

**EM BUSCA DO PORTO PERDIDO: ARQUEOLOGIA NA MARGEM ARACAJUANA DO  
RIO SERGIPE**

In Search of Lost Harbour: Archaeology in the Waterfront of Aracaju, Sergipe River

Paulo Fernando Bava de Camargo

Vol. XIV | n°27 | 2017 | ISSN 2316 8412



# Em busca do porto perdido: Arqueologia na margem aracajuana do Rio Sergipe

Paulo Fernando Bava de Camargo<sup>1</sup>

**Resumo:** Aracaju começou a ser construída em 1855 para assumir o papel de capital da província de Sergipe no lugar da centenária cidade de São Cristóvão. Dentre várias justificativas para isso estava a necessidade de Sergipe ter um porto alfandegado com maior calado. Pouco mais de 160 anos depois, o porto de Aracaju já não mais existe. A dinâmica urbana da capital do estado ainda está basicamente vinculada às instituições de controle e administração, mas elas já não têm mais a regulação do tráfego portuário flúvio-marítimo como foco. Quais seriam, então, as contribuições da Arqueologia para o entendimento dessa evolução das paisagens da capital sergipana?

O objetivo deste artigo é o de mostrar os primeiros resultados de pesquisa iniciada na Universidade Federal de Sergipe, em 2013, cujo tema é o levantamento dos remanescentes materiais das paisagens portuárias da capital.

**Palavras-chave:** Aracaju; Sergipe; Brasil; Arqueologia de Ambientes Aquáticos; porto.

**Abstract:** Aracaju began to be built in 1855 to assume the role of capital of the province of Sergipe in place of the centenary city of São Cristóvão. Among several justifications for this was the need for Sergipe to have a custom house next to a harbour with a deep draft. Just over 160 years later the harbour of Aracaju no longer exists. The urban dynamics of the state capital basically still linked to the institutions of control and administration, but they no longer focus on the control of fluvial-maritime harbour traffic. What, then, are the contributions of Archeology to the understanding of this evolution of the landscapes of the Sergipe capital?

The aim of this article is to present the first results of research initiated at the Federal University of Sergipe in 2013, whose theme is the survey of the remaining materials of the harbour landscapes of the capital.

**Keywords:** Sergipe; Brazil; Archaeology of Aquatic Environments; harbour.

## O PORTO COMO DESTINO MANIFESTO

A necessidade da província de Sergipe em dispor de um porto alfandegado com boa profundidade foi utilizada como argumento para a mudança da capital de São Cristóvão para uma área até então tida como erma e paludosa (FREIRE, 1977, p. 305-306). Lá, à sombra do pequeno arraial seiscentista de Santo Antônio de Aracaju surgiu uma nova cidade, planejada e implantada a partir de 1855. Há, sem dúvida, outras questões para essa radical mudança, que envolveriam a necessidade de *Conciliação* de ânimos e interesses regionais (SILVA, 2013), submetendo-os à centralização da Corte de Dom Pedro II, com o consequente rearranjo do jogo político resultante do Primeiro Império e da Regência, a qual distribuía desigualmente o poder entre as elites de São Cristóvão, no rio Vaza Barris, de um lado e as de Laranjeiras, Maruim e Santo Amaro das Brotas, de outro. Essa divisão não levava em conta a pujança econômica dessas vilas dos vales dos rios Cotinguiba, Sergipe e seus afluentes. Assim, Aracaju surge como um novo *locus*

<sup>1</sup> Pesquisador do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe (LAAA/UFS), Brasil. Professor Adjunto do Departamento de Arqueologia e do Programa de Pós-graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (UFS), Brasil.

político, mas que, incontestavelmente, permitiu um aumento da navegação de cabotagem e de longo curso incrementando a ligação direta com outros países.

Mas, o porto de Aracaju, entendido como uma estrutura física centralizadora das operações de embarque e desembarque de grandes embarcações, só veio a ser consolidado no final da década de 1960. A despeito do porto ter sido cedido ao estado de Sergipe no final da década de 1920<sup>2</sup>, entre os anos 1910 e 1960, houve efetivo planejamento de ações integradas. Entretanto, obras de melhoramento foram executadas apenas de forma pontual e esparsa, no tempo e no espaço<sup>3</sup>, nunca contemplando de fato o conjunto de ações necessárias para a centralização das operações de um porto *organizado* (LIMA, 2009, p.16) – cais e berços de atracação, armazéns gerais, balizamento, sinalização e dragagens – resultando na manutenção dos *trapiches* particulares como armazéns e pontes de embarque por um longo tempo.

Foi só entre 1968 e 1969 que o porto de Aracaju ganhou o *status* de organizado<sup>4</sup>, submetendo-se, então, a uma Autoridade Portuária<sup>5</sup> que, nesse caso, era federal, a despeito do porto continuar concedido ao estado – uma nítida intervenção do poder central em tempos de exceção.

As atividades desse porto organizado foram oficialmente encerradas em 1997<sup>6</sup>, quando já estava em plena operação o Terminal Inácio Barbosa, moderno porto *offshore*<sup>7</sup> de Barra dos Coqueiros. Mas, apesar disso ter acontecido há menos de 20 anos, restaram poucas marcas desse passado portuário recente, à exceção de partes bastante deterioradas do cais de acostamento e de edificações que foram incorporadas ao mercado público.

E quanto mais se recua no tempo, menos nítido se torna o passado portuário da cidade: dos trapiches, das rampas onde acostavam as pequenas embarcações pesqueiras, das pontes de madeira das fábricas de tecido e dos estaleiros navais sobraram apenas tênues indícios na zona intermareal, os quais gradativamente são destruídos pela revalorização das fachadas flúvio-marítimas.

Assim, decorre disso o fato de que a navegação e as atividades portuárias, desde a fundação da capital até bem pouco tempo atrás, eram parte integrante da estrutura urbana e o meio de vida para muitas pessoas, constituindo-se como uma das essências da sociedade sergipana. Como consequência, foram disseminadas, ao longo de várias décadas, estruturas, edificações e equipamentos pelo espaço da cidade, criando diversas paisagens portuárias sobrepostas, hoje afetadas por novas dinâmicas urbanas.

<sup>2</sup> Decreto federal nº. 18.946, 11/10/1929. Extraído do site <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=25891>>. Acessado em 14/09/2016.

<sup>3</sup> Segundo reportagem publicada no jornal O Estado de São Paulo, 09/11/1965, p.6.

<sup>4</sup> Decreto federal nº. 63.695, 28/11/1968, além de reportagem publicada no jornal O Estado de São Paulo, 22/01/1969, p.4.

<sup>5</sup> Ente decisório composto por Administrador, Marinha, Receita e Polícia Federal, Vigilância Sanitária, dentre outros.

<sup>6</sup> Decreto federal de 23 de janeiro de 1997, publicado na Seção I do DOU nº 17, de 24/01/1997.

<sup>7</sup> Porto cujo cais e berços de atracação situam-se a alguma distância da costa, ligados a ela por uma extensa ponte de embarque e protegido da força do mar por molhes.

A partir desse quadro, foram desenvolvidos os objetivos do projeto “Arqueologia portuária em Sergipe: inventário e contextualização de estruturas”, iniciado em 2013, os quais se resumiam em localizar e mapear os vestígios materiais das diversas paisagens portuárias de Sergipe desde o século XIX até a década de 1990. Buscam-se com isso mais fontes de informação para o entendimento dessa sociedade que os erigiu bem como a espacialização desses remanescentes dentro de uma proposta de gestão desses vestígios enquanto patrimônio histórico inserido em um ambiente urbano, cujas demandas concretas muitas vezes são conflitantes com a preservação dos elementos materiais formadores das memórias.

### **A ARQUEOLOGIA DOS PORTOS: MAIS PROSPECÇÃO E MENOS ESCAVAÇÃO**

Essa Arqueologia portuária pensada para o ambiente sergipano foi iniciada a partir de fundamentação teórica, metodológica e técnica iniciada em outros contextos, com destaque para àquela desenvolvida no vale do Ribeira paulista (SCATAMACCHIA E DEMARTINI, 1994; RAMBELLI, 1998; 2003; SCATAMACCHIA E RAMBELLI, 2001; BAVA-DE-CAMARGO, 2002; 2009; SCATAMACCHIA, 2003; PRESTES, 2004; DURAN, 2008; GUIMARÃES, 2010) que, por sua vez, já foram utilizadas e retrabalhadas nas abordagens de contextos arqueológicos fora daquela região, tais como a baía de Paranaguá (ZANETTINI, 2010), o sul do Espírito Santo (MACHADO E BAVA-DE-CAMARGO, 2012) e o Recôncavo Baiano (BAVA-DE-CAMARGO E NASCIMENTO, 2012; UNIVERSIDADE, 2013). Há que se ressaltar, entretanto, que essa Arqueologia voltada para o estudo dos portos é desenvolvida desde há muito tempo, em contextos da Antiguidade mediterrânea e da Europa setentrional, incluídos aí os portos medievais – principalmente vikings e anglo-saxões (BAVA-DE-CAMARGO, 2016).

