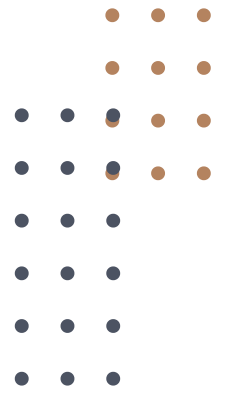


ARQUEOLOGIA E HISTÓRIA DO ESTUÁRIO DE SANTOS



O QUE ESSE MATERIAL ABORDA?

APRESENTAÇÃO

1. OS CENÁRIOS DE OCUPAÇÃO HUMANA

1.1 O CONTEXTO ARQUEOLÓGICO

1.2 O CONTEXTO HISTÓRICO

2. BIBLIOGRAFIA

APRESENTAÇÃO

Este texto foi desenvolvido para contextualização do Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural presente na área do “Programa de Gestão do Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural. Obras de Dragagem e Derrocamento no Porto Organizado de Santos/ SP”.

O Programa foi realizado entre os anos de 2009 e 2013.

1. O CONTEXTO REGIONAL DE OCUPAÇÕES HUMANAS

Para a análise dos contextos de ocupação humana da região do empreendimento foram elaborados quadros que sintetizam o conhecimento arqueológico produzido até hoje, os quais destacam as principais características das sociedades indígenas que, em diversos momentos da história, interagiram naquele espaço.

Conforme apresentado abaixo, os dados disponíveis estão relacionados a pesquisas desenvolvidas em determinadas porções da região abrangida pelo presente Programa. Por isso mesmo o texto lança mão, em diferentes momentos, de dados disponíveis para uma região bem mais ampla, envolvendo a Baixada Santista como um todo. A partir deste conjunto de informações é possível elaborar um quadro regional de ocupações humanas onde a área do empreendimento se insere e, a partir dele, realizar uma análise científica do significado dos patrimônios efetivamente presentes dentro da área do Projeto em tela, a partir dos resultados obtidos com os trabalhos de campo.

Como parte das análises voltadas à sistematização dos dados documentais disponíveis foi realizado, inicialmente, um levantamento no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA), disponibilizado pelo IPHAN /MinC em seu site www.iphan.gov.br. Para tanto, foram pesquisados os municípios abrangidos por este estudo, a saber, Santos, Guarujá, Cubatão e São Vicente, com objetivo de obter um contexto de ocupação para a conformação paisagística de Santos.

Além da pesquisa no site do IPHAN, foram também considerados os dados obtidos pela bibliografia, resultando em uma listagem de 36 sítios arqueológicos (sendo 29 em Santos, 6 em Cubatão e 1 no Guarujá – vide tabela apresentada nos Relatórios de Andamento que constam na Plataforma Multimídia anexa). Para sua localização, veja **Figura 1**.

Certamente este número não corresponde ao total de sítios ali presentes, mas apenas ao estágio atual das pesquisas desenvolvidas, conforme texto que se segue.

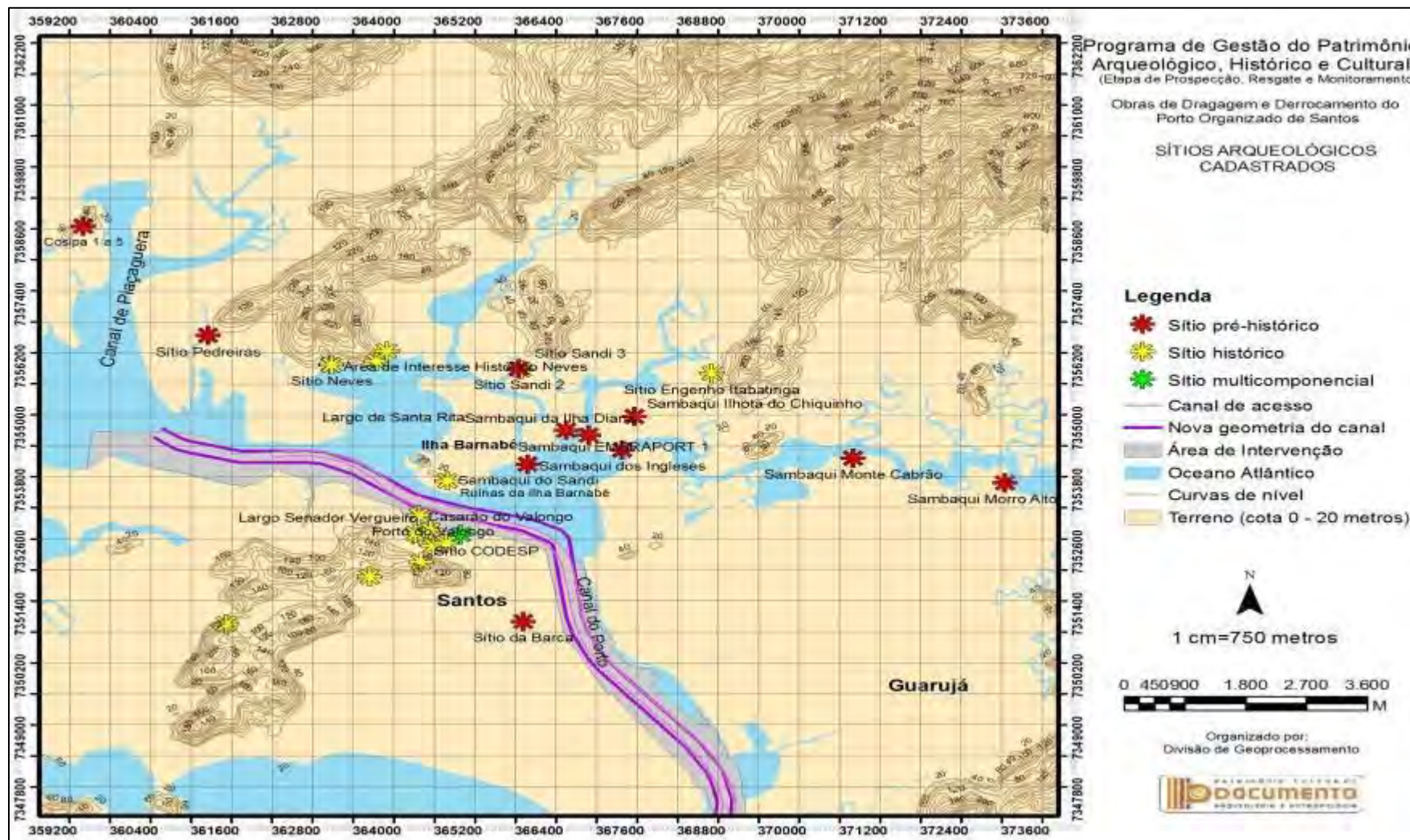


Figura 1 - Mapa de sítios arqueológicos cadastrados na AID e AII.

1.1 O CONTEXTO ARQUEOLÓGICO

Os vestígios arqueológicos pré-coloniais até o momento mais antigos conhecidos para a região da baixada Santista são formados por sítios do tipo sambaqui (Uchoa e Garcia 1986, Uchoa 1981/82, Uchoa *et alii* 1989, Lima 1999/2000). Alguns deles foram datados, indicando uma ocupação humana entre 4.400 e 1.180 anos atrás.

De fato, os sambaquis estão presentes ao longo de toda a faixa costeira que se estende desde o Rio de Janeiro até o Rio Grande do Sul, apresentando uma cronologia ininterrupta de aproximadamente 6.000 anos, estendendo-se entre 7.000 e 1.000 anos atrás. Estes sítios se caracterizam por formarem grandes amontoados de conchas em lentes superpostas, constituindo uma plataforma topograficamente distinta do substrato geológico, que pode alcançar uma extensão de mais de 100 metros e altura de 30 metros.

Alguns deles são menos espessos e com menor quantidade de vestígios, tendo sido denominados de “acampamentos conchíferos”, provavelmente relacionados ao final do período de ocupação destes grupos no litoral (Barros Barreto 1988).

A presença, em vários sambaquis, de enterramentos humanos indica o uso do local enquanto cemitério. Os enterramentos ocorrem sempre por inumação direta, simples ou múltipla, muitas vezes acompanhados por algum mobiliário funerário. Todavia, a presença de vestígios relacionados a diversas atividades do cotidiano (como estruturas de cabanas, fogueiras, áreas de elaboração de artefatos, entre outros) indica que, em vários casos, os sambaquis teriam correspondido a locais de múltiplas atividades.

As indústrias apresentam instrumentos líticos lascados tipologicamente pouco variados, constituídos basicamente por lascas utilizadas como facas, talhadeiras, machados, bigornas e pesos de rede. Já a indústria lítica polida apresenta artefatos de grande requinte tecnomorfológico, incluindo verdadeiras esculturas zoomorfas e antropomorfas. É freqüente, ainda, a utilização de conchas, ossos e dentes de animais na confecção de instrumentos como pontas projéteis, agulhas, anzóis e furadores, bem como na confecção de adornos (colares e pingentes diversos) (Prous 1992, Schmitz 1984 a e b).

A recorrência destes elementos sugere um mesmo padrão cultural entre as populações que ocuparam os sambaquis. Mas esta questão permanece em aberto, uma vez que as variações regionais e cronológicas não foram tratadas de forma sistemática. Estudos recentes têm procurado avançar nesta discussão, tanto através da pesquisa intensiva de alguns sítios selecionados (estudos intra-sítio) como através da comparação de sambaquis localizados em uma mesma área (estudos inter-sítios) (Gaspar *et alii* 1999; Lima *et alii* 1999, entre outros).

