui, até hoje, um fator determinante para os fluxos de embarcações, tanto é assim que, de tempos em tempos, surgem ideias para a dragagem e iniciativas de balizas com boias, tendo sido a última delas realizada em 2005. A Barra do Ararapira, bem mais ao sul, perdeu importância para navegação desde a abertura do Canal do Varadouro, o qual liga a planície costeira Cananeia/ Iguape à região lagunar de Paranaguá. A Barra de Icapara, bem mais ao norte é reputada como pior do que a de Cananeia, pois é mais estreita, sinuosa e menos profunda. Entretanto, sua utilização não é inviável aos pilotos de pequenas embarcações.

A navegação das águas interiores é, em comparação à navegação em mar aberto, mais fácil, pois a Ilha Comprida serve como uma barreira às ondas do *mar grosso*, formando assim um mar interior, o Pequeno. Existem muitas baías e mares interiores a salvo das grandes ondas, que não raro atingem de 3 metros a 4 metros de altura na Barra de Cananeia, mas é importante frisar que a navegação por esse lagamar não é destituída de perigos, uma vez que rochas e bancos de areia, assim como o regime dos ventos, provocam frequentes encalhes e naufrágios.

As embarcações da região são quase todas movidas por motores à explosão, que demandam gasolina ou óleo diesel. São raras as embarcações que operam somente por meio de remo ou vela, mesmo aquelas ditas “tradicionais” de confecção local (canoas monóxilas de voga, por exemplo). Os materiais de confecção dos cascos das embarcações são variados: predominam os de madeira, alumínio e fibra de vidro. À exceção da balsa e de seus flutuantes, não existem cascos de aço na região.

Já no porto de Cananeia, que é mais caracterizado por um ambiente do que por estruturas edificadas em conjunto, barcos de pesca atracam ou no terminal público, ou no cais das principais indústrias de processamento de peixes, ou no cais de pequenas peixarias, sendo estes dois últimos privados. Todos esses píeres são de concreto e de alvenaria de tijolos. Quando os barcos de pesca não estão operando,

ancoram nas proximidades desses entrepostos, sempre à sombra do Morro de São João ou na desembocadura do Rio Olaria, onde também se encontram algumas embarcações de turismo de maior porte (escunas ou pesqueiros adaptados). Alguns pequenos barcos de pesca – botes, bateras e baleiras – atracam nos barrancos próximos à ponte que atravessa o Rio Olaria (ao sul das ruas Apolinário de Araújo e Francisco Chaves), ponto abrigado e próximo à residência dos pescadores, os quais moram em sua maioria fora do centro histórico, principalmente no bairro denominado Carijo. Barcos de pesquisa ou embarcações institucionais atracam diante da base do Instituto Oceanográfico da USP e da base do Parque Estadual da Ilha do Cardoso. Esses píeres também são de concreto.

Nessa região, ao sul do Rio Olaria, é onde se encontram alguns estaleiros, que são em verdade carreiras onde são varados os barcos para serem reparados por carpinteiros ou calafates. Não constituem uma empresa ou empresas (pessoas jurídicas), mas congregam profissionais que atuam nessa área. Existe um único estaleiro ao norte do Olaria, este sim fechado e destinado tanto à construção quanto a reparos. Fica ao lado da Ceagesp.

Ainda com relação aos estaleiros, não raro existem barcos sendo construídos em quintais razoavelmente afastados dos cursos d'água. Com as facilidades dos transportes automotores e dos macacos hidráulicos, ser vizinho ou estar um pouco afastado do mar não é fator determinante para impedir uma empreitada desse tipo.

Embarcações de turismo em geral ancoram e eventualmente atracam de preferência em lado diametralmente oposto aos barcos de pesca, onde há maior concentração de pousadas e hotéis e onde fica o píer da prefeitura ('T' da prefeitura), feito em concreto e alvenaria de tijolos, próprio para receber barcos de bordo alto.

Barcos de veranistas vão para as marinas ou são guardados em um bem-estruturado clube náutico e em imensas e sofisticadas garagens particulares, isoladas de todo o resto das embarcações e diante das mansões de seus proprietários.

As balsas de ligação com a Ilha Comprida, Ilha do Cardoso (Marujá) e Ariri atracam no porto central, ou do Bacharel, adequado para o recebimento de grandes cargas e de grandes embarcações, pois é a balsa para o transporte de veículos o material flutuante de maior dimensão

que opera na baía. No entorno desse porto também encostam embarcações de todos os tipos para rápidas operações de carga e descarga, pois este porto está instalado abaixo da praça central da sede do município, área francamente comercial. Guardadas as restrições de uso demandadas pela operação da balsa, este seria o espaço mais plural de atracação. Sua continuação para norte, o muro de arrimo em pedras da avenida Beira Mar (que segue nessa direção muito além da avenida), foi construído ao longo de 40 anos e, durante sua execução, parece que sua funcionalidade oscilou significativamente, ora destinado a formar um grande berço acostável, ora à contenção do talude da avenida. Neste momento a prefeitura, com verbas do governo federal, está executando reconstrução de grandes proporções nessa área, legando a essa estrutura um papel eminentemente de lazer, dotando o muro de guarda-corpo e mirantes destinados à contemplação do visual. O 'T' da prefeitura e algumas estruturas náuticas menores ao seu redor também estão sendo reformados.