De forma abrangente, essa Arqueologia portuária está inserida na disciplina denominada *Arqueologia de Ambientes Aquáticos*, a qual envolve o estudo da cultura material relacionada à interação do ser humano com o ambiente aquático. Essa disciplina desenvolve-se no Brasil na contemporaneidade dada a necessidade de uma maior reflexão e abrangência temática da *Arqueologia Marítima* (RAMBELLI, 2003; DURAN, 2008; 2012), outrora demasiado presa a contingenciamentos espaciais, tais como aqueles expressados por K. Muckleroy na obra clássica *Maritime Archaeology* (1979). Para esse autor, os limites de atuação da Arqueologia Marítima ficavam circunscritos à zona efetivamente banhada pelo mar, onde a *faina dos marítimos* se desenvolvia. Caso adotássemos esse conceito à risca, a maioria dos portos de Sergipe, fluviais em essência, não seria estudada a partir da Arqueologia Marítima, a despeito da existência desses portos ser justificada pela necessidade do contato da província/estado com o comércio marítimo.

Essa Arqueologia dos portos está fundamentada na capacidade que a cultura material associada a tal tipo de atividade tem de desvelar os mecanismos de poder que atuam na sociedade. Assim, abandono ou perda de importância de portos antigos bem como suas reformas ou a construção de modernas estruturas segregadas, evidenciando avanços ou retrocessos na linha de costa e a concentração ou

dispersão de atividades de controle das mercadorias, revelariam relações sociais, políticas e econômicas que, muitas vezes, são deliberadamente escondidas ou parecem demasiado insignificantes para ganhar a atenção das pessoas. A Arqueologia portuária que se propõe é uma Arqueologia das paisagens do Poder através dos tempos.

Como consequência, buscou-se uma fundamentação na Arqueologia Extensiva, ramo das Arqueologias Espaciais (BARCELOS, 2000) afim à Geografia Humana (MORAES, 2005) e ligada às correntes da Arqueologia Social Latino-americana (FUENTES E SOTO, 2009), a qual pode ser entendida, dentre muitas outras características, como uma arqueologia engajada na representação histórica e social dos espaços de parcelas da população sistematicamente esquecidas e/ ou oprimidas.

Segundo interpretação bastante abrangente – hermenêutica, até – de alguns textos dessa linha de pensamento (BARCELÓ, 1988; BAZZANA E GARRIGOS, 1992; JIMÉNEZ-PUERTAS, 2006), a Arqueologia Extensiva daria o mesmo valor a cada tipo de registro de um dado espaço, seja ele contemporâneo ou antigo, escrito ou material, enterrado ou sob a superfície, abandonado ou em uso. A partir dessa leitura arqueológica total da paisagem contemporânea, criar-se-iam paisagens analíticas diacronicamente organizadas na tentativa de entender como elas se insinuem na própria paisagem contemporânea, tendo como objetivo último a compreensão desses vestígios de paisagens antigas no processo de determinação das estruturas de poder ao longo do tempo.

O uso de todas as categorias de estruturas, edificações e equipamentos, bem como de todo o tipo de informação escrita e oral, na construção de contextos portuários e na proposição de explicações para o seu desenvolvimento diacrônico, além de ser uma das características da Arqueologia contemporânea, mais abrangente em todos os sentidos, permite realizar um trabalho com diferentes etapas, cada qual com uma carga específica de investimento, tanto científico quanto financeiro.

Mas, de início, foi preciso delimitar quais seriam os espaços e os ambientes de atuação, tendo em vista as grandes dimensões do *sítio arqueológico*. Neste artigo trataremos de alguns dos espaços portuários de Aracaju: abordaremos somente vestígios localizados entre o antigo Porto Organizado (mercado central) e a avenida Barão de Maruim.



**Figura 01:** imagem elaborada a partir da plataforma *Google Earth* e do site *Wikipedia* (mapa de Sergipe), mostrando a área em foco.

Os levantamentos foram divididos em três etapas, bastante difundidas pela infelizmente caduca Portaria IPHAN 230/2002: *Diagnóstico, Prospecção e Resgate*. Os dois primeiros correspondem, *grosso modo*, aos estágios descritos como *background studies, reconnaissance e intensive survey* (SCHIFFER E SULLIVAN, 1978), etapas em que a bibliografia é levantada e em que são produzidas as informações de campo através de prospecções extensivas (levantamento cadastral de estruturas, por exemplo) e intensivas (amostragem de subsuperfície, por exemplo). Já o Resgate corresponde à escavação sistemática e de ampla superfície de um contexto arqueológico definido e razoavelmente delimitado anteriormente. Tendo em vista que o projeto ainda está no seu início apresentaremos, neste artigo, alguns resultados do Diagnóstico realizado em Aracaju.

De forma específica, no Diagnóstico definiu-se grandes categorias de vestígios que estão sendo sistematizadas em planilhas eletrônicas para, então, serem registradas em cartas e mapas com escalas adequadas (iguais ou menores que 1:10.000) ou Sistemas de Informação Geográfica (SIGs). Os afeiçoamentos, espaços, estruturas, edificações, equipamentos e vestígios isolados cadastrados em primeiro lugar foram aqueles visíveis em superfície, abandonados ou em uso, íntegros ou em ruínas. Dessa maneira, o Diagnóstico contemplou, de início, as zonas emersas e intermareais, para depois partir-se para as zonas permanentemente submersas. Um próximo passo.

Novamente é necessário um parêntese definindo sobre o que se tratará neste artigo: uma vez que, ao adotarmos uma abordagem holística da cultura material portuária, acabamos por registrar uma grande quantidade de bens, torna-se impossível lidar com todas as entradas ao mesmo tempo. Assim,

neste artigo abordaremos apenas as *estruturas*, os vestígios arruinados e não mais em uso, aqueles sobre os quais paira a dúvida de sua origem e/ou função.

Terminados os Diagnósticos das zonas emersas e intermareais, seriam realizados os das porções submersas adjacentes aos portos, com arqueólogos-mergulhadores e estudantes, isso em regiões onde não houvesse poluição que colocasse em risco a saúde dos pesquisadores. Infelizmente, fato é que ainda há grande quantidade de esgoto *in natura* sendo despejado no rio Sergipe, isso em pleno século XXI, o que demandaria uma estrutura muito mais sofisticada e cara para a realização dos mergulhos arqueológicos. Em locais limpos ou menos poluídos<sup>8</sup>, os levantamentos subaquáticos obedeceriam às profundidades, ao tráfego de embarcações, ao regime das marés, às condições de visibilidade e de correnteza, tudo para que fossem utilizadas técnicas seguras, simples e eficientes já bastante conhecidas no meio: levantamento por linhas direcionais, círculos concêntricos, pêndulos ou com bússolas (para mais detalhes sobre as técnicas de Arqueologia subaquática, ver: NAUTICAL, 1998; RAMBELLI, 1998; 2002; 2003; BAVA-DE-CAMARGO, 2002; CALIPPO, 2004, dentre outros).

### A FACHADA FLUVIAL DE ARACAJU: VESTÍGIOS E IMAGENS

Na sequência apresentamos uma imagem cartográfica na qual estão marcados os locais aproximados onde foram identificadas as estruturas estampadas ao longo do texto.



**Figura 02:** localização das estruturas em parte da fachada fluvial de Aracaju. ‘EST’=estrutura; ‘EQU’=equipamento. Imagem elaborada a partir da plataforma *Google Earth*.

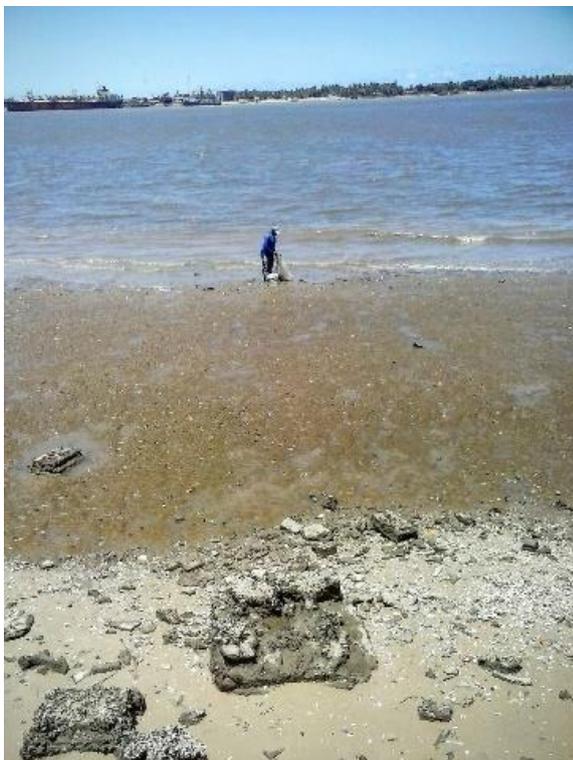
<sup>8</sup> Tais como a foz do rio Real, na divisa SE-BA, onde foi realizada prospecção subaquática não interventiva no naufrágio do vapor *Dantas* (1880), no ano de 2014.