Quanto ao padrão de subsistência apresentado pelos grupos sambaquieiros, estaria baseada na pesca (incluindo pesca de alto mar) e na coleta, complementada pela caça e, em menor escala, pela cata de mariscos. De fato, o grande volume de conchas de mariscos presente nos sambaquis não corresponderiam a restos de comida que foram sendo acumulados ao longo dos anos, mas sim a “elementos construtivos” disponíveis no ambiente marinho, a partir dos quais foram sendo erguidos os sítios (Gaspar *et alii* 1999, Figuti 1999)

Embora os sambaquis ocorram em grande parte da faixa costeira do sul/sudeste brasileiro (havendo ainda algumas áreas de ocorrência no nordeste), sua distribuição não se dá de forma contínua. Ao contrário, aparecem concentrados em áreas geralmente menos expostas ao mar aberto, em baías com ambientes de mangue. Exemplos clássicos são o sul de São Paulo (Cananéia e Ilha Comprida), o norte do Paraná (baías de Paranaguá, Antonina e Laranjeiras) e a baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. Em cada uma destas áreas são conhecidos mais de 100 sítios sambaqui (Uchoa 1978/79/80; Posse 1978; Figuti 1999). A baía de Santos apresenta, portanto, as condições ambientais características para abrigar uma ocupação sambaqueira mais intensiva.

Estes sítios são conhecidos (ou reconhecidos) desde as primeiras incursões dos europeus no litoral brasileiro, tendo sido explorados exaustivamente para extração de material construtivo, até bem recentemente. Devido ao fato de se concentrarem em regiões lagunares e baías que foram, desde o início da colonização portuguesa, foco da implantação dos primeiros núcleos urbanos (Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, São Vicente e Santos, Laguna, entre outros), foram explorados à exaustão, encontrando-se praticamente extintos em algumas destas áreas, inclusive na Baixada Santista, área focal deste estudo.

Sobre a região da Baixada Santista os estudos desenvolvidos não são tantos, mas são importantes. Foram estudados, em maior ou menor detalhe, apenas alguns sambaquis, descritos abaixo, compreendendo um período de ocupação de cerca 3.500 anos. No entanto, é certo que existem (ou existiram) muitos outros sambaquis pela região. Alguns foram reportados por estudos de geólogos quaternaristas (Martin *et al.* 1984, Suguio 1993), mas nunca chegaram a receber cadastro arqueológico ou serem relacionados aos sítios já conhecidos. Cabe lembrar que muitos sambaquis foram destruídos desde o início do período colonial, seja devido à utilização destes depósitos de conchas para fabricação de cal (que recobriu grande parte das ruas e calçamentos dos núcleos urbanos antigos), seja em função dos enormes aterramentos realizados na baía por conta das instalações portuárias e industriais a partir do final do século XIX, ou ainda mais recentemente, por conta da especulação imobiliária.

Os sambaquis estudados sistematicamente na Baixada Santista são poucos e, dos estudos anteriores aos anos 40, não há muito a se extrair. O destaque recai sobre os já citados Loeffgren e Calixto, que fazem saber aos pesquisadores atuais o grande número de concheiros existentes na região. A primeira descrição mais cuidadosa provém do trabalho de Biocca, Hoge & Schreiber (1947), que realizaram escavações em dois sambaquis então ainda bem preservados, Maratuá e Mar Casado, sítios estes que seriam revisitados nas décadas seguintes, antes de seu completo desaparecimento.

Maratuá, sem dúvida, é um dos mais interessantes entre os sítios estudados na Baixada, implantado á margem esquerda de um pequeno córrego não longe do canal de Bertioga, semi-mergulhado no Mangue. Com cerca de quarenta metros de comprimento na porção central e uma altura entre 5 e 6 metros e morfologia nitidamente monticular, encontrava-se já bastante destruído por atividades de mineração quando começou a ser estudado, por volta de 1954, por Joseph Emperaire, vindo a convite da Comissão de pré-História de São Paulo. Reportado preliminarmente no Encontro de Americanistas em São Paulo (Emperaire 1955), foi descrito de maneira bastante detalhada alguns anos depois e também, de maneira mais resumida, no célebre opúsculo de Paulo Duarte (1968:53-55), *O sambaqui visto através de alguns sambaquis*.

Segundo a excelente descrição que se encontra em Emperaire & Laming (1956), sua estrutura estratigráfica exibia cinco pacotes principais. A primeira, uma camada húmica de espessura variável, exibia uma mistura desorganizada de restos de ossos humanos, conchas e fauna, com alguma quantidade de objetos de metal (inclusive uma empunhadura de sabre em bronze) e cerâmicas diversas, inclusive louças; foi achada ainda uma moeda de 10 réis com a efígie de D. Pedro II, datada de 1863.

A segunda camada pouco se distingue da anterior, mas se torna mais espessa e homogênea, com sedimentos mais escuros, orgânicos, mais moluscos e bastante carvão, poucos vestígios líticos e sem estruturas aparentes. Juntamente com a camada acima, alcança quase um metro na porção central, mais alta, do sambaqui. Deste pacote dezenas de ossadas humanas já haviam sido removidas no processo de mineração, sendo a camada com mais sepultamentos do sítio.

Na terceira camada aspectos distintos aparecem, na forma de extensas lentes de carvão e cinzas, formando superfícies convexas mais ou menos extensas que se entrecruzam na porção central do sambaqui; conchas e líticos ocorrem de forma esparsa. Os autores (*op cit*:48) argumentam que não se trata de fogos domésticos ou fundos de habitação, devido à ausência de estruturas e artefatos; trata-se de fogos extensos de matéria vegetal queimada com ausência de materiais lenhosos, de que restaram espessos pacotes de cinzas mais ou menos espessos.

Foram encontrados aqui também vários artefatos sofisticados em osso e pedra, tais como agulhas, colares e pequenos machados com perfurações, estes últimos acompanhando um dos poucos sepultamentos encontrados bem na base do pacote.

A camada seguinte pouco difere da anterior, sendo dela separada por uma lente espessa de cinzas e objetos (ossos, pedras) calcinados que se prolonga por toda a extensão do sítio, sugerindo um momento de interrupção em sua construção, seguido por uma retomada no processo construtivo. Melhor preservada que as camadas acima, repleta de conchas e carvão abundante, exibia níveis concrecionados de onde provém a maior parte dos esqueletos exumados neste sítio, freqüentemente acompanhados por grandes pedras. Duarte (1968:57-58) chama a atenção para pedras grandes e chatas, queimadas, acompanhadas de restos de fauna, carvões e cinzas, interpretadas como fogões. Nesta camada, e na anterior, restos de fauna são abundantes, peixes e também mamíferos terrestres.

A partir desta camada as escavações não puderam prosseguir, pois a base do sambaqui, sob o nível das marés cheias, fazia água, deixando entrever um pacote mais ou menos espesso, de pelo menos dois metros de espessura, onde predominam conchas de ostra inteiras, formando como que uma plataforma sobre o sedimento escuro do mangue. De fato, todo este sambaqui se encontrava tomado pela umidade, que deixava ossos e conchas, pedras inclusive, bastante friáveis. Embora não tenham conseguido alcançar a base do sítio e investigar seu substrato geológico, os autores acreditam que o sambaqui não se assentava sobre o mangue, mas provavelmente sobre uma borda de sedimento arenoso sobre o qual o pacote basal de ostras conformaria uma plataforma inicial pra a construção do sambaqui. As descrições preciosas de Joseph Emperaire e Annette Laming possibilitam interessantes reflexões acerca do caráter construtivo deste sítio, que foram exploradas por Paulo Duarte (1968) e serão retomadas mais adiante neste estudo.

Outro sambaqui muito importante para a arqueologia da Baixada Santista é Mar Casado, situado a 300m da antiga estrada Guarujá-Bertioga (km 3,5), a 700 m da praia, à beira do ribeirão Perequê. Uma primeira descrição estratigráfica deste sítio aparece em Biocca, Hoge & Schreiber (no. 1, 1947), revelando sua estrutura em 4 grandes pacotes e dois sepultamentos na camada central, uma seqüência que seria melhor descrita a partir das escavações de 1961 e 1962, coordenadas por Paulo Duarte (1968:65-80)⁴. Este sambaqui se encontra assentado sobre um terraço arenoso ao sopé de formações cristalinas situadas, hoje, a alguns quilômetros ao fundo da praia de Perequê, na ilha de Santo Amaro; no entanto, à época de sua construção, há quatro mil anos atrás, encontrar-se-ia na borda de uma das ilhas de um arquipélago existente na área (Ab'Saber 1965). Com cerca de 3,5 metros de altura em sua porção central e dimensões em torno de 30x25 m, era composto principalmente de ostras, mas uma variedade de outros

moluscos também se encontrava presente, em menores proporções.

A estrutura estratigráfica era caracterizada, grosso modo, por quatro pacotes de sedimentos, todos (com exceção da camada húmica) repletos de conchas em decomposição e materiais misturados, com grande abundância de fauna, materiais líticos principalmente em rochas básicas (“lâminas de machado, grande quantidade de seixos, grandes e pequenos, pedras várias denunciando uso, fragmentos de rocha, grandes e pequenos, atípicos”) e vestígios faunísticos, objetos de osso (vários de bula timpânica de baleia, como os tortuais) e dentes trabalhados, e também restos humanos, freqüentemente desestruturados, estes últimos ausentes na camada húmica e na basal. Chama a atenção a presença de “abundantes ossos de baleia em toda a extensão do depósito, do cimo à base (e) crânios de boto, principalmente na camada inferior”. Após a camada superficial, húmica, bastante espessa, segue-se “uma primeira camada de conchas que se confundia, com freqüência, com acumulações de restos orgânicos: seguida de uma camada espessa de conchas decompostas de mistura com restos orgânicos e uma boa camada basal de conchas”, tudo isso assentado sobre um terraço arenoso e aplainado. Segundo Guidon (1964), a camada orgânica inferior tinha cerca de (11x19 metros e cerca de um metro de espessura no flanco N/NW do sitio, com indústria abundante. Duarte destaca a presença dos tortuais, postulando aos grupos sambaquieiros a habilidade de tecer fibras vegetais. Destaca também, nas camadas médias do sambaqui, a presença de “dois fogões...de pedras grandes, ainda perfeitamente armados, com muito carvão e cinza, mas nenhum fundo de cabana ou qualquer vestígio de habitação no sambaqui”. Mais ainda: “O carvão e a cinza abundante não apenas nesses fogões, mas também em fogueiras extensas, com abundantíssimos resíduos alimentares, restos de peixe, crustáceos, tartarugas, mamíferos marinhos (baleia, boto), seláquios (várias espécies) alguns mamíferos terrestres, da anta ao rato, passando pela capivara, paca, cotia, porco-do-mato, veado, gambá”, e grande quantidade de dentes destes animais, trabalhados ou não. Esta camada espessa concentra vários sepultamentos que traziam rico acompanhamento funerário, incluindo coifas e colares de conchas, em especial do pequenino molusco *Olivella verreauxi*. Sobrepõe-se à camada basal de ostras de 40 cm na borda noroeste do sitio, e dos outros lados encontrava-se margeada por um anel de ostras, tudo sobre a areia, com grande quantidade de fauna terrestre diversificada.