Estruturas dos ambientes portuários atuais: raízes

A partir dessa breve exposição, tomemos alguns elementos físicos (naturais e edificados) componentes desses ambientes portuários a fim de entendê-los, desde a sua criação, entre o final do período de acumulação mercantil até o processo de consolidação do capitalismo na região. Do tópico anterior foram selecionadas algumas das estruturas atuais que poderiam ter suas origens entre a segunda metade do século XIX e a primeira do século XX. Ressalta-se que essa escolha não é aleatória, mas embasada em textos históricos e trabalhos arqueológicos realizados até o momento (Duran 2005; Demartini 2004; Calippo 2004; Rambelli 2003; Bava de Camargo 2005-2006; 2002).

I Ambiente natural: o meio estuarino-lagunar é composto por algumas áreas que sofreram não uma submersão ou uma emersão, mas uma sucessão desses eventos ao longo de milhares de anos. Isso constitui um processo natural. Entretanto, as formas como as populações lidam com esse fato são culturalmente determinadas. Assim, a análise da evolução da linha de costa, vista através da pesquisa arqueológica, deveria gerar explicações que

visassem às ações dos seres humanos, ao longo da história, diante desses eventos.

A Barra de Cananeia é um ente geográfico que deixa essa questão bastante evidente, e podemos analisar sua evolução física e os efeitos dela sobre a ocupação da região através das pesquisas na Ponta da Trincheira, local onde foi construída uma fortificação no século XIX (Bava de Camargo 2005-2006, com referências anteriores). Embora ela tenha sido erguida no início do século XIX, antes do período aqui em foco, é sua erosão pelas ondas do mar, já na segunda metade do mesmo século, que mais interessa, pois a destruição dela só foi possível graças ao abandono e ao desinteresse na manutenção de uma estrutura que já não mais se coadunava com as ideias daquela época.

II Embarcações: à exceção dos navios-museus, só podemos obter informações sobre o material flutuante antigo a partir de sítios arqueológicos de naufrágio ou de velhos estaleiros abandonados. Nesse caso temos o sítio dos restos do navio de cabotagem *Conde d'Áquila*, propellido por velas e rodas de pás laterais movidas a vapor³ e afundado em 1858 bem diante da atual avenida Beira Mar.

O sítio de naufrágio, apesar de submerso, está plenamente integrado ao ambiente portuário. Isso fica evidente para as pessoas quando o mesmo se torna um obstáculo à navegação ou quando ele altera a dinâmica do ambiente (por exemplo, criando uma "armadilha" de sedimentos que modifica a formação dos bancos de areia). A questão menos evidente está no fato do naufrágio conter, ou ser, os restos de uma embarcação e esta, quando flutuava, estava evidentemente integrada aos ambientes portuários, compondo a parte móvel dos mesmos.

Apesar de a navegação a vapor não ser o fator determinante da transição da acumulação mercantil para o capitalismo, ela é um indicador de mudança no modo de produção, daí a necessidade deste trabalho abordar este sítio.

Além desse sítio de naufrágio, podem ser elencados os vestígios dos estaleiros, pertencentes também ao sexto grupo de estruturas, que será

visto adiante. Dentre eles destacamos os vestígios de madeiras submersos no Rio Folha Larga, na área continental, atribuídos a peças de construção naval (Rambelli 2003), além da recente descoberta (2007) de vestígios de um estaleiro na área da base costeira do Instituto Oceanográfico da USP.

III - Sinalização e comunicação: como estruturas desse tipo de ambiente portuário, temos os faróis, conhecidos e utilizados desde a Antiguidade até hoje. Na planície costeira Cananeia/ Iguape existem dois deles: o do Bom Abrigo e o de Icapara, em Iguape. O primeiro foi construído ainda no século XIX (1886, de acordo com Santos (1952: 84), reformado (década de 1930) e reconstruído (década de 1950)⁴; o segundo é obra recente, dos anos 1990 e, portanto, não interessa para este estudo.

A construção do Farol do Bom Abrigo é o contraponto da destruição da fortificação da Ponta da Trincheira. Ele é o resultado de um novo modo de produção e de ampla dispersão de estruturas direcionadas à navegação, ampliando a ideia de espaço de um ambiente portuário, não mais circunscrito às proximidades de um bom atracadouro.