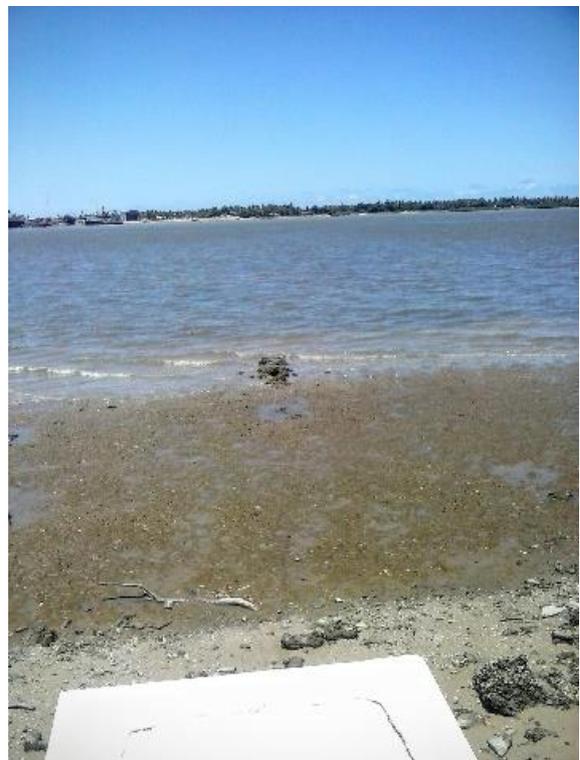
**Figura 03:** Estrutura 1 - vestígios dos pilotis da ponte do trapiche Lima, a partir do norte. Foto do autor, 2014.



**Figura 04:** Estrutura 1 - vestígios dos pilotis da ponte do trapiche Lima, a partir do sul. Foto do autor, 2014.



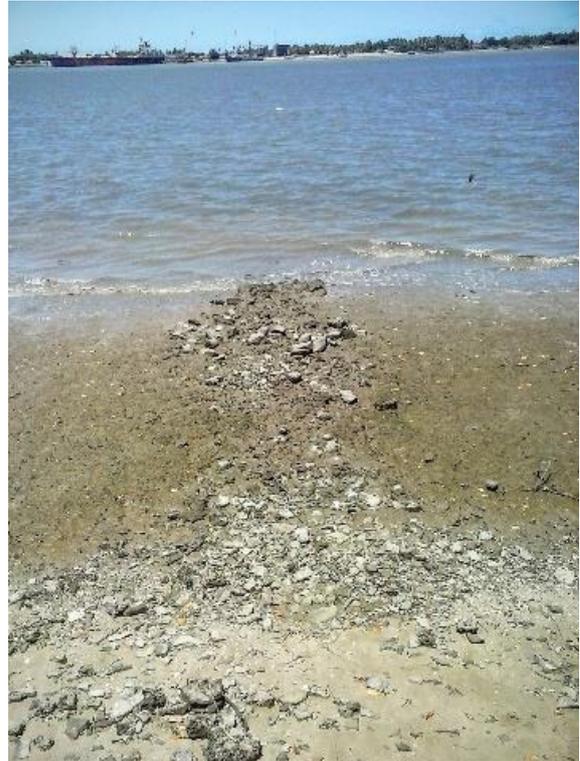
**Figura 05:** Estrutura 2 – fundação da ponte de embarque do hotel Brasil. Foto do autor, 2016.



**Figura 06:** Estrutura 3 – fundação de ponte de embarque. Foto do autor, 2016.



**Figura 07:** Estrutura 4 – possível fundação de ponte de embarque. Foto do autor, 2016.



**Figura 08:** Estrutura 5 – possível fundação de ponte de embarque. Foto do autor, 2016.



**Figura 09:** Estrutura 6 – muito próxima da Estrutura 7. Remanescente de estrutura de esgotamento sanitário. Foto do autor, 2016.



**Figura 10:** Estrutura 7 – muito próxima da Estrutura 6, é remanescente da ponte de embarque do trapiche Aurora. Foto do autor, 2016.



**Figura 11:** Estrutura 8 – bases dos pilares de uma das pontes do antigo quartel de polícia. Foto do autor, 2014.



**Figura 12:** Equipamento 1 – escada de acesso à praia, próxima à Estrutura 8, construída entre 1920-1930. Foto do autor, 2014.

Na Figura 11, vê-se a Estrutura 8, constituída pelas bases dos pilares de uma das pontes do antigo quartel de polícia, onde hoje se encontra o Museu da Gente Sergipana (antiga sede do colégio Atheneu Sergipense).

Sobrepondo-se em parte à Estrutura 8, vê-se na Figura 12 o Equipamento 1, a escada de acesso à praia, construída entre 1920-1930. Ela foi obstruída e parcialmente demolida pela reforma do cais de saneamento ocorrida na década de 1970, mostrando um nítido privilégio do eixo de circulação norte – sul e a restrição do acesso à praia a partir da malha urbana.



**Figura 13:** Estrutura 9 – possível fundação de ponte de embarque. Foto do autor, 2016.



**Figura 14:** Estrutura 10 – possível fundação de ponte de embarque. Foto do autor, 2016.



**Figura 15:** Estrutura 11 - vista norte-sul das fundações do suposto trapiche da fundição *Cameron & Smith* (1868).  
Foto do autor, 2016.



**Figura 16:** Estrutura 11 - vista sul-norte das fundações do suposto trapiche da fundição *Cameron & Smith* (1868).  
Foto do autor, 2016.

Essas são algumas das estruturas cadastradas até o fim do primeiro semestre de 2016 nessa extensa faixa de terreno, mas que representa apenas um pequeno fragmento da fachada flúvio-marítima de Aracaju. E, nas últimas marés baixas de sizígia, foram identificadas outras estruturas nessa mesma área. Assim, surgem importantes questões: dadas as nossas possibilidades de pesquisa – condicionadas ao nosso próprio invólucro corpóreo, às verbas consignadas ao trabalho e as demais tarefas ligadas à Universidade – e a grande quantidade de vestígios materiais localizados, não seria necessário um refinamento das indagações colocadas no projeto original? Antes de continuar com os levantamentos, não seria importante rever o quê de fato deveríamos registrar ou, ainda, como dar significado aquilo que já foi registrado, pois esse registro nunca é neutro – depende de uma teoria, às vezes, subentendida?

As informações recuperadas a partir das estruturas localizadas precisam ser contextualizadas para a construção de paisagens portuárias pretéritas. Neste artigo, utilizar-se-á alguma documentação primária escrita, material cartográfico e fotos/ imagens antigas para situar, no tempo e no espaço as antigas estruturas portuárias do centro da cidade.

É importante, de início, a observação de duas plantas históricas, feitas por Fernando Porto, na década de 1940 (PORTO, 1991); as Cartas Náuticas de 1894 e 1940; bem como algumas fotos que vão desde 1869 até a década de 1970.