⁴ Além de Mar Casado, três outros sítios são descritos por Biocca e colegas: um de menores proporções bastante próximo a este sambaqui (também citado, rapidamente, em Duarte 1968), outro junto ao canal de Bertioga, que parece corresponder a Buracão (ver mais adiante), e outro ainda no sopé das elevações cristalinas da porção central da ilha; este último, com implantação análoga a Mar Casado e que aparentemente tinha proporções consideráveis, parece ter desaparecido completamente antes de ter sido estudado.

Na porção inferior da camada basal foram encontradas ossadas grandes de baleia e crânios de boto repousando sobre o solo arenoso e, cerca de 50 cm abaixo, um sepultamento bastante deteriorado, acompanhado de ocre e uma lâmina de machado pequena. Sondagens realizadas no solo arenoso revelaram uma espessura de cerca de 90 cm, encontrando-se abaixo o assim chamado manguito, sedimento de cor escura, bastante oxidado e concrecionado. Cabe observar que este sambaqui é o único, dentre os estudados na Baixada Santista, que se encontrava voltado para a praia quando foi construído, cerca de 4 mil anos atrás; de fato, Figuti (1992:66) observa também que é o único que exhibe “uma proporção importante de vestígios de bivalves de praia”. Guidon (1964) interpreta o sítio como acampamento, provavelmente com base na seqüência irregular de solo orgânico e conchas; cita, também, “estacas em plano” na camada orgânica superior, formando um semi-círculo, interpretado como evidência de cabana. Mas informa a presença de quatro sepultamentos, um na base do sítio e três na camada de restos orgânicos.

Do sambaqui do Buracão pouco foi publicado. Sua melhor descrição foi feita por Luciana Pallestrini (1964; aparece também como o sambaqui S3 em Biocca et al 1947). Situava-se às margens do canal de Bertioga, sobre o qual formava um barranco, junto a um pequeno córrego, e apenas um terço dele restou após sua destruição pela construção da estrada Bertioga-Guarujá. Com cerca de 200 m² de área, na parte remanescente restou apenas um pacote de 1,20 m de espessura. Sua vocação funerária parece ser indiscutível: são 43 sepultamentos em uma área escavada de 25m². Paulo Duarte (1968:79-80) descreve um sepultamento peculiar ali encontrado, junto ao qual havia um grande número de objetos refinados em osso e pedra que teriam sido depositados no interior de uma carapaça de tartaruga.

Sua estrutura estratigráfica exhibe uma camada de ostras pequenas, seguindo-se um pacote orgânico escuro (terra preta), fogueiras (cinzas), tudo sobre uma base irregular de ostras grandes depositada sobre a vertente onde afloram grandes matacões graníticos. A autora afirma, explicitamente, que a camada basal de conchas como que nivela a superfície irregular do terreno, criando uma plataforma aplainada. A camada preta rica em indústrias e restos faunísticos extrapola a área do sambaqui para os lados, mas dentro dele se encontra entre as camadas de conchas, que são mais espessas a noroeste, encontrando-se a sul e leste as “áreas de habitação” (solo escuro), ricas em restos alimentares e indústrias – e também sepulturas. A decapagem do sítio em superfícies amplas desenvolvida pela autora mostrou que as áreas de terra preta da base são menores, e as do topo são mais extensas e, eventualmente, extrapolam o concheiro, exibindo contigüidade e continuidade com a espessa camada de cinzas que aparece no meio do pacote. Uma observação importante é que as 43 sepulturas se

encontravam na área nuclear do sambaqui (op. cit.:300). Pallestrini, ao contrário de Paulo Duarte (1968), considera que este sambaqui conjuga sepultura mais habitação, sendo assim “pré-neolítico”, não crendo que se trate de uma necrópole separada da habitação.

O sambaqui de Piaçaguera é um dos sítios mais bem descritos da Baixada Santista. Após alguns trabalhos preliminares (Pallestrini 1964), foi sistematicamente escavado por Dorath P. Uchoa e Caio Del Rio Garcia, e se encontra descrito principalmente em Uchôa (1973) e Garcia & Uchôa (1980). De dimensões medianas, este sambaqui (que já não mais existe) estava implantado na base de uma vertente do morro da Tapera, entre os rios Mogi e Quilombo, às margens de um antigo canal, distando, à época das escavações, realizadas nos anos 60, cerca de 100 metros do manguezal. Já não se encontrava intacto nessa ocasião, atravessado por uma estrada e parcialmente afetado por atividades de mineração.

Sua estrutura estratigráfica é descrita na forma de três grandes pacotes, ou camadas (Uchôa 1973:63-64). A camada superior, húmica, com cerca de 25 cm de espessura, é composta por sedimento escuro entremeado de conchas fragmentadas e outros vestígios mais ou menos desarticulados e em pouca quantidade. O pacote central (camada II), mais espesso (cerca de 95 cm), com sedimento “de cor marrom escuro, muito rico em restos de peixes e caranguejos, ostras de tamanho pequeno, predominando as conchas trituradas de *Mytella* e restos de fogueiras. Essa grande camada (ou pacote), onde se observou “grande número de enterramentos... (é) constituída... de conchas de moluscos e restos de animais, e dispostas em camadas relativamente mal definidas e, por vezes, de maior ou menor espessura, separadas por leitos de carvão, contendo numerosas evidências de ocupação humana”. De fato aqui se concentram também, como se confirma mais adiante, a maior parte das indústrias lítica, óssea e conchífera encontradas no sítio, e o perfil que aparece em Garcia & Uchôa (1980:24) mostra, com clareza, uma seqüência de lentes amarelo claro (devido à grande quantidade de restos de peixe) ou com cinzas, dispostas de maneira mais ou menos concordante com a geometria convexa do pacote. Desta camada Garcia & Uchôa (1980:23) dizem que “apresentava finos estratos mal definidos e confusos, porém, perfeitamente perceptível o sub-paralelismo dos mesmos. Nessa camada estavam concentrados os enterramentos, nos níveis médios do depósito”. Por fim, a camada basal (III) do sambaqui (que se assenta sobre o sedimento argiloso, coluvial, do sopé da vertente), com cerca de 40 cm de espessura, é composta por um pacote homogêneo e espesso de valvas de ostras (*Crassostrea* sp.), de grande porte (decimétricas) na parte inferior e de menor tamanho na parte superior do pacote, restos ósseos de peixe e crustáceos, exibindo grandes áreas concrecionadas. Estruturas (funerárias, fogueiras) estão ausentes e os demais vestígios arqueológicos (faunísticos, indústrias, etc) aparecem de maneira bastante rarefeita.

Ainda que, de um modo geral, a frequência de *Crassostrea* seja predominante em todas as camadas do sítio, a presença do gênero *Mytella*, *Phacoides pectinatus* e *Thais haemastoma* em quantidades nada desprezíveis também foi observada, sobretudo na camada II. Nesta camada restos ósseos de fauna também estão presentes, representados sobretudo por grande variedade de peixes e crustáceos, mas a fauna terrestre também comparece e também é bem variada, incluindo mamíferos diversos e aves. A indústria lítica presente no sítio é numerosa, incluindo as características lâminas de machado e grande quantidade de lascas, principalmente em quartzo e rochas básicas (Garcia & Cornides 1971). A indústria óssea é bastante sofisticada, com espátulas e outros implementos muito bem acabados (Uchoa & Garcia 1971), tendo sido descritos também vários artefatos produzidos em conchas de ostras e *Lucina*.

A forma monticular do sítio, característica dos sambaquis, aparece nitidamente na figura 32 em Garcia & Uchôa (1980:67), percebendo-se ali também que os sepultamentos se encontram concentrados na porção central do sítio, sendo outro fato apontado pelos autores a inexistência de covas. Também chamam a atenção para o fato de que a estrutura estratigráfica é bastante homogênea por todo o sambaqui, e que sua ocupação parece contínua, sem sinais de abandono. Esta observação importante é reforçada pela proximidade das datações, provenientes das camadas de topo e base. Ao final das escavações foram exumados 87 indivíduos (bem distribuídos em termos de sexo e idade) em uma área escavada de 119 m², uma quantidade considerável para um período de ocupação relativamente curto. Interessantemente, os mesmos autores sugerem, em diferentes passagens, a existência de um território mais amplo para o grupo, aludindo a espécies não encontradas nos arredores do sítio; assumindo que se trata de um grupo de grande mobilidade, referem-se que “ocupou anteriormente um ponto próximo às praias, para posteriormente deslocar-se para o interior do mangue” (op. cit.:75).

Na década de 1990 foram escavados na Baixada Santista quatro dos cinco sítios denominados Cosipa, situados nas bordas leste e norte da ilha do Casqueirinho, a cerca de 1700 metros NNE de Piaçaguera. Escavados por Garcia & Uchôa (1986), foram mais bem descritos e estudados por Levy Figuti (1992). Apenas um deles, Cosipa 4, se encontrava intacto, e foi o sítio mais trabalhado; três estavam seriamente danificados e um deles completamente destruído. Cosipa 1 que, apesar de semi- destruído, ainda guardava um volume considerável, foi também bastante escavado, recebendo os demais intervenções de menor monta.