IV Estruturas portuárias: o porto do Bacharel é a estrutura mais interessante para mostrar as camadas sucessivas de ocupação e, ao mesmo tempo, desmistificar pretensas ancestralidades. O píer de pedra que hoje caracteriza o porto é obra relativamente recente, construída em algum momento da década de 1920, a despeito do que se crê. Esse porto uniu por sua vez, outros dois portos, mais antigos, o do Mercado e o Municipal, ambos bastante díspares em forma. O último, segundo documentação escrita, foi construído entre 1885⁵ e 1888 (Almeida 1961). Dessa maneira, as estruturas portuárias mais antigas, parte delas evidenciadas em prospecção realizada no início de 2007, foram aterradas e incorporadas ao píer ainda hoje utilizado, não estando visíveis há muito tempo. Logo, o píer do porto do Bacharel foi construído

(3) Ressaltamos que a tarefa de estudar esse naufrágio torna-se mais simples, pois o mesmo já foi alvo de estudos na tese de doutorado de G. Rambelli (2003), tendo sido realizado um preciso mapeamento das estruturas que se projetam do fundo do leito marinho.

(4) O farol e a armação de pesca da baleia da ilha são abordados por Leandro Duran na sua tese de doutoramento ora em finalização.

(5) Documento cód. PR85.029, caixa 599 - Arquivo Histórico da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.

em área de ocupação muito antiga⁶, mas não o foi para servir ao Bacharel ou ao Martim Afonso, ou ao Cosme Fernandes, personagens do século XVI. São obras construídas para comportar vapores de grande tonelagem e facilitar o escoamento da produção agrícola de fins do XIX e, mais especificamente, início do XX. Ela de fato contém, em seu interior, vestígios bastante antigos que podem até retroagir a tempos pré-coloniais, mas o que de fato motivou essa configuração que hoje é percebida foi a produção capitalista.

V **Estruturas urbanas**: as ruas de Cananeia estão delineadas desde, pelo menos, meados do século XVIII, o que possibilita estudarmos a evolução dos ambientes portuários através do conjunto logradouros/ edificações/ estruturas portuárias. Em razão de o centro histórico ser tombado, algumas ruas e edificações tiveram sua dinâmica alterada, tendo sido contida parte dos ímpetus modernizadores, apesar de alguns feitos notáveis quinhentistas se materializarem aqui e ali por meio de monumentos e reformas dissimuladoras. A despeito disso, deve-se ressaltar que a cidade não foi engessada e apresenta transformações notáveis em suas ruas, desde os tempos coloniais até recentemente.

De acordo com a cartografia histórica (Reis Filho 2000) 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 de o eixo norte-sul, por razões topográficas, 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, temos na evolução do arruamento, na edificação e parcelamento dos lotes boas fontes de informação.

VI **Estruturas produtivas**: essas são as menos conhecidas, talvez pela crença na decadência econômica permear o ideário dos habitantes e dos pesquisadores. É possível enumerar as indústrias de processamento de pescado em Cananeia, mas essas tendem a ser bastante recentes – o que já não é o caso das de Iguape. Talvez a estrutura

fabril mais antiga tenha sido a fábrica de barris (1923, de acordo com Santos 1952: 71), hoje representada pelos restos do seu píer, atualmente a única evidência indicativa de sua existência. Os vestígios deste píer permaneceram sem uso por vários anos, até que se resolveu regularizar um muro de pedras remanescente. Anos depois foi adicionado a ele um flutuante, sendo retomada sua funcionalidade primária.

VII **Estruturas institucionais**: o prédio de dois andares da câmara municipal, finalizado entre 1858-1860 e ainda hoje utilizado para a mesma função – sem a cadeia, é claro – seria um bom exemplo de estrutura institucional dirigida para o controle do movimento portuário, pois, afinal, eram os camaristas que cuidavam disso, através das mesas de renda, até pelo menos o início da República. É interessante notar que a relação física entre o porto do Bacharel e a câmara é perceptível até hoje: a rampa de 1888 está alinhada, tanto quanto possível, com o prédio da câmara. Soma-se a isso o fato de o prédio possuir dois andares, algo pouco comum na época que garantiria visão privilegiada da fachada marítima.

Considerações finais: do presente para o passado e de lá para o presente.

Neste artigo pretendi apenas esboçar as ferramentas teóricas que estão sendo utilizadas na tese e quais são os objetos que estão sendo abordados.

Uma vez que lido com ambientes ocupados, vivos e em construção, somente uma abordagem arqueológica absolutamente adequada a eles poderia ser utilizada. Não se trata, é claro, de criar um pastiche teórico-metodológico, algo nada recomendado para uma arqueologia materialista histórica (Bate 1998). O que pretendo elaborar é uma forma de investigação construída a partir de elementos gerados pela análise de situações concretas, desenvolvendo uma arqueologia eminentemente direcionada para ambientes portuários. Disso decorre o exame de diversas disciplinas e subdisciplinas formadas a partir de objetos de estudo específicos, tais como o meio urbano ou os ambientes submersos, para então serem urdidos princípios adequados ao arcabouço teórico-metodológico.