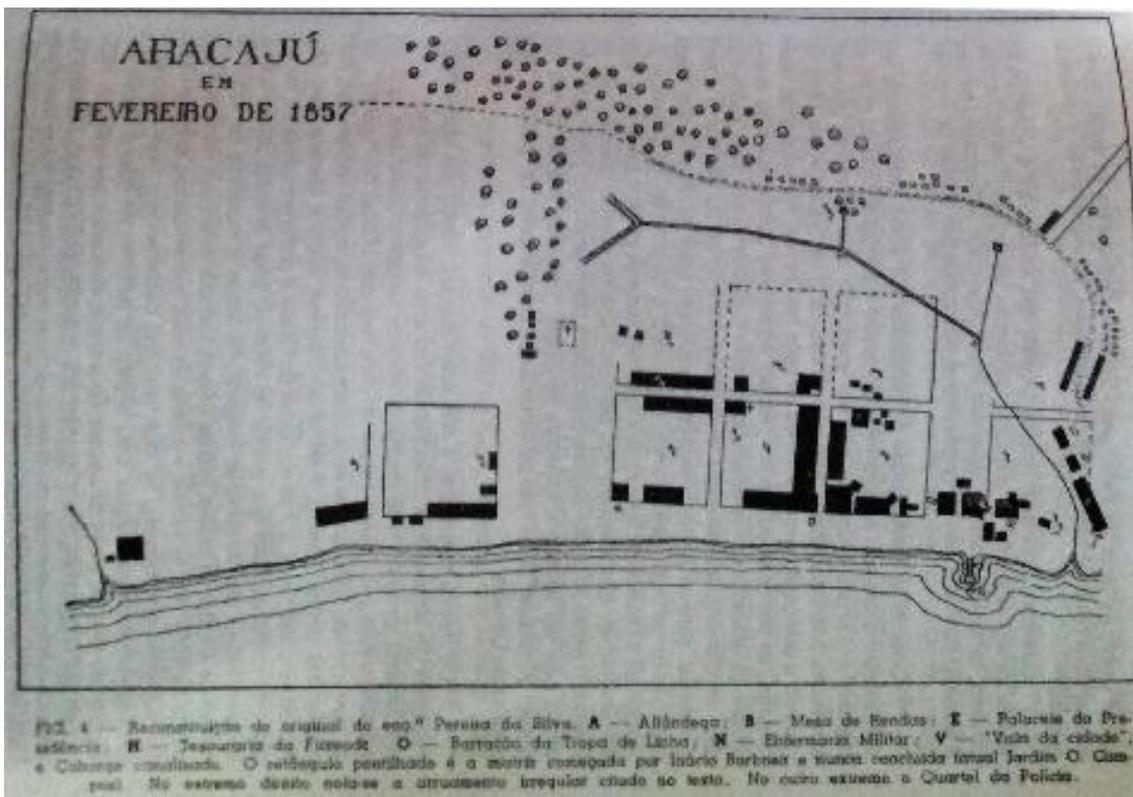


Figura 17: Aracaju em 1856, segundo a reconstrução de Fernando Porto (1991, p. 41). Note-se a ponte da alfândega dominando a fachada fluvial.

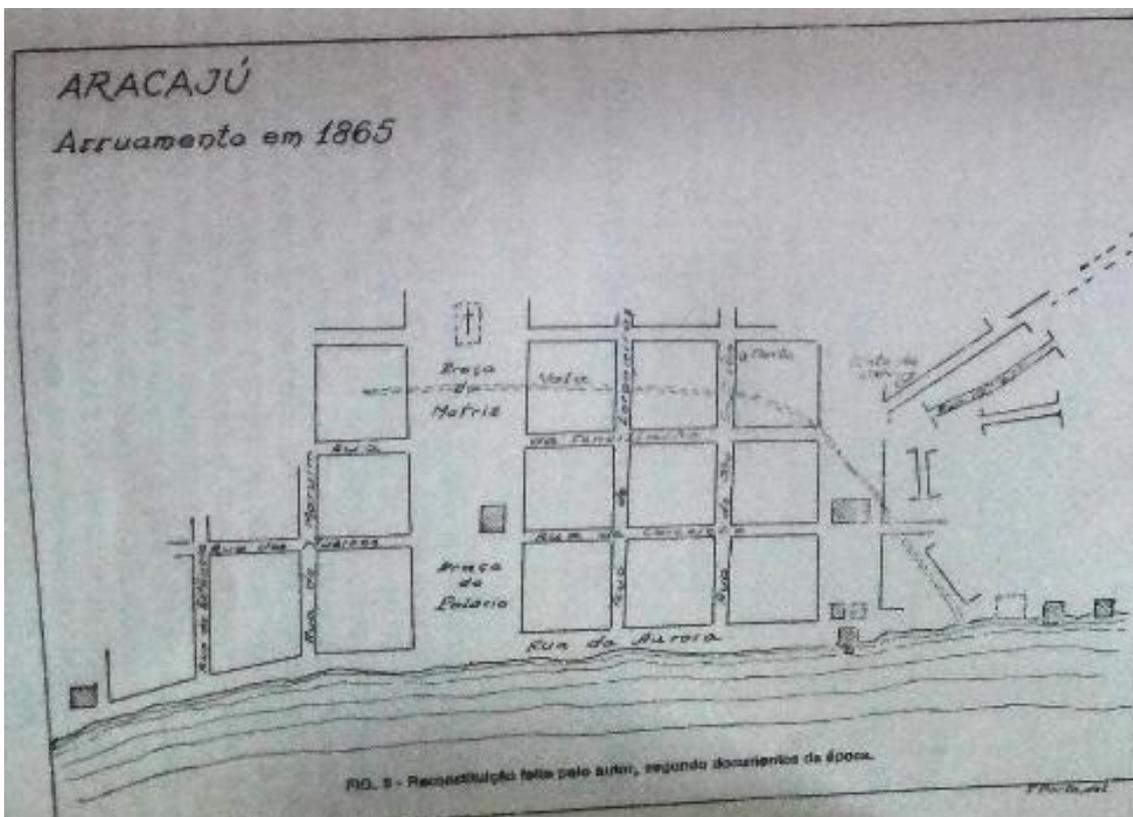
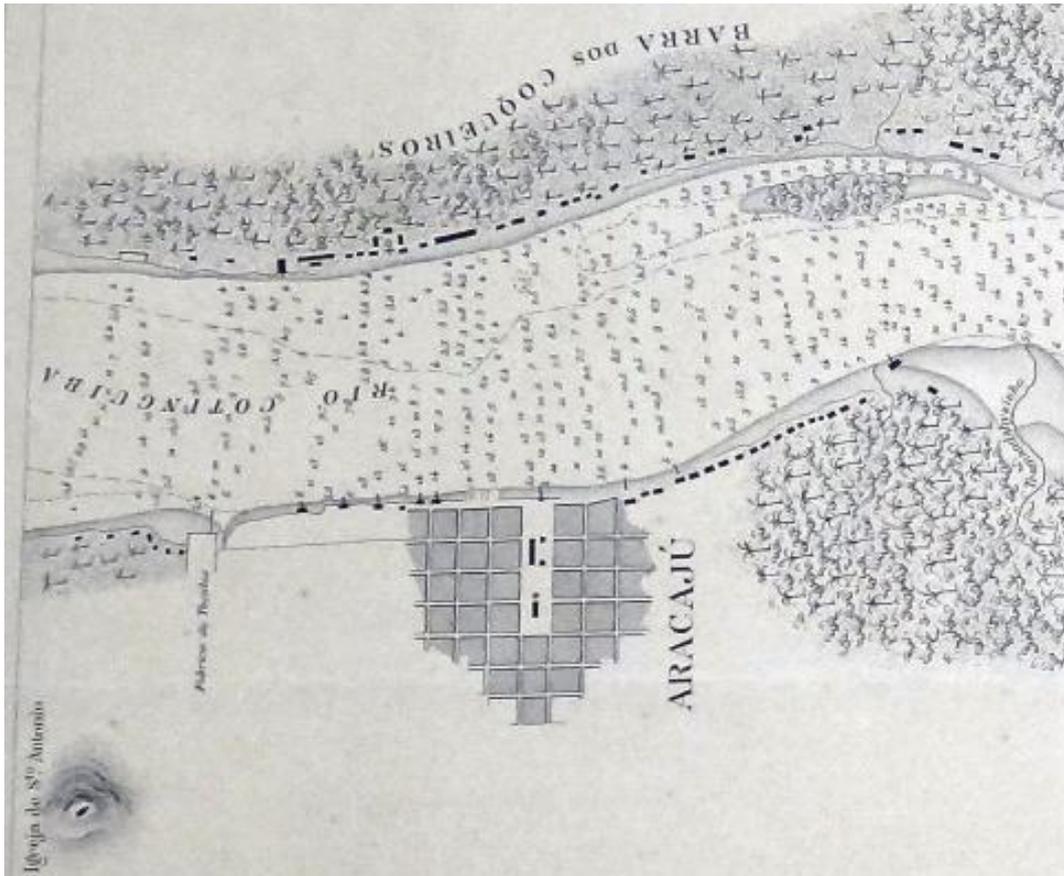


Figura 18: Aracaju em 1865, segundo reconstrução de Fernando Porto (1991, p. 45). Note-se que ao norte da alfândega surgiram duas novas edificações na beira do rio – seguramente trapiches.



**Figura 19:** detalhe da Carta Náutica de 1894, feita pela Marinha do Brasil (agradecimentos ao cap.-ten. Daniel Gusmão e equipe). Acervo do Arquivo Histórico do Exército.

Na Figura 19 há um detalhe da Carta Náutica de 1894, feita pela Marinha do Brasil. Em destaque, duas rampas e cinco edificações na beira d'água, à direita (norte) da ponte do Imperador (no meio da imagem, fronteira à grande praça). Mais à esquerda (sul) da ponte, vê-se duas pontes de embarque, além do trapiche de inflamáveis, na extrema esquerda.



**Figura 20:** detalhe da Carta Náutica de 1940, feita pela Marinha do Brasil. Acervo da Biblioteca Florestan Fernandes, USP.