A estratigrafia destes sítios guarda semelhança com Piaçaguera. Em Cosipa 1, apesar de um tanto mexido, é possível perceber que, sob a camada húmica, encontrava-se um pacote espesso, acinzentado, predominantemente composto por restos fragmentados de *Mytella* e

outros vestígios orgânicos. Abaixo deste pacote uma camada de ostras pequenas e outro de ostras grandes embasavam o sítio, assentado sobre sedimentos coluviais ricos em blocos e fragmentos rochosos de gnaíse. Os artefatos e adornos em osso típicos destes sítios apareceram com baixa frequência, produzidos sobre fauna variada, sendo poucos também os artefatos líticos (batedores, quebra-coquinhos) sobre seixo. Cosipa 2 se encontrava já bastante destruído, com a estratigrafia bastante alterada; ainda assim, foi possível caracterizar sua morfologia de calota tipicamente sambaquióide, quase junto ao nível das águas do canal. Algumas pontas ósseas feitas em osso de ave, biterminadas, apareceram neste sítio, assim como uns poucos objetos líticos.

Cosipa 4 é o sítio mais bem conservado, tendo sido escavado por meio de trincheiras ortogonais e alguns cortes adicionais. Sua estrutura estratigráfica foi descrita em 6 camadas (Figuti 1992:136). A primeira, húmica e solta, é seguida por um pacote rico em mariscos e material orgânico, bem compacta. A camada acinzentada que se segue, espessa, rica em cinzas, mariscos e outros materiais orgânicos, exhibe nuances lenticulares formadas por fogueiras com grande concentração de carvões. A camada seguinte é semelhante, mais marrom, assim como a seguinte, mais solta, com restos de caranguejos e cinzas. Por fim, na base da seqüência, aparece um pacote espesso e pouco compacto, formado predominantemente de ostras. Nas camadas centrais apareceram cinco sepultamentos em conexão anatômica, junto aos quais alguns artefatos e boa quantidade de ocre.

Os estudos de Figuti (1992) nestes sambaquis mostraram, pela primeira vez, como a pesca se encontra na base da subsistência dos grupos sambaqueiros, abalando a visão, até então predominante, de que os sambaqueiros viviam, sobretudo, da coleta de moluscos. Aponta, também, a excelente adaptação destes grupos aos ambientes de mangue, associação esta cara a outros pesquisadores mais recentes (Tenório..., Scheel-Ybert). Por fim, examinando os sítios da Baixada e suas datas, Figuti (1992:46) considera que os sítios que datam do Ótimo Climático (6 a 4 mil anos BP aproximadamente) *“sont nombreux et montrent un mode de vie assez spécialisé, ce qui signifie que la transition des cultures chasseurs-cueilleurs continentaux à celles des pêcheurs-cueilleurs a eu lieu au cours d’une période antérieure, plus probablement pendant la période de transition vers l’Optimum”*. Esta noção será retomada mais adiante.

Tem-se ainda o estudo realizado por Manoel González (2005) referente aos sambaquis da Baixada Santista, mas foi realizado com o acervo dos sítios anteriormente escavados. Estudou a presença de remanescentes de tubarões e raias nas coleções de vários dos sambaquis acima, sugerindo que os sambaqueiros dispunham de tecnologias sofisticadas e diversificadas de pesca, inclusive em mar aberto, possivelmente resultado de intensificação na pesca como

estratégia de subsistência. Chama a atenção também para a grande familiaridade dos sambaquieiros com os ambientes costeiros e mesmo marítimos, assim como o uso de dentes e outras partes como adorno e acompanhamento funerário, sugerindo para estas espécies importante significado simbólico.

Em função dos estudos realizados para a implantação do terminal portuário da Embraport (ROBRAHN-GONZÁLEZ & DE BLASIS 2010), foram cadastrados sete sambaquis, tendo-se resgatado, através de escavações sistemáticas, dois deles (*Embraport 1 e Sandi*). Todos estão situados no lagamar da baía de Santos, com implantação bastante característica. Sua descrição é apresentada a seguir. Quatro amostras de conchas de *Ostrea* destes foram datadas, fornecendo a data mais recuada de 2.080 +/- 40 BP, e a data mais recente de 1.370 +/- 40 BP (vide tabela completa no Relatório de Andamento 7, Plataforma Multimídia/CD anexa). As amostras foram retiradas invariavelmente das camadas basais dos sítios citados, fornecendo, portanto, datações para o momento do início de sua construção.

Se, de um lado, a origem dos grupos construtores de sambaquis permanece misteriosa, outro aspecto também pouco estudado se refere ao fim da era sambaqueira, que aparentemente desapareceu por volta de mil anos atrás, com a chegada de grupos agrícolas vindos do interior ou ao longo do litoral. Estas transformações culturais e demográficas, entretanto, parecem ter ocorrido muito antes no litoral norte do Brasil, onde vestígios cerâmicos em sambaquis litorâneos começam a aparecer regularmente na faixa de 5.500 anos aP aproximadamente, ou mesmo um pouco antes disso (Simões & Correa 1971). Roosevelt et al (1991) apresentam datações para a presença de cerâmica desde cerca de 8.000 anos em um sambaqui fluvial no baixo Amazonas, colocando assim interessantes perspectivas das relações entre as ocupações ribeirinhas e litorâneas da Amazonia e a dispersão da tecnologia cerâmica (e possivelmente da horticultura) pelo Brasil central e meridional.

Investigações recentes vêm trazendo novas perspectivas acerca dos padrões de subsistência e de assentamento dos grupos sambaquieiros. Análises zooarqueológicas (Figuti 1989, 1992 e 1993, Bandeira 1992, Figuti & Klökler 1996, por exemplo) demonstraram que a subsistência das populações sambaqueiras baseou-se, sobretudo, na pesca, mesmo desde as primeiras fases da ocupação do litoral. Além disso, a análise de isótopos na constituição óssea dos sambaquieiros de Santa Catarina evidenciou não apenas a predominância dos pescados na dieta, mas também sua permanência no litoral durante todo o ano, descartando assim argumentos a favor da mobilidade sazonal destes grupos (De Masi 2001). De outro lado, com base sobretudo nas investigações antracológicas, alguns autores têm advogado uma importância cada vez maior para os produtos de origem vegetal, cultivados ou não (Tenório 1991, Wesolowski 2000, Scheel-Ybert 1998, 2000, 2001, Scheel-Ybert et al 2003), apontando

que a horticultura, talvez ainda incipiente, parece ter tido um papel significativo na subsistência sambaquieira. Scheel-Ybert (2000, 2001) chama também a atenção para a associação conspícua, talvez fundamental, entre os assentamentos sambaquieiros e a ocorrência de significativas formações de mangue, inclusive em áreas onde hoje em dia tais formações vegetais se encontram extintas (Scheel-Ybert, Bianchini & DeBlasis, no prelo).

Gaspar (1991) apresentou uma primeira abordagem sistêmica de âmbito regional com sítios da Região dos Lagos, Rio de Janeiro, mostrando que os sambaquis só exibem sentido sociológico vistos em conjunto, não se podendo estudar estes sítios de maneira isolada. Kneip et al (1991, 1992), Gaspar (1994) e Gaspar & Barbosa (1995) apresentam novos dados e reflexões acerca da distribuição intra-sítio dos vestígios, áreas de atividade e funcionalidade, enquanto Gaspar & DeBlasis (1992), Afonso & DeBlasis (1994) e DeBlasis & Afonso (2000) focaram os processos formativos presentes nos sambaquis apontando a intencionalidade presente na construção destes sítios. Como se vê, a Baixada Santista esteve ausente nos estudos mais recentes acerca dos sambaquis brasileiros; a única exceção é o estudo de Figuti (1992, 1993) acerca dos sambaquis da Cosipa.

A análise da bibliografia acerca dos sambaquis brasileiros até os anos 1990 mostra alguns problemas, metodológicos e de enfoque. De caráter sobretudo arqueográfico, mostra ênfase na tecnologia, subsistência e antropologia física, guardando um ranço evolucionista bastante forte, influenciada pelas perspectivas tradicionais e normativas de se fazer história cultural que, amplamente disseminadas desde os anos 1960, tiveram influência profunda e marcante na arqueologia brasileira (Barreto 2000). Assim, apesar de alguns avanços importantes, as abordagens desse período tendem a não levar em conta os aspectos sociais embutidos na formação dos sambaquis, nem adotam procedimentos sistemáticos para analisar os processos formativos que tiveram lugar na construção destes sítios. Os estudos de inserção ambiental dos sambaquis têm um viés fortemente ecológico, não raro determinista, baseado na distribuição regional dos recursos identificados no registro arqueológico, dando pouca atenção aos aspectos relacionados à organização social e territorialidade. São ainda incipientes os estudos sobre demografia, e aqueles que focalizam os padrões de subsistência quase sempre partem do pressuposto que os restos encontrados são indicadores diretos dos padrões de alimentação da população sambaquieira. Esta população, por sua vez, é mencionada na literatura como "grupos de coletores de moluscos", "bandos com grande mobilidade" (mudando-se sempre que se esgotam os recursos locais disponíveis), etc.

A maioria das pesquisas não reconheceu que estas estruturas são intencionalmente construídas, com importantes funções no âmbito dos sistemas de assentamento regionais, subestimando evidências de uma maior estabilidade locacional e uma maior complexidade

social e demográfica das sociedades que deixaram esses grandes *mounds* como testemunho de sua existência. Assim, neste estudo se vai tentar uma sistematização dos dados referentes aos sambaquis da Baixada tendo em vista sua contextualização em termos de uma perspectiva sistêmica e integrada, procurando constituir um quadro analítico que, mesmo eivado de lacunas, estabeleça algumas relações e aponte o grande potencial da área para a pesquisa de sambaquis.