A metodologia, ou talvez a grande linha metodológica, é a análise das estruturas visíveis e os problemas atuais até a sua gênese de

(6) Na prospecção de 2007 foram encontrados, além de vestígios de uma possível rampa de embarque com piso de argamassa, anterior ao cais municipal, fragmentos de utensílios cerâmicos atribuídos a indígenas.

formação, ou seja, até o início do capitalismo no Vale do Ribeira. Esse processo de desconstrução, reconstituição e compreensão dos ambientes portuários desponta da necessidade de o arqueólogo interagir com o seu mundo, dele ser um agente influente nas decisões do poder público e um mediador entre este último e a sociedade, levando em conta seus inúmeros estratos e diferenças culturais. Em outras palavras, propõe-

-se o desenvolvimento de algumas ferramentas teórico-metodológicas para que profissionais da área de arqueologia possam gerir as transformações desse ambiente tão peculiar, determinando a valoração qualitativa das áreas onde já existe patrimônio cultural material identificado, além de gerar uma estimativa do potencial de outras áreas onde não existam evidências sobre o solo ou sítios arqueológicos conhecidos.

BAVA DE CAMARGO, P.F. Ports of Ribeira Valley, São Paulo: an archaeological approach. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, São Paulo, Suplemento 8: 155-165, 2009.

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, their ports are still being very active due to commercial fishing and nautical tourism. How can maritime archaeology help to solve this possible paradox? It can help by observing the contemporary harbours' structures and making an accurate analysis of those that seem to be older, consequently leading us to an understanding of the production modes transformation occurred between the 19th and 20th centuries.

Keywords: Maritime archaeology – Ports Ribeira's valley – Cananeia

Referências bibliográficas

- ADAMS, J.
2002 Maritime archaeology. ORSER, Charles O. Jr. (org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. Routledge, Londres/N.York: 328-330.
- ALMEIDA, A.P.
1961 Memória Histórica de Cananeia (II). *Revista de História*, São Paulo (FFLC-USP), 46 (22): 475-520.
1952 História da navegação no litoral paulista. *Revista do Arquivo Municipal* [de São Paulo], ano XIX, vol. CLIII, novembro.
1945 O Ribeira de Iguape. In *Revista do Arquivo Municipal* [de São Paulo], ano X, vol. CII abril/ maio.
- BAVA DE CAMARGO, P.F.
2002 *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananeia/ Iguape, SP*. São Paulo. Dissertação de Mestrado MAE-USP
2005/ 2006 Arqueologia da fortificação oitocentista da ponta da Trincheira, barra de Cananeia, SP. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, São Paulo, 15-16: 271-290.
- BATE, L. F.
1998 *El proceso de investigación en arqueología*. Barcelona: Crítica.
- BLOT, J.
1999 O mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico. *Al-Madan*, II^a série, (8), outubro de 1999: 41-53.
- CALIPPO, F.R.
2004 *Os sambaquis submersos de Cananeia, SP: Um estudo de caso de arqueologia subaquática*. São Paulo, 2004. Dissertação de Mestrado MAE-USP
- CAMBI, Franco; TERRENATO, N.
1997 *Introduzione all' archeologia dei paesaggi*. La Nuova Italia Scientifica, Roma.
- DEMARTINI, C. M. C.
2003 *Caracterização cultural e gerenciamento do patrimônio arqueológico do Parque Estadual da Ilha do Cardoso*. Tese de Doutorado MAE-USP, São Paulo.
- DURAN, L.D.
2005 A História Submersa: arqueologia subaquática no resgate da história marítima da Ilha do Bom Abrigo, no litoral sul de São Paulo. In *I Simpósio Internacional de arqueologia subaquática. XIII Congresso da Sociedade de Arqueologia Brasileira - Arqueologia, Patrimônio e Turismo*. Campo Grande: Oeste.

MUCKELROY, K.

- 1979 *Maritime archaeology*. Cambridge: Cambridge.

RAMBELLI, G.

- 2003 *Arqueologia subaquática do baixo vale do Ribeira, SP*. Tese de Doutorado MAE-USP, São Paulo.

REIS FILHO, N. G.

- 2000 *Imagens do Brasil colonial*. Edusp/ Imprensa Oficial do Estado/ FAPESP, São Paulo.

SANTOS, M.H.dos.

- 1952 *A cidade esquecida*. In *Boletim do Departamento de Arquivo do Estado*, São Paulo, 9:51-138.

SILVA, L.G.

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

STASKI, E.

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

VALENTIN, A.

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

Recebido para publicação em setembro de 2007.