A Figura 20 apresenta outro detalhe de Carta Náutica, mas de 1940, feita também pela Marinha do Brasil. Os trapiches estão concentrados junto à ferrovia, somente com a ponte do trapiche Lima um pouco mais ao sul. Todas as outras referências às pontes ao sul da ponte do Imperador desapareceram, denotando o fim do processo de concentração das atividades portuárias.



**Figura 21:** foto atribuída a Abílio Coutinho, 1869-70, tirada de alguma ponte de embarque ao sul da ponte do Imperador. Fonte: Instituto Moreira Salles.

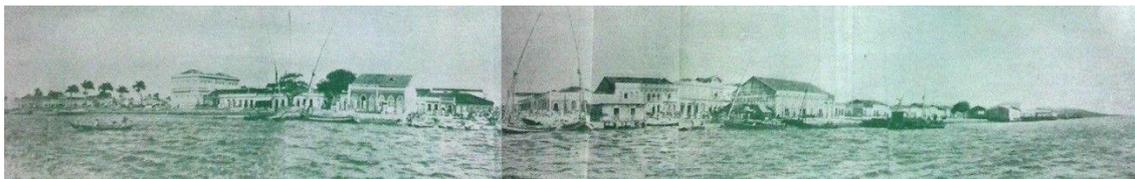
Na Figura 21 reproduzimos foto atribuída a Abílio Coutinho, 1869-70, tirada de alguma ponte de embarque ao sul da ponte do Imperador. Vê-se a primeira versão da referida ponte, no centro da imagem, além de embarcações, pontes e trapiches, em segundo plano, ao norte, onde foi gradativamente sendo concentrada a operação portuária.



*Ponte do Imperador. Aracaju, 1890. Acervo: Dr. Fernando Porto*

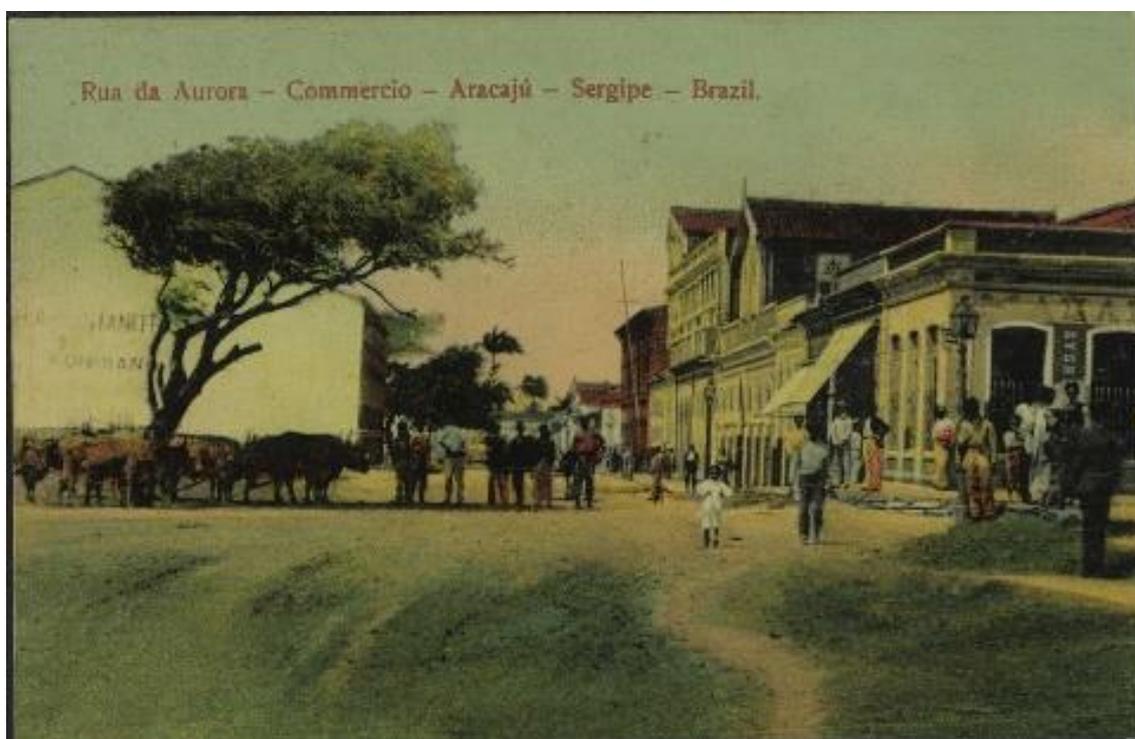
**Figura 22:** foto de fins do século XIX, tirada da ponte do Imperador para o sul (Medina 1999, p. 30).

A Figura 22, a qual apresenta foto de fins do século XIX (MEDINA, 1999, p. 30), foi na verdade tirada a partir da ponte do Imperador, olhando para o sul. Em primeiro plano, vê-se ponte de embarque onde se acumula material construtivo, aparentemente. Em frente ao hotel Brasil (direita) há uma pequena rampa levando a uma ponte; em segundo plano pode ser vista, com dificuldade, a ponte do trapiche Aurora (centro-esquerda); e, mais ao sul, um grande veleiro atracado naquele que seria o trapiche da fundição (extrema esquerda).



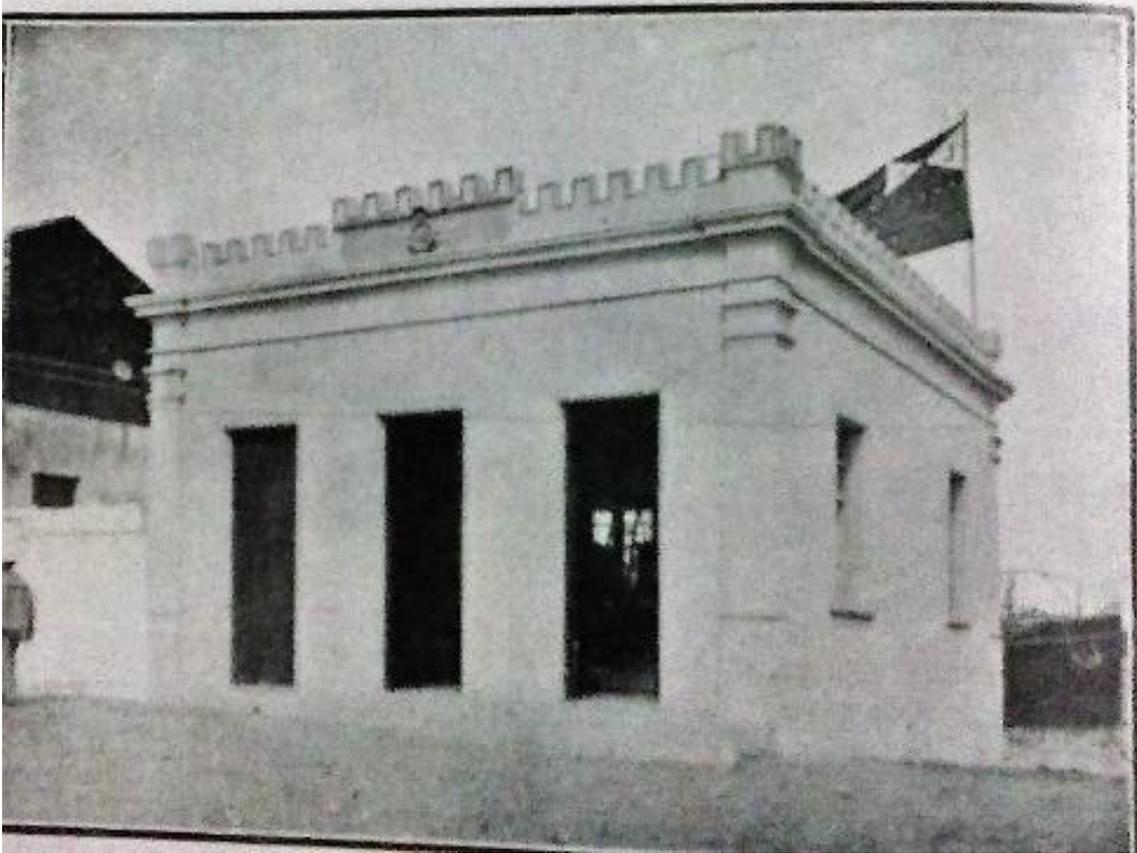
**Figura 23:** composição de fotos de c. 1920 (Silva 1920), mostrando o Centro de Aracaju, ao norte da ponte do Imperador.

Na Figura 23, vê-se uma composição de fotos de c. 1920 (SILVA, 1920), mostrando o Centro de Aracaju, ao norte da ponte do Imperador. No centro da imagem podem ser vistas edificações à beira d'água, as quais seriam demolidas poucos anos depois. Algumas delas são apresentadas nas figuras subsequentes.