Além da ocupação indígena relacionada aos grupos construtores de sambaquis, a baixada Santista apresenta vestígios que reportam a uma segunda ocupação pré-colonial da região. Estes vestígios são constituídos por uma indústria cerâmica que ocorre tanto em sítios a céu aberto como na superfície de alguns sambaquis. Foram identificados em Peruíbe (Pereira Jr. 1965), no sítio Jairê, em Iguape, datado de 1360 a 1559 dC (Krone 1914; Simons 1964) e na baía de Guaratuba (Bigarella 1951).

Características desta cerâmica remetem a o que, na Arqueologia Brasileira, é denominado de *tradição Tupiguarani*. Por outro lado, relatos de cronistas do século XVI confirmam que o litoral era ocupado por diferentes grupos indígenas do tronco lingüístico Tupi-Guarani (Sousa 1927; Staden 1974). Como exemplos destes trabalhos podemos citar a gravura seiscentista do holandês Spilbergen (Reis, 2000: 193), que aponta a existência de indígenas em uma porção central da Ilha de Santo Amaro, ao sul ou sudeste da, então, Villa de Santos; ou a gravura do relato de Hans Staden de 1557 (1974: 72), que mostra um combate entre os Tupiniquin da ilha de Enguaguaçu (atual ilha de São Vicente) contra os Tupinambá do litoral norte.

O conjunto destes dados permite uma associação étnica entre os vestígios arqueológicos presentes na área cerca de 200 anos antes da chegada do colonizador europeu, com os grupos indígenas então contatados.

O eixo da colonização européia Baixada Santista-Planalto foi implantado, assim, a partir de uma rede de caminhos fluviais e terrestres desenhada séculos atrás, seguindo um traçado de ocupação Tupi que integrava os dois ambientes e que permitiam uma exploração intensa e ininterrupta de seus recursos naturais (ROBRAHN-GONZÁLEZ 2001). Um dos caminhos mais conhecidos é o Peabiru, que inclusive é objeto de um trabalho recente em cartografia histórica (GONÇALVES 1998). De fato, só posteriormente a transposição da serra se tornou um grande problema para os europeus recém chegados ao país (Monteiro, 1994: 123), principalmente considerando a natureza diversa que os deslocamentos assumiram com o passar da história colonial.

Alguns sítios arqueológicos relativos a este período de contato foram pesquisados no litoral, como o sítio Itaguá, em Ubatuba, e o sítio Mineração, em Iguape (UCHÔA *et alii* 1984; SCATAMACCHIA & UCHOA 1993). Nelas foram encontrados elementos de cultura material européia (artefatos metálicos, contas de vidro) e vestígios cerâmicos indígenas que indicam a associação de características culturais exógenas. Outro importante estudo sobre a interação do elemento indígena com o colonizador europeu se desenvolveu em Peruíbe, com as escavações e musealização das ruínas do Abarebebê (UCHÔA, 1999: 129-147).

1.2 O CONTEXTO HISTÓRICO

1.2.1 Histórico de ocupação do entorno do Estuário de Santos

Situada inicialmente no litoral, a colonização das terras que mais tarde formariam, *grossa modo*, a Capitania e depois Província de São Paulo logo se mostrou ineficiente em sua feição costeira. Se nos primeiros anos a lavoura canavieira prosperou em terras vicentinas já na metade do século XVI, com o surgimento da produção açucareira nordestina – de melhor qualidade e mais próxima do mercado consumidor europeu –, a economia de São Vicente mostrou-se frágil e circunscrita à dura configuração natural de seu litoral. Em primeiro lugar, o estreitamento da banda costeira – na altura de São Vicente e Santos, a distância entre o mar e o pé da serra não chega aos 15 quilômetros – restringia o povoamento a faixas apertadas e muito próximas ao oceano. Tal condição diferia muito dos litorais baiano ou carioca, por exemplo, que são formadas por largas planícies. Em segundo, além de estreito, o litoral vicentino apresentava outros empecilhos, como terrenos baixos, pantanosos e repletos de Mangues (MORSE, 1970).

Além de impróprios para a agricultura, essas áreas eram insalubres em demasia, configurando-se num ambiente hostil à implementação da atividade colonizadora (PRADO JR., 1972). Como notou Pasquale Petrone (PETRONE, 1965: 29), o baixo “espaço agrícola potencial” do litoral santista representava para os padrões de exploração dos primeiros tempos da colonização uma verdadeira barreira para a consolidação da empresa colonizadora. Na medida em que a economia Colonial se valeu, pelo menos até o século XVIII, de atividades agrícolas de caráter extensivo, predatório e com baixo grau de re-investimento, a itinerância e a busca por novas porções de terra foram constantes entre os colonos. No caso do litoral santista, que além de ser estreito, era composto por brejos, manguezais e vertentes íngremes de morros, a atividade colonizadora esbarrou nas insuficiências naturais do meio. Isso não significa afirmar,

contudo, que o meio determinou a ação colonizadora na região; ele apenas balizou a ação do colono, mostrando-lhe as possibilidades e potencialidades de outras áreas, como foi o caso do planalto paulista (PRADO JR., 1972; MONTEIRO, 1995).

Com a fundação da cidade de São Paulo (1554) e o alastramento da atividade colonizadora no planalto, Santos passou a desempenhar no contexto da América portuguesa um papel eminentemente portuário, servindo como uma espécie de porta de entrada e saída para os colonos. Embora outras localidades paulistas também tivessem seus portos – como São Sebastião e Iguape –, a proximidade com São Paulo fez do porto santista o principal centro de escoamento da produção advinda daquela localidade e de outras próximas.

Minimizada durante o século XVII, quando outros portos ganharam projeção na economia paulista, Santos recuperou sua importância a partir de meados do XVIII, com o desenvolvimento da lavoura canavieira no planalto de São Paulo, e especialmente na segunda metade do século XIX, em virtude do vertiginoso crescimento da cafeicultura no Oeste Paulista (ANDRADE, 1989). A fundação, em 1867, da *The São Paulo Railway*, logo conhecida como Santos-Jundiaí, marcaria profundamente a cidade de Santos e seu porto. A inserção cada vez maior da economia paulista no mercado internacional demandou alterações significativas na estrutura portuária santista, que aos poucos foi se modernizando junto com a cidade.

1.2.2 Ocupação da margem direita do Estuário de Santos

- *O povoamento da Área Insular de Santos entre o século XVI e o final do XIX.*

Em 1530, com o fito de promover uma política de colonização efetiva na América, o rei de Portugal Dom João III organizou uma expedição para o Novo Mundo. A esquadra de cinco embarcações, comandada por Martim Afonso de Sousa, contava com quatrocentos colonos e tripulantes tinha uma três tarefas básicas: combater os traficantes franceses, adentrar pelo Rio da Prata em busca de metais preciosos e, por fim, estabelecer núcleos de povoamento no litoral para assegurar o poderio luso na região. Durante cerca de dois anos Martim Afonso percorreu o litoral brasileiro, fundando a primeira vila da América portuguesa: São Vicente, em 1532. A Ilha de São Vicente, contudo, já era conhecida dos portugueses, uma vez que a primeira expedição com caráter explorador naquelas imediações havia sido feita em 1502, sob a direção de Gonçalo Coelho, que teve como parada a região hoje conhecida como Ponta da Praia.

Finalizada a instalação da Vila de São Vicente na Ilha do Gahayó, a expedição de Martim Afonso de Souza passou a ampliar sua presença na região. Domingos Pires e Pascoal Fernandes apossaram-se da porção Enguaguaçu, a uma légua da vila, no fim da praia do Tararé (Itararé), onde construíram um casebre para moradia e um oratório de São Jerônimo, primeiro padroeiro do lugar.

Em 1534 já haviam aportado por ali Luís Góes, mestre Bartolomeu Gonçalves e os irmãos Adorno, figuras de proa no desbravamento da região. Outros que ali se fixaram à foz do córrego São Jerônimo, local de um porto canoeiro que de uso particular, que se estendeu para uso comum.

A ordenação jurídica das terras ocupadas e trabalhadas iniciou-se em 1539, quando no dia 1º de setembro foi concedida a sesmaria do Enguaguaçu aos seus povoadores, data simbólica do início da povoação. As terras junto ao rio Jarabatyba (ou Jurubatuba) – que também incluíam a Ilha Pequena ou Barnabé – já haviam sido concedidas, em 1536, a Brás Cubas, por Martim Afonso de Souza, por meio de sua mulher e procuradora Ana Pimentel. Brás Cubas, que passou a residir na região por volta de 1540, iniciou o plantio de cana-de-açúcar e outros gêneros de primeira necessidade. Pouco antes disso o casal Luis Góes e Catarina de Aguillar já haviam mandado construir na região do Enguaguaçu uma capela em louvor à Santa Catarina de Alexandria, posteriormente conhecida como Outeiro de Santa Catarina.

Com a intenção de se instalar mais próximo à Vila de São Vicente, Brás Cubas adquiriu, em 1542, parte das terras de Domingos Pires e, em 1546, outra parte de Pascoal Fernandes. Nessa área próxima ao Outeiro de Santa Catarina e imediações, Brás Cubas construiu sua residência e fundou, a 1º de novembro de 1543, a Irmandade para edificação do Hospital da Santa Casa de Misericórdia de Todos Santos. Na mesma época e região os padres jesuítas construíram o Colégio São Miguel.

Ao verificar que o local em que se fixara era mais protegido para o transporte de cargas de São Vicente, Brás Cubas logrou em obter a transferência do porto vicentino – situado na Barra Grande, atual Ponta da Praia – para o Enguaguaçu, no lagamar interno, defronte ao Outeiro. A região possuía mananciais de águas potáveis, facilidades de comunicação e circulação com áreas vizinhas e maior proximidade das vias que atingiam ao planalto. Nessa ocasião o povoado recebeu a primeira denominação em língua portuguesa: Porto da Vila São Vicente ou, também, Porto de São Vicente. Por conta do desenvolvimento da Santa Casa, entretanto, o povoado logo passou a ser conhecido como Porto de Santos e, mais tarde, Santos. Pequenos sítios se alocaram naquelas imediações a fim de desenvolver a agricultura de gêneros de primeira necessidade e a pesca para consumo próprio. Assim, aos poucos o povoado de Santos se desenvolvia. Uma provisão de 1544 assinada por Ana Pimentel nomeou

Brás Cubas Capitão-mor da Capitânia de São Vicente, que proclamou, definitivamente, a independência de Santos de São Vicente, conferindo-lhe foros de Vila a 1º de Novembro de 1546.