**Figura 24:** cartão postal datado de c. 1908. Fonte: Biblioteca Nacional, Brasil.

A Figura 24 reproduz cartão postal datado de c. 1908. É uma imagem tomada da esquina da rua Aurora (atual avenida Rio Branco) com a rua São Cristóvão, olhando para o sul. Mostra uma paisagem que se transformou de forma radical: todas as edificações da esquerda foram demolidas na década de 1920, deixando livre a fachada fluvial do 'Comércio'.



**Figura 25:** foto constante do Álbum de Sergipe 1820-1920, de autoria de Clodomir Silva, mostrando a agência do Lloyd de navegação.

Na Figura 25, foto constante do Álbum de Sergipe 1820-1920, de autoria de Clodomir Silva, enxerga-se a agência do Lloyd de navegação, construída na beira do rio Sergipe. Note-se o navio atracado na ponte de embarque da edificação, em segundo plano, o que demonstra que a edificação foi construída para servir de interface entre a terra e a água.

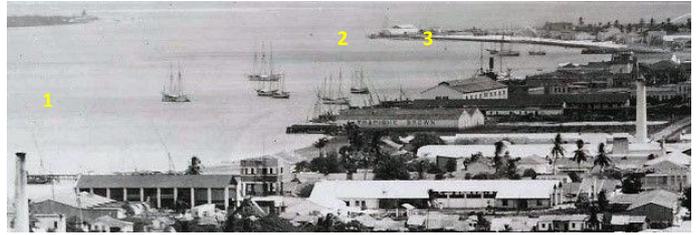


**Figura 26:** vista aérea, tirada em 1923, mostrando a região ao sul da ponte do Imperador, na extrema direita (MEDINA 1999, p. 73). Em destaque a grande quantidade de pequenas pontes de embarque.



**Figura 27:** fotografia tirada do alto do trapiche Cruz e Irmãos, provavelmente em fins da década de 1920 ou início da década de 1930 (DINIZ, 2009, p.214).

Figura 27: fotografia tirada do alto do trapiche Cruz e Irmãos, provavelmente em fins da década de 1920 ou início da década de 1930. Nesta imagem, pode-se ver a Avenida Rio Branco já livre de edificações à beira do rio, mostrando já uma paisagem ribeirinha bastante semelhante com a atual, na qual é privilegiada a circulação norte – sul, em detrimento da leste – oeste, ou cidade – rio/porto. Fonte: *blog* “Aracajuantigga”.



**Figuras 28 e 28b (dir.):** fotografia tirada do morro do Urubu em direção ao sul/sudeste, na década de 30 (Álbum 1931).

Nas Figuras 28 e 28b (à direita), apresenta-se fotografia tirada do morro do Urubu em direção ao sul/sudeste, na década de 30 (ÁLBUM, 1931). Nela há uma grande quantidade de informações sobre o bairro Industrial e o Centro de Aracaju, mas vale prestar atenção às três principais áreas de fundeio e atracação de embarcações: 1, ao norte (veleiros); 2, na ponte do trapiche Lima (chaminé de vapor); e a última, 3, ao sul, esta reminiscência das estruturas portuárias dispersas pela orla fluvial.



**Figura 29:** fotografia tirada de local ao sul da ponte do Imperador, que pode ser vista à direita, em sua versão pré 1936-39. Fonte: *blog* “Aracajuantigga”.

A Figura 29 reproduz uma fotografia tirada de local ao sul da ponte do Imperador, que pode ser vista à direita, em sua versão pré 1936-39, a que vigora até hoje. Em primeiro plano vemos o cais de saneamento e a praia, cuja superfície apresenta o que parecem ser vestígios das pontes de embarque identificáveis na Figura 26.



**Figura 30:** fotografia pertencente ao acervo digital do IBGE, tirada em 1971.

Na Figura 30, vê-se fotografia pertencente ao acervo digital do IBGE, tirada em 1971. Acima, à direita, observam-se as obras de aterro do porto organizado. Mais abaixo, ao sul, ainda são vistas as estruturas portuárias que, gradativamente vão desaparecendo ou ganhando novas funções, tais como a rampa da rua São Cristóvão, apropriada para as balsas de veículos.

A documentação gráfica, colocada em pé de igualdade com a documentação material levantada em campo, permite um melhor entendimento da situação concreta observada. É a paridade de *status* entre objetos e informações escritas que desconstrói a realidade apreensível e cria as paisagens analíticas, permitindo a formulação de um discurso explicativo sobre a materialização do poder na fachada flúvio-marítima de Aracaju.

**A ORGANIZAÇÃO TARDIA DO PORTO DE ARACAJU: ALGUMAS REFLEXÕES A PARTIR DA ARQUEOLOGIA**

O porto de Aracaju só veio a ser consolidado no final da década de 1960. A partir dessa época – e até a década de 1990 – ele pode ser entendido como uma estrutura física centralizadora das operações de embarque e desembarque de grandes embarcações. As origens desse porto de estado são, no entanto, muito mais antigas, remontando à criação da nova capital; porém, somente a partir da década de 1910 é que se iniciou o planejamento de ações integradas de melhoria da infraestrutura. Entretanto, a concretização dessas obras foi muito aquém do projetado: elas foram pontuais e esparsas, tanto no tempo quanto no espaço, jamais contemplando de fato um conjunto de ações necessárias para a concentração das operações de um porto organizado, o que resultou na continuidade dos *trapiches* particulares como armazéns e pontes de embarque por um longo tempo.

Foi só entre 1968 e 1969 que o porto de Aracaju ganhou em definitivo o *status* de organizado<sup>9</sup>, submetendo-se, então, a uma Autoridade Portuária<sup>10</sup> que, nesse caso, era federal, a despeito do porto continuar concedido ao estado.

Talvez o ponto principal desse retardo seja o fato de que, diferentemente de outras partes do Brasil, como em São Paulo ou Pernambuco, por exemplo, a ferrovia parece não ter conseguido concentrar a exportação da produção de mercadorias de Sergipe, com o conseqüente embarque de boa parte dela, em Aracaju. Porém, isso não significa que governo e *capitalistas* não tenham efetivamente tentado concentrar os produtos (açúcar, principalmente) em um porto moderno que deveria ter sido construído em Aracaju, sede do equipamento administrativo e fiscal do estado. O problema foi que esse projeto não se consolidou de imediato, tendo em vista a secular importância do transporte fluvial, os efeitos econômicos da Primeira Guerra Mundial, a quebra da bolsa de Nova York e a Revolução de 1930. Assim, levanta-se a hipótese de que o período de 1913-15 até 1925-29, aproximadamente, foi decisivo para postergar o projeto de um porto organizado em Aracaju, o que determina a reordenação do espaço urbano e as relações sociais e políticas em diversos níveis.

No caso de São Paulo, a modernização do porto de Santos só foi possível depois da construção das ferrovias ligando o mar até as mais distantes regiões produtoras de café (BAVA-DE-CAMARGO, 2009). Antes disso, seria muito difícil a construção do porto moderno, tendo em vista que a produção, apesar de ser canalizada para Santos, seguia também em quantidades significativas para outros portos.

Tendo em vista que estamos tratando de empreendimentos de infraestrutura fomentados pelo governo, mas tocados por particulares, principalmente investidores estrangeiros, dentro de um contexto capitalista periférico, a lógica era a mesma para todos os locais do país: concentrar para controlar e lucrar (BAVA-DE-CAMARGO, 2013).

---

<sup>9</sup> Decreto federal nº. 63.695, 28/11/1968, além de reportagem publicada no jornal O Estado de São Paulo, 22/01/1969, p.4.

<sup>10</sup> Ente decisório composto por Administrador, Marinha, Receita e Polícia Federal, Vigilância Sanitária, dentre outros.

E não seria diferente em Aracaju: a partir do momento em que foi aberta sua estação ferroviária, em 1913<sup>11</sup>, o porto da capital passa a estar ligado às regiões canavieiras mais pujantes do estado: Laranjeiras e Riachuelo, restando somente a parte do tronco necessária à construção do ramal de Capela, que se completaria em 1915, cinco anos antes da chegada da ferrovia ao rio São Francisco. Não por acaso, em 1913 começam os trabalhos daquilo que se projetava como o *porto* de Aracaju, com a criação da Comissão Administrativa de Estudos e Obras do Porto de Aracaju (INSPECTORIA, 1922, p. 146).

Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), os trabalhos de construção da muralha são paralisados (RPE<sup>12</sup>, 1915, p. 5), tendo em vista que o país foi profundamente afetado pelo confronto mundial. Depois disso, esperar-se-ia a retomada dos planos, o que de fato aconteceu, por volta de 1925, já em pleno governo Graccho Cardoso, época de grandes renovações urbanas (DANTAS 2004). O problema é que, antes do findar da década, a quebra da bolsa de Nova York impõe novamente restrições econômicas exteriores ao cenário nacional, seguidas, pouco menos de ano depois, da revolução que terminaria com a República Velha.

Resulta disso que os tradicionais trapiches continuaram a ser os armazéns e embarcadouros por excelência, muito embora tenham sido concentrados ao norte da orla da cidade, junto à ferrovia, no limite com o bairro Industrial. Ou seja, da década de 1920-30 até o final dos anos 60, com a consolidação da indústria do petróleo, houve de fato uma concentração do trânsito das mercadorias, mas sem que houvesse a organização do porto em um local segregado do meio urbano. Um processo que se assemelha e destoa, ao mesmo tempo, daquele ocorrido em outras regiões do país.

Além dos fatores externos a Sergipe e, até mesmo, externos ao Brasil, há os fatores locais e regionais, típicos.

Um deles é o transporte fluvial, mas ainda é difícil entender em que medida ele manteve a pulverização do transporte de mercadorias nos rios Cotinguiba, Ganhamoroba e Sergipe. Essa situação assim continuou porque a navegação fluvial era uma alternativa economicamente mais interessante à ferrovia, principalmente no caso de fretes inferiores a algumas dezenas de quilômetros de distância do porto ou porque era uma necessidade frente à incapacidade operacional da ferrovia em atender à demanda (RMVOP<sup>13</sup>, 1920, p. 195; RPE, 1925, p. 119<sup>14</sup>)? Ou ainda, porque o transporte fluvial era a opção mais segura para tentar diminuir a saída de produtos sergipanos pela Bahia, desembaraçados tanto pela ferrovia quanto pela cabotagem marítima (INSPECTORIA, 1922, p. 149)?

---

<sup>11</sup> Extraído do *site* <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba\\_propria/aracaju.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_propria/aracaju.htm)>. Acessado em 07/09/2016.

<sup>12</sup> Abreviação de Relatório do Presidente do Estado. Extraído do *site* <<http://memoria.bn.br/DocReader/720534/1085>>. Acessado em 15/09/2016.

<sup>13</sup> Abreviação de Relatório do Ministério da Viação e Obras Públicas. Extraído do *site* <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2290/000323.html>>. Acessado em 15/09/2016.

<sup>14</sup> Extraído do *site* <<http://memoria.bn.br/DocReader/720534/2107>>. Acessado em 15/09/2016.

Outro fator localizado seria a navegabilidade da barra de Aracaju. Embora houvesse um esforço oficial estadual em amenizar as dificuldades apresentadas pela barra (RPE, 1915, p. 79-80<sup>15</sup>; 1925, p. 119-120), do ponto de vista do governo federal, ela efetivamente era um problema que diretamente afetava a possibilidade de construção do porto; caso ela não fosse dragada a ponto de permitir a entrada de navios com calado de 8 m, seria inviável a construção de um porto moderno na capital (INSPECTORIA, 1922, p. 147-148). Outra questão que se colocava é que, tal como em Ilhéus, seria mais vantajoso construir um novo porto em local mais propício, fato que realmente aconteceu nos anos 80-90 na fachada marítima do município de Barra dos Coqueiros. Obras de dragagem foram realizadas em alguns momentos da história, como em 1949 (DOU<sup>16</sup>, 31/3/1949, p. 4809-10), mas sem a devida manutenção, os seus efeitos foram neutralizados com o passar dos anos.

Na outra ponta, alguns processos aracajuanos de transformação portuária são muito semelhantes a outros que aconteceram no restante do país. Na sequência da interrupção dos trabalhos no porto, algumas obras de melhoramento urbano são incrementadas com o equipamento da Comissão de Melhoramentos do Porto, cedido à prefeitura (RPE, 1915, p. 85-86<sup>17</sup>). Essas obras estavam mais voltadas para uma modernização e *aformoseamento* da capital de Sergipe, sendo que algumas delas incidiam diretamente na fachada fluvial, como no caso da continuidade da construção do cais de saneamento da via lindeira ao rio, antiga rua da Aurora, hoje avenidas Rio Branco e Ivo do Prado.

Nesse processo de remodelagem urbana, cidade e porto se chocaram, marcando a ruptura com um processo anterior, quando as atividades portuárias estavam mais espalhadas ao longo de toda a rua da Aurora, ou da Frente, a fachada fluvial de Aracaju, tal como aparecem nas figuras 18, 19 e 22 a 26. Assim, gradativamente ao longo da década de 1920, uma série de construções que ocupava a beira d'água é demolida, dando espaço a calçadas, guarda-corpo e canteiros ajardinados, privilegiando o trânsito urbano terrestre e provocando uma ruptura entre o contato da cidade com o rio. É o resultado desse processo que enxergamos ao comparar as figuras 23, 27 e 29, a primeira de 1920, as outras duas já de período posterior.

Isso não quer dizer que não houvesse, anteriormente, certa concentração das atividades portuárias ao norte da ponte do Imperador, embarcadouro que serve de pivô para as construções das paisagens fluviais, pois é um dos marcos iniciais do chamado Quadrado de Pirro<sup>18</sup>, a porção planejada de Aracaju, tal como se vê nas plantas das figuras 17 e 18. Havia um predomínio de trapiches e rampas ao norte, mas também havia atividade portuária ao sul; o que ocorre, depois dos anos 1920, é a concentração das atividades portuárias mais para o norte, o predomínio dos equipamentos urbanos sobre as estruturas portuárias que permaneceram entre as ruas Laranjeiras, São Cristóvão e a praça General Valadão, onde

<sup>15</sup> Extraído do site <<http://memoria.bn.br/DocReader/720534/1158>>. Acessado em 15/09/2016.

<sup>16</sup> Abreviação de Diário Oficial da União. Extraído do site <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2360209/pg-25-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-31-03-1949/pdfView>>. Acessado em 15/09/2016.

<sup>17</sup> Extraído do site <<http://memoria.bn.br/DocReader/720534/1164>>. Acessado em 15/09/2016.

<sup>18</sup> Sebastião Pirro foi o engenheiro militar que montou e executou o projeto de construção de Aracaju.

está situada a antiga alfândega, e, por fim, a cessação de qualquer atividade portuária ao sul da ponte do Imperador, à exceção do trapiche de inflamáveis, situado já na praia Formosa, um arrabalde da Aracaju da primeira metade do século XX. Ao sul da ponte do Imperador, havia a atracação de embarcações de grandes dimensões no século XIX, provavelmente na ponte do trapiche Aurora (MACIEL, 2012, p. 145) (Figs. 9 e 10) e no trapiche da fundição *Cameron & Smith*, estabelecida nas proximidades da atual avenida Barão de Maruim em 1868 (RPP<sup>19</sup> 1869, Anexo B) (Figs. 15 e 16). Mas, mesmo depois da cessação do tráfego dessas embarcações, permaneceram pequenas pontes de embarque e desembarque, vistas na figura 26, de 1923. Dentre essas podemos citar a ponte do Hotel Brasil (Fig. 5), situado onde hoje está o prédio da Assembleia Legislativa, bem como as do antigo quartel de polícia (Fig. 11), que ficava situado onde hoje está o Museu da Gente Sergipana (PORTO, 1991).

Entre as décadas de 1920 e 1930, a reforma urbana da fachada fluvial dá a Aracaju mais ou menos a mesma fisionomia fluvial que ela tem hoje; outras obras posteriores apenas seguiram a mesma receita. Pode-se dizer que o término dessa fase de construção da capital se dá em 1939, quando fica pronta a versão atual da ponte do Imperador, cuja primeira estrutura foi construída para a visita do imperador Dom Pedro II, em 1860 (Fig. 21). Ao fim dessa fase, o início temporal da paisagem atual, conseguiu-se uma ruptura entre a malha urbana e o rio, aperfeiçoando o controle do acesso à água, o que, na verdade, significa o cerceamento da população local à navegação e aos recursos desse rico ambiente aquático. Exemplo disso vemos na figura 12, que mostra uma escada desativada de acesso da avenida à praia.

Essa é uma das facetas da concentração do tráfego flúvio-marítimo anterior à construção do porto de Aracaju. Mas, é interessante notar que, a despeito dessa higienização/saneamento urbano remontar ao início do século XX e ser uma etapa do processo de centralização portuária/fiscal que não é exclusiva a Aracaju, deixou marcas específicas nas formas de intervenção na fachada flúvio-marítima aracajuana da atualidade, tal como pode ser visto nas figuras 31 e 32, que mostram uma ponte de embarque contemporânea antes (2013) e depois (2016) das obras de renovação urbana de porção da Orlinha do bairro Industrial.

---

<sup>19</sup> Abreviação de Relatório do Presidente da Província. Extraído do site <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1066/000102.html>>. Acessado em 15/09/2016.



**Figura 31:** ponte de embarque na Orlinha do bairro Industrial, ao norte da ponte Construtor João Alves, em 2013. Foto do autor.