Inicialmente o ancoradouro santista teve uma função dupla: quer atendia às naus e caravelas que chegavam do velho continente quer servia às embarcações de moradores da região, que se locomoviam por meio de canoas. Dadas suas qualidades portuárias significativas – estuário profundo, resguardado pela ilha fronteira de Santo Amaro e de simples acesso, e situado não muito longe do principal núcleo urbano da região –, o porto de Santos não tardou em firmar sua preeminência ante os outros portos de São Paulo, tais como os de São Sebastião e Ubatuba, na banda norte do litoral paulista. Mas apesar do crescimento em importância do porto santista – um pouco ofuscada, é verdade, no século XVII –, a cidade de Santos não se alterou significativamente durante o período Colonial. À área originalmente ocupada pelo Outeiro e imediações foi incorporada a faixa de terras que, grosso modo, vai até onde hoje conhecemos como praça Rio Branco. Em 1714, de acordo com a *Planta da Vila de Santos e seu Porto*, havia nesse bloco de terra um cais geral, um atracado para navios, a Igreja Matriz, o Convento de São Francisco, o Convento do Carmo, o Convento dos Padres da Companhia de Jesus a Santa Casa da Misericórdia, o Forte de Santos, um quartel para os soldados do forte, uma bateria de canhões, dentre outras edificações, talvez particulares. Fora desse eixo havia apenas o Convento de São Bento (1650), situado no morro homônimo. De acordo com a planta *A Villa de Santos no anno da independência: tentativa de reconstituição topográfica segundo os documentos da época*, a cidade de Santos já contava, em 1822, com cerca de vinte ruas, dentre elas as do Rosário, Santa Catarina, Setentrional, do Quartel, Josefina, Direita, do Campo, Santo Antonio, da Praia, São Bento, Antonina, da Alfândega, do Inferno e da Misericórdia, além de algumas travessas.

O alastramento das lavouras de café na segunda metade do século XIX – desde o vale do Paraíba, passando por Campinas, até e alcançar o Oeste Paulista –, ao trazer consigo uma alta potencialidade econômica, impôs à Província de São Paulo uma alteração sensível em sua infra-estrutura viária, notadamente entre as áreas produtoras e o porto de Santos. Se por um lado a estrada de ferro surgia como a maior inovação tecnológica no ramo dos meios de transporte terrestres do século XIX, por outro, pensando-se na expansão vertiginosa lavoura cafeeira, a ferrovia mostrava-se como a solução viária mais rápida e eficiente. Ademais, os lucros auferidos com a valorização do café no mercado internacional viabilizavam a importação do maquinário necessário para a implantação das ferrovias.

Constituindo o primeiro trecho ferroviário da Província de São Paulo, a *São Paulo Railway* (depois denominada Santos-Jundiaí), inaugurada em 1867, desempenhou por mais de

meio século a função de “funil” da produção do planalto paulista, principalmente após o surgimento de outras ferrovias em terras planaltinas, tais como a *Ituana*, *Mojiana*, *Paulista* e *Sorocabana*. A ferrovia alterou o tecido urbano de Santos, uma vez que, ao associar-se ao porto, ela consolidou a condição de pólo comercial importador/exportador da cidade. Por essa época novas áreas de povoamento surgiram, como a Alemôa e o Saboó, áreas próximas ao Valongo, já em direção a Cubatão.

O transporte das mercadorias que chegavam a Santos pela linha férrea ficava a cargo de carroças, que as levavam aos trapiches ou pontões situados ao longo da praia, compondo assim o porto da cidade. Os trapiches eram armazéns que se ligavam ao estuário por meio de precárias pontes de madeira que possibilitavam a carga e descarga das embarcações que ali aportavam. Em 1880 havia cerca de 10 trapiches, ao passo que nove anos mais tarde esse número saltou para 23. Os mais conhecidos eram os da Alfândega, Arsenal, 11 de Junho, Praia, Consulado, Capela, Sal, Banca e da Estrada de Ferro. Já os pontões constituíam locais em terra de onde saíam os barcos para realizarem operações de transbordo nas ocasiões em que houvesse a superlotação nas pontes e trapiches do porto. Nesse sentido, os navios que não conseguiam vaga nos atracadouros tinham a possibilidade de se abastecer sem a necessidade de esperar por longos períodos (GONÇALVES; NUNES, 2008).

No terceiro quartel do século XIX ainda inexistia, portanto, um porto com instalações apropriadas para dar conta às crescentes exportações. Embora já em 13 de outubro de 1869 o Decreto Imperial nº 1746 autorizara o governo a construir docas e armazéns para carga, descarga e conservação das mercadorias no porto de Santos, as obras não obtiveram o êxito esperado. Com o aumento do comércio na região, a modernização portuária tornou-se uma questão de primeira ordem. Em 1880 foi criada a *The City of Santos Improvement Co. Ltd.*, empresa que incorporou a Companhia Melhoramentos de Santos e passou a prestar serviços de água, iluminação e transporta de passageiros e cargas, vindo a se tornar um marco da modernização da prestação de serviços na cidade (BELLINTANI, 2003).

Apenas em 1886, entretanto, é que foi realizada a concorrência pública que se cristalizaria na construção do um novo porto. Dois anos depois foi publicado o Decreto nº 9.979, o qual autorizou a concessão que permitiria levar adiante as obras de melhoramento do porto. O grupo de empreendedores responsável pela execução das obras era composto por José Pinto de Oliveira, Cândido Gafrée e Eduardo Guinle. Era o início do que mais tarde ganharia o nome de Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e, depois, de Companhia Docas de Santos.

A Companhia de Docas remodelou o porto em etapas. O primeiro trecho do novo cais foi inaugurado em 1892, contando com uma extensão de 260m. Sete meses depois foi aberto o primeiro armazém e, no ano seguinte, entregues mais 400m de cais. Ainda em 1893 foi

estabelecida a ligação dos trilhos da Santos-Jundiá com a estrutura ferroviária interna do porto. A modernização do cais ampliou-o. Agora ele estendia-se do Valongo ao Paquetá. O bairro do Valongo, originalmente composto por residências de alto padrão, cedeu espaço para grandes armazéns de estocagem de café. A Companhia de Docas estabeleceu, ainda, uma linha de bonde de para uso exclusivo de seus funcionários, atravessando a Vila Macuco.

Em fins do século XIX a cidade de Santos não era mais a mesma. O centro inicial contava com uma estrutura urbana muito mais complexa do que de outrora. A *Planta de Santos feita por Jules Martin, em 1878* nos indica a presença de hotéis, consulados, correios, lojas, chafarizes, uma linha de bonde, pequenas fábricas, uma central de telégrafo, um teatro e dois cemitérios. A região do Valongo ficou cada vez mais sufocada pela ampliação do porto. O Paquetá – que até então tinha como eixo central o cemitério, inaugurado na década de 1850 – alargou-se para todos os lados, ocorrendo o mesmo com Vila Nova e parte da Vila Mathias.

- *A ocupação da Área Insular de Santos no século XX*

Com o início de projeto de modernização do porto, em fins do século XIX, imensos aterros foram feitos para a construção do novo cais, a exemplo da região do Paquetá. Entre a Ponta do Camarão (atualmente Escritório do Tráfego da C.D.S.) e os Outeirinhos (antiga chácara que pertenceu à família dos Andradas), a margem do canal descrevia um tipo de parábola, com vértice situado nas proximidades do Hospital do Isolamento (hoje Centro de Saúde) que se comunicava com o mar por meio de um ancoradouro. Na intitulada *Planta Geral da cidade e arredores de Santos, mostrando projeto de arruamento para servir de base ao traçado das ruas e praças no desenvolvimento futuro da cidade*, provavelmente elaborada em torno do ano de 1900, é possível observar o quanto se projetava avançar em direção ao mar.

Em cima desse golfo soterrado os técnicos da Companhia Docas construiriam, ao longo das primeiras décadas do século XX, 12 armazéns externos, os prédios da Tecelagem e do Ministério da Agricultura, além de abrir ao tráfego urbano as avenidas Álvaro Fontes, Dr. Carvalho de Mendonça, Princesa Isabel, Ulrico Mursa e Gaffrée e Guinle, bem como as ruas Chile, Uruguai, Antenor da Rocha Leite, Anhanguera, Osório de Almeida, Silvério de Souza, Guilherme Weinschenck, Eduardo Guinle e Cândido Gaffrée. Em 1909, o porto de Santos já possuía mais de 4.720 metros de cais (HONORATO, 1996). Por meio das plantas *Estado Atual da cidade de Santos* e *Planta da Cidade de Santos, com Índice Comercial e Industrial*, respectivamente de 1921 e 1918, é possível diagnosticar sensíveis alterações na

configuração do espaço nas imediações do Cemitério do Paquetá, que já contava com a Bacia do Mercado, a canalização do ribeirão dos Soldados e parte do novo cais como seus armazéns.