**Figura 32:** a mesma ponte, em 2016, depois das últimas obras de revitalização da fachada fluvial. Foto do autor.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Houve um grande avanço em termos da identificação de estruturas portuárias e demais vestígios nos últimos anos, em Aracaju. Foi coletada uma grande quantidade de dados que ainda levarão alguns anos para serem sistematizados de forma a serem publicados e inteligíveis aos demais pesquisadores – algo que demandará o uso de plataformas SIG e afins.

Por outro lado, a despeito dessa grande massa de dados ainda a ser organizada, é possível dizer que as pesquisas preliminares apontam não só para a compreensão de objetos e suas funções dentro das atividades portuárias, mas também para a sociedade ou os segmentos sociais que produziram esses objetos e que transformaram os vestígios dessa estrutura portuária hoje esmaecida.

Creio que um dos objetivos principais deste artigo foi atingido, a saber, a construção de hipóteses mais robustas sobre as causas das estruturas portuárias de Aracaju terem sido tão importantes ao longo de sua História, mas, ao mesmo tempo, terem sofrido um apagamento tão acentuado nos últimos anos.

Um dos motivos teria sido a exclusão da população do contato com o rio, fazendo com que ele fosse eliminado do dia a dia das pessoas.

Dentro da lógica de uma Arqueologia abrangente, outras fontes de informação apontam na direção de que essa restrição da população ao rio é uma questão mais complexa do que o simples desejo de aformoseamento do litoral: é uma tentativa de controle absoluto sobre a fachada ribeirinha entre o sul da ponte do Imperador e o trapiche dos Inflamáveis – *grosso modo*, o bairro São José – garantindo essa porção específica do território à ocupação de moradias de alto padrão, no século XX.

Em artigo ainda em elaboração, procurarei investigar como a literatura ficcional poderia contribuir na interpretação desses vestígios localizados em Aracaju. Espera-se que obras tais como “Os Corumbas”, de Amando Fontes, “Mar Morto”, “Capitães da Areia” e “Gabriela Cravo e Canela”, de Jorge

Amado, forneçam elementos catalisadores para o entendimento desses complexos ambientes à beira d'água a partir da Arqueologia.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ÁLBUM photographico de Aracaju. Aracaju: Casa Amador, 1931.
- BARCELÓ, Miquel. *Arqueología medieval en las afueras del "medievalismo"*. Barcelona: Editorial Crítica, 1988.
- BARCELOS, Artur H. F. 2000. *Espaço e Arqueologia nas missões jesuíticas: o caso de São João Batista*. Porto Alegre: EdIPUCRS, 1ª ed., 2000.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia/Iguape, SP*. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2002.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*. São Paulo, 2009. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2009.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. Portos, portas e produção: Arqueologia do poder em Cananéia (SP), séculos XIX e XX. *Revista de Arqueologia Pública*, v. 7, 2013, p. 123-137.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. Arqueologia portuária em Sergipe: teoria e metodologia. 2016. No prelo.
- BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F.; NASCIMENTO, Luiz A. V. do. *Programa de diagnóstico e prospecção arqueológica subaquática do gasoduto de transferência de gás natural do Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA) São Francisco do Conde, Bahia. Relatório de encerramento de campo*. Porto Seguro: s.c.e., Relat. Técnico, 2012.
- BAZZANA, Andre; GARRIGOS, Rosa C. A propósito de *Castrum*: la arqueología de los espacios agrarios mediterráneos em la Edad Media. *Noticiario de Historia Agraria*, nº 3, p.163-172, 1992-I.
- CALIPPO, Flávio R. *Os sambaquis submersos de Cananéia: um estudo de caso de arqueologia subaquática*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2004.
- DANTAS, Ibarê. *História de Sergipe – República (1889-2000)*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2004.
- DINIZ, Dora N. L. Aracaju: a construção da imagem da cidade. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2009.
- DURAN, Leandro D. *Arqueologia marítima de um Bom Abrigo*. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2008.
- DURAN, Leandro D. Arqueologia subaquática ou arqueologia marítima? Definindo conceitos, contextualizando práticas e assumindo posições. *Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, vol. 6, nº 2, p. 9-34, Julho – Dezembro de 2012.
- FREIRE, Felisbela. *História de Sergipe*. Petrópolis/ Aracajú: Vozes/ Governo do Estado de Sergipe, 1977. 2ª. Ed.

- FUENTES M., Miguel; SOTO C., Marcelo. Un acercamiento a la Arqueología Social Latinoamericana. *Cuadernos de Historia Marxista*. Ano I, nº 4, p. 1-36, outubro, 2009. Disponível em: <<http://rebellion.org/docs/103184.pdf>>. Acesso em: 26/03/2016.
- GUIMARÃES, Ricardo dos S. *A arqueologia em sítios submersos: estudo do sítio depositário da enseada da praia do Farol da ilha do Bom Abrigo – SP*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2010.
- INSPECTORIA Federal de Portos, Rios e Canais. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora O Norte, 1922.
- JIMÉNEZ PUERTAS, Miguel. Historia y Arqueología de los paisajes rurales: un proyecto de presente y de futuro para el territorio de Loja. *Arqueología Medieval.com*. Publicado em 24/07/2006. URL: <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/79/historia-y-arqueologia-de-los-paisajes-rurales-un-proyecto-de-presente-y-de-futuro-para-el-territorio-de-loja>. Acessado em 24/01/2013.
- LIMA, Cristiana M. M. A. *Regime jurídico dos portos marítimos*. (Mestrado em Direito do Estado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2009.
- MACIEL, Josinaide S. M. *Olhar aproximado para as residências Souza Freire e Hora Oliveira: bens modernistas de interesse cultural*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Bahia Salvador, 2012.
- MACHADO, Christiane L.; BAVA-DE-CAMARGO, Paulo F. *Arqueologia Preventiva na Área do Terminal Portuário para Embarque de Minério de Ferro*. Vitória: Rhea Estudos & Projetos Ltda/ Cepemar Serviços de Consultoria em Meio Ambiente. Relat. Técnico, CPM RT 038/12, 2012.
- MEDINA, Ana Maria F. *Ponte do Imperador*. Aracaju: Gráfica J. Andrade, 1999.
- MORAES, Antonio C. R. *Geografia: Pequena História Crítica*. São Paulo: Annablume, 2005. 20ª ed.
- MUCKELROY, Keith. *Maritime archaeology*. Cambridge: Cambridge, 1979.
- NAUTICAL Archaeology Society. *Archaeology Underwater: the NAS guide to principles and practice*. Londres: Archetype/ NAS, 1998.
- PORTO, Fernando F. *A cidade do Aracaju 1855-1865: ensaio de evolução urbana*. Aracaju: Governo do Estado/ FUNDESC, 1991. 2ª ed.
- PRESTES, Marcelo P. *Arqueologia e patrimônio: revitalização e uso de sítios arqueológicos em área urbana*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2004.
- RAMBELLI, Gilson. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do Baixo Vale do Ribeira de Iguape*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 1998.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia até debaixo d'água*. São Paulo: Maranta, 2002.
- RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia subaquática do baixo vale do Ribeira, SP*. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2003.

- SCATAMACCHIA, Maria C. M. Arqueologia do antigo sistema portuário da cidade de Iguape, São Paulo, Brasil. *Revista de Arqueología Americana*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, nº 22, p. 81-100, 2003.
- SCATAMACCHIA, Maria C. M.; DEMARTINI, Célia M. C. Proposta de recuperação do porto Grande de Iguape: história e uso social. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, 4, p. 217, 1994.
- SCATAMACCHIA, Maria C. M.; RAMBELLI, Gilson. Arqueologia regional e o gerenciamento do patrimônio arqueológico. *Revista de Arqueología Americana*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, nº 20, p. 111-130, 2001.
- SCHIFFER, Michael B.; SULLIVAN, Alan P.; KLINGER, Timothy C. The Design of Archaeological Surveys. *World Archaeology*, vol. 10, nº. 1, Field Techniques and Research Design, pp. 1-28, Jun., 1978. Publicado por: Taylor & Francis, Ltd. URL: <http://www.jstor.org/stable/124409>.
- SILVA, Clodomir. *Álbum de Sergipe, 1820-1920*. São Paulo: Seção de obras de O Estado de São Paulo, 1920.
- SILVA, José C. B. da. *Aracaju e outros temas sergipanos*. S. Cristóvão/ Aracaju: EdUFS/ IHGSE, 2013.
- UNIVERSIDADE Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Museu de Arqueologia e Etnologia. *Salvamento Arqueológico Subaquático na Área de Complementação das Obras Marítimas do empreendimento Bahia Marina (Salvador, BA)*. Relat. Técnico, Salvador: UFBA/ MAE, 2013.
- ZANETTINI Arqueologia. *Diagnóstico Arqueológico não interventivo: ampliação do cais do TCP, município de Paranaguá, estado do Paraná*. Relat. técnico. São Paulo, 2010.

Recebido em:19/04/2017  
Aprovado em:17/05/2016  
Publicado em:29/06/2017