A região escolhida para a construção do novo mercado municipal também sofreu alterações significativas. A remodelação urbana da Vila Nova trouxe consigo um novo traçado de ruas que seriam implementadas no limite da região estuarina, chegando a avançar para dentro do mar. O novo mercado – logo conhecido como Mercado Municipal ou do Paquetá – foi inaugurado em 1902. Em 1906, quatro anos após a construção do novo mercado, estava criada a Bacia do Mercado, um local de grande importância para a vascularização do comércio de gêneros de primeira necessidade no litoral santista, e que aos poucos foi ganhando destaque como meio de transporte entre Santos e as cidades litorâneas vizinhas, especialmente Itapema, depois Distrito de Vicente de Carvalho, pertencente ao município do Guarujá. Com auxílio da *Planta e Projetos de Santos*, publicada sob a coordenação do engenheiro chefe da Comissão de Saneamento Saturnino de Brito, em 1910, é possível notar uma alteração significativa nas imediações do Cemitério do Paquetá, na Vila Nova. Além do Mercado Municipal e da Bacia do Mercado, a planta evidencia o surgimento de novas ruas para além do Cemitério do Paquetá, bem como a canalização e retificação do ribeirão dos Soldados e a instalação de armazéns pela Companhia de Docas em meio ao alastramento da zona portuária para a região.

A canalização do Ribeirão dos Soldados fixou um novo receptor de águas, em paralelo ao estuário, que seguia por trás dos morros e estendia-se do Jabaquara até a Bacia do Mercado, permitindo assim a drenagem dessa nova área de ocupação da cidade de Santos. A Bacia do Mercado assistiu à ampliação de seu papel de ponto de circulação de pessoas no litoral santista. A partir do início do século XX, quando o Guarujá viu intensificar sua urbanização, o movimento de transporte de passageiros e mercadorias na ligação com a vizinha cidade de Santos, atravessando o Estuário do porto santista, ganhou força. As *catraias*, o meio de transporte marítimo mais popular entre Vicente de Carvalho e o centro de Santos consolidou-se como um dos meios de transporte coletivo mais peculiares da baixada santista. Atualmente cerca de 85.000 passageiros são transportados por semana entre Vicente de Carvalho e Santos (SOUZA, 1999).

Paralelamente, em meio às alterações sofridas pelo Paquetá e Vila Nova, outras áreas passaram a ser ocupadas ou alteradas. A Vila Mathias expandiu-se para o interior da Ilha de São Vicente, sentido Monte Serrat. No outro lado na Ilha, na face banhada pela Bahia de Santos, intensificou-se a ocupação da Ponta da Praia e da orla dos atuais bairros de Embaré, Aparecida, Boqueirão, Gonzaga e Pompéia, já na divisa com São Vicente. Depois da década de 1910 as áreas de Campo Grande, Marapé, Jabaquara e Vila Belmiro foram anexadas ao complexo urbano da cidade e, finalmente, na segunda metade do século XX as demais áreas

tornaram-se regiões de moradia, porém respondendo a um crescimento profundamente desordenado (ARAUJO FILHO, 1967).

No entanto, o avanço da malha urbana da cidade de Santos e, conseqüentemente, as movimentações demográficas, sociais, econômicas e culturais das quais tratamos somente foram possíveis com o avanço dos serviços urbanos, a melhoria das condições sanitárias e a expansão da rede de transportes por bondes. Esses elementos foram o principal tema das discussões do poder público no final do século XIX e começo do XX na cidade, e apenas ao longo de anos de discussão os planos foram postos em ação, possibilitando o crescimento urbano da cidade de Santos.

A partir da década de 1940-1950, segmentos da classe média passaram a residir naqueles bairros considerados proletários – Campo Grande, Vila Belmiro e Vila Macuco e o entremeio das Avenidas Ana Costa e Conselheiro Nébias –, de modo a determinar uma migração das famílias de baixa renda para outras localidades da ilha. As áreas de morros (Penha, Fontana e Nova Sintra) e de várzeas (Chico de Paula, Areia Branca e Matadouro) começaram a ser fracamente povoadas, tornando-se novos redutos do operariado santista (MELLO, 2008: 121). Sobre tal fenômeno notou Araújo Filho (1965: 48):

“Como se tornasse difícil a aquisição de terrenos na planície, em virtude da penetração da classe média em áreas até então nitidamente operárias (Campo Grande, Macuco, Marapé), e as áreas vazias ficassem a muita distância do centro comercial, houve uma como que invasão das áreas ainda desocupadas dos morros, agora em encostas voltadas para os bairros residenciais da planície, isto é, voltadas para os lados do mar, ou nos topos de alguns morros, mais propícios à moradia (...). Não só superlotaram certas áreas, como desmataram outras que não permitiam construções. E as conseqüências não se fizeram por esperar: os escorregamentos tornaram-se freqüentes, com as chuvas de verão, com graves prejuízos para os moradores, inclusive para os que habitam nos sopés dos morros atingidos”.

Enquanto bairros residenciais surgiam, outros de feição mais industrial também ganhavam corpo, como foi o caso do Saboó e da Alemôa. A região do Saboó começou a ser ocupada por conta da construção do Cemitério Municipal da Philozophia (hoje da Filosofia ou simplesmente do Saboó), no final do século XIX, ao pé da ferrovia Santos- Jundiaí, do rio Saboó e do Morro São Bento. Aberto a 10 de abril de 1892, o cemitério compreendia apenas 7.000 m². Após a desapropriação da Chácara da Filosofia, o cemitério passou a contar, então, com 24.000 m². A inauguração da segunda parte ocorreu em 1896. A partir da *Planta Geral da cidade e arredores de Santos, mostrando projeto de arruamento para servir de base ao traçado das ruas*

e praças no desenvolvimento futuro da cidade, provavelmente elaborada no fim do século XIX, pode se observar a presença do cemitério e o projeto de arruamentos para a região.

Na mesma época da abertura do cemitério entrou em funcionamento, na região do Saboó, no caminho para São Vicente, um matadouro municipal, construído por Luiz Pinto de Amorim e Jacob Emmerich. Erguido de acordo com os preceitos da época, o matadouro dispunha de Mangueira com capacidade para cerca de 50 bois, compartimento de seringa, sala de sangria, tiragem de couro e esquartejamento, dois grandes fogões com tachos para limpeza das vísceras, dependências para administração e outras. Os animais, quando chegados ao matadouro, eram postos para descansar no Voturuá e na Av. Antonio Emmerich (AZEVEDO, 1972).

As atividades do matadouro foram extintas pela prefeitura em 1916. O local, no entanto, permaneceu como ponto de referência por muitos anos para as populações da região. Em uma planta de 1930, organizada pela Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal, o matadouro ainda aparece referenciado na região do Saboó.

Com o crescimento do porto e da demanda por novas áreas de armazenamento, o bairro do Saboó tornou-se, aos poucos, um misto de bairro residencial e industrial, característica que permanece até os dias de hoje. Poucos são os resquícios dos primeiros momentos de ocupação do bairro, além do traçado das ruas, do cemitério e de alguns galpões (*Prancha 1*).

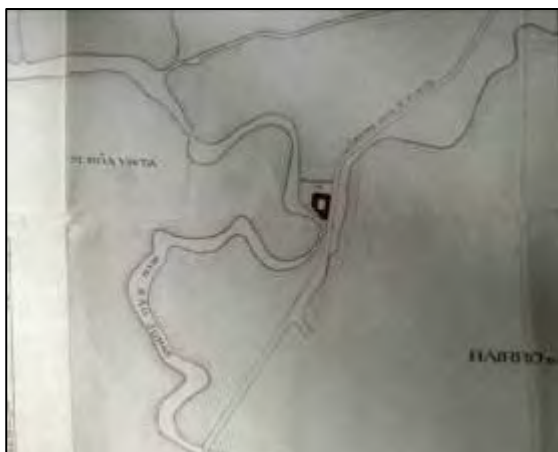
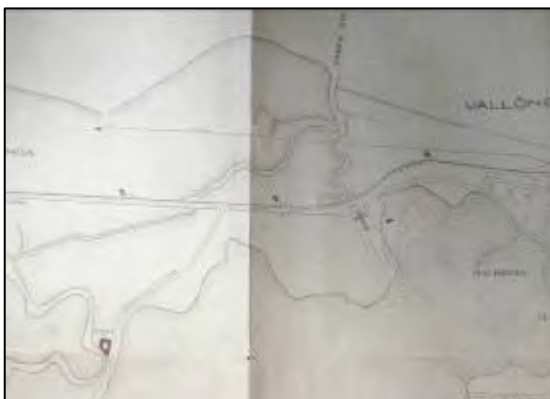
Ao lado do Saboó, em direção a Cubatão, encontra-se o bairro da Alemôa. Originalmente conhecida como “Allamoá”, a região que mais tarde serviria de depósito para líquidos inflamáveis começou a ser ocupada ainda em fins do século XIX. Para ligar a Alemôa ao cais, assentou-se uma linha férrea, que terminada teria cerca de 3 km (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1896: 59). Em 1897, concluída a implantação dos trilhos e o aterro na região, foi iniciada a construção de armazéns para líquidos inflamáveis, os quais seriam ligados por um novo desvio a uma nova estação da São Paulo Railway (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1897-1899: 09). Em 1898 estava concluído um armazém de inflamáveis, outro de dinamite, e as casas dos guardas e dos trabalhadores.

Prancha 1 – Exemplos de mapas históricos, Saboó, Matadouro e Galpão Saboó



Saboó final XIX.

Matadouro.



Matadouro.

Galpão Saboó.



Galpão Saboó.

Em 1902 foi feito o asfaltamento nos armazéns de inflamáveis; forrou-se o teto com tábuas finas e substituiu-se a cobertura por telhas francesas. Todos os edifícios foram caiados e pintados; nos depósitos foram aplicados pára-raios (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1900-1902: 58). Por meio da *Planta da cidade de Santos e seus arredores, levantada pela Comissão de Saneamento em 1903, coordenada pelo Engenheiro José Pereira Rebouças* é possível notar, além da linha férrea e de um pequeno cais, o projeto de arruamentos para a região da Alemôa.

Em 1904, com os melhoramentos já existentes, os armazéns inflamáveis e explosivos achavam-se em bom estado, segundo relatório da Diretoria da Companhia Docas de Santos (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1903-1905: 34).

Ao que parece, a estrutura urbana da região da Alemôa pouco mudou durante as duas primeiras décadas do século XX (**Prancha 2**), como sugere uma planta da cidade de Santos de 1920. É possível notar, entretanto, projetos de arruamentos para além da linha férrea, sentido interior da Ilha de São Vicente:

Nos anos quarenta a região já era conhecida como Vila Industrial da Alemôa. Contava com poucas ruas, menos de dez, mas já indicava seu crescimento no sentido de Cubatão, na atual região da Vila Casqueiro. A partir da *Planta Geral do Cais*, produzida pela Companhia Docas em 1942, é consegua-se vislumbrar um pouco desse movimento.

Nos anos cinqüenta o complexo da Alemôa sofreu sucessivos incrementos. Em 1957, foram construídos 4 tanques – OC-5, OC-6, OC-7 e OC-8 – de 22.500 m³ cada um, destinados ao recebimento de petróleo bruto (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1958: 50). No ano seguinte concluiu-se a segunda etapa do novo calçamento da Alemôa, bem como de novas linhas férreas. Ainda em 1958, foram encomendados aparelhos para a defesa contra incêndios para os tanques da Alemôa e Saboó (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1958: 42). Tais instalações só foram concluídas em meados dos anos sessenta. Em 1959, iniciou-se a construção de uma casa de bombas para o recalque de óleo combustível a fim de apressar o carregamento dos navios (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1959: 43). Tal crescimento pode ser observado pela planta *Brasil-Costa Sul. Porto de Santos. Levantamento efetuado pela Marinha do Brasil em 1959*.

A infra-estrutura do parque da Alemôa continuou a crescer nos anos sessenta e setenta (**Prancha 3**). Em 1966, foi concluída a construção de dois edifícios fechados para armazéns e três galpões abertos para inflamáveis (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, s/d: 57). Em fins dos anos setenta, a Alemôa era um bairro eminentemente industrial, composto de galpões e reservatórios para fertilizantes. O traçado de suas ruas denunciava o caráter do bairro, que a essa época já se alongara até o limite com o município de Cubatão.

Nos anos oitenta o Terminal da Alemôa dispunha de um *pier* com 631 metros de comprimento, quinze tanques para depósito de produtos a granel e dois galpões para inflamáveis embalados. Duas linhas de dutos interligavam esse terminal com o da Ilha Barnabé. Por essa época, o jornal *A Tribuna* publicou um artigo se referindo ao esvaziamento demográfico da Alemôa e do seu perfil eminentemente industrial:

“Em meados da década de 20, moravam na Alemôa umas 200 famílias: todos se conheciam, freqüentavam o saudoso Alemôa Futebol Clube e participavam de bailinhos nos fins de semana. Os vizinhos estavam sempre dispostos a ajudar uns aos outros, ninguém ficava esquecido em horas de apuro e não se temia roubos ou violências. Mas, tudo se acabou com a abertura da Via Anchieta, que expulsou a quase totalidade das famílias.

Trata-se de um dos maiores bairros de Santos, mas, por ser uma zona industrial, vivem lá pouco mais de 2.100 pessoas, a maioria concentrada no Jardim Piratininga, núcleo de 230 casas populares financiadas pelo BNH.

Os espaços verdes restantes desaparecem aos poucos para dar lugar a novas empresas e o já comum trânsito de caminhões pelas ruas só tende a aumentar. Enquanto cresce o número de bares onde motoristas e operários conversam e tomam pinga, aumenta a quantidade de homens, mulheres e crianças que diariamente reviram o lixo da Prodesan e catam restos para não morrer de fome.

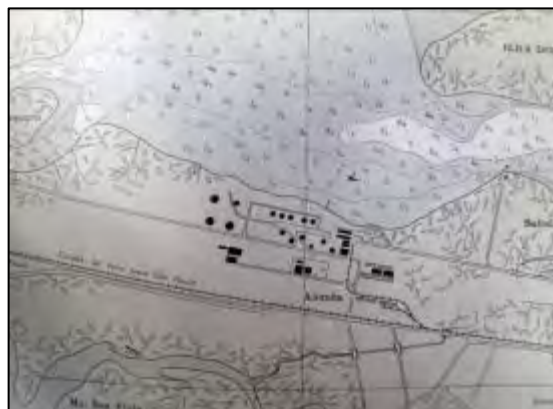
Quem conheceu a Alemôa daqueles tempos se admira de vê-la crescer e se consolidar como um bairro industrial. No porto onde fundeavam barcos de pescadores, estão atracados navios carregados de produtos químicos e, nas ruas, o trânsito de caminhões é bem maior que o de pessoas ou automóveis” (A TRIBUNA, 25/11/1982).

Muito pouco restou da antiga infra-estrutura da Alemôa. O desenvolvimento do porto e aquisição de novas tecnologias solapou os antigos galpões, armazéns e outros resquícios dos primeiros tempos. Em alguns pontos do bairro é possível encontrar edificações mais antigas, como este galpão, da primeira metade do século XX, situado na empresa Intertek.

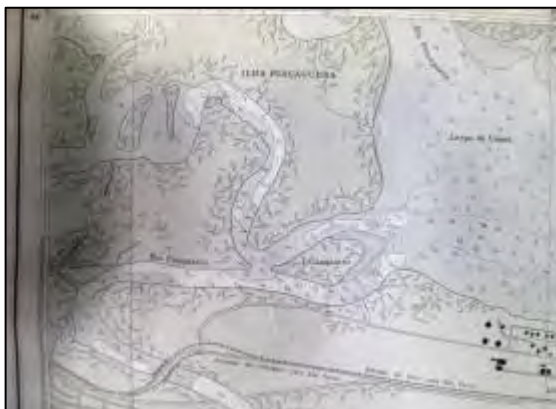
Prancha 2 – Exemplos de mapas históricos da Alemôa



Alemôa 1959.



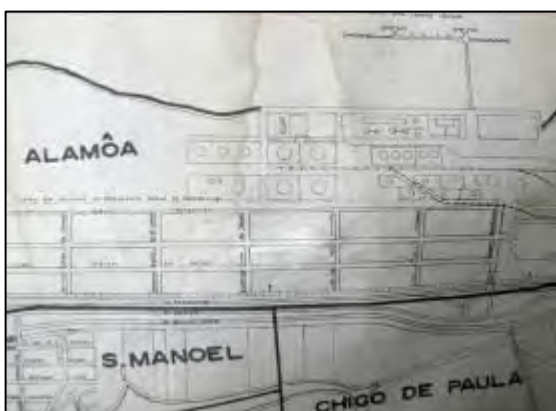
Alemôa 1959.



Alemôa 1978.



Alemôa 1959.



Alemôa 1978.



Alemôa 1978.

- *Observações complementares sobre a ocupação da Área Insular de Santos*

Embora o processo de ocupação da Área Insular de Santos seja relativamente conhecido e estudado, o mesmo não se pode dizer sobre o uso do Estuário Santista, dimensão que só poderá ser efetivamente compreendida por meio de pesquisa documental específica. De qualquer forma, se tomarmos a evolução urbana e portuária da Área Insular de Santos como um vetor de entendimento sobre a utilização do Estuário santista, podemos pensar a questão, diacronicamente, em alguns momentos (**Figura 2**):

1) século XVI até meados do século XIX: período caracterizado por um provável uso mais restrito das áreas do canal que vão do Paquetá, passando por Vila Nova, Mathias, Estuário e Macuco, à Ponta da Praia, uma vez que tal faixa de terra não havia sido sistematicamente ocupada até então. Por outro lado – e aqui reside um fator importante –, é provável que as águas do canal que vão do antigo porto (região do Outeiro de Santa Catarina e Alfândega), passando entre a Alemôa/Saboó e os largos de Santa Rita e do Canéu até Cubatão, fossem muito mais freqüentadas nesse período pré-ferrovia Santos-Jundiá (1867) do que posteriormente, quando a ligação comercial planalto/litoral foi monopolizada pelo tráfego de trens. Vale lembrar que, tendo como ponto de partida o litoral, uma das vertentes mais utilizadas do chamado Caminho do Mar era percorrida inicialmente por meio de canoas, que varavam o largo do Canéu a fim de atingir, um quilometro acima da barra, o porto de Santa Cruz ou Armadias, em Cubatão. Além disso, o “aterro de Cubatão” – espécie de estrada com 13 km de extensão que ligava esta localidade a Santos e que extirpou o uso de canoas para o trecho – só foi concluído no final da década de 1820. Nos anos 1840, a construção da Estrada da Maioridade (depois Estrada do Vergueiro), ligando o planalto paulista à baixada santista, consolidou um caminho eminentemente terrestre entre São Paulo e Santos.

2) Final do século XIX até a primeira metade do século XX: período caracterizado por uma significativa ampliação da área do porto de Santos e da malha urbana da cidade, que ocupou toda a orla da Ilha de São Vicente. Os sucessivos aterros de áreas do Paquetá, Vila Nova e Mathias e Macuco fizeram com que essa região do canal fosse mais freqüentada por embarcações. A expansão do porto para o Valongo, Sobobó e Alemôa aumentou, também, o tráfego de embarcações nessa parte do canal. Com o crescimento das cidades da Baixada Santista nesse período, o canal também serviu como importante fonte de renda para inúmeras famílias de pescadores de Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá. É dessa época o surgimento de comunidades de pescadores como as de Ilha Diana, Conceiçãozinha e Sítio Cachoeira.

3) Meados do século XX até os dias de hoje: período caracterizado pela intensificação de uso de todas as áreas do Estuário Santista, exceto do recorte que vai da Alemôa à Cosipa (fundada em 1953), em Cubatão. A gradativa poluição dessa parte do canal de Santos afastou os pescadores, que passaram a pescar em outras áreas, especialmente no canal de Bertioga. De alguns anos para cá a despoluição do canal tem trazido de volta pescadores para essa área do canal, embora em menor número que outrora, devido à baixa piscosidade de suas águas e às restrições legais sobre a atividade pesqueira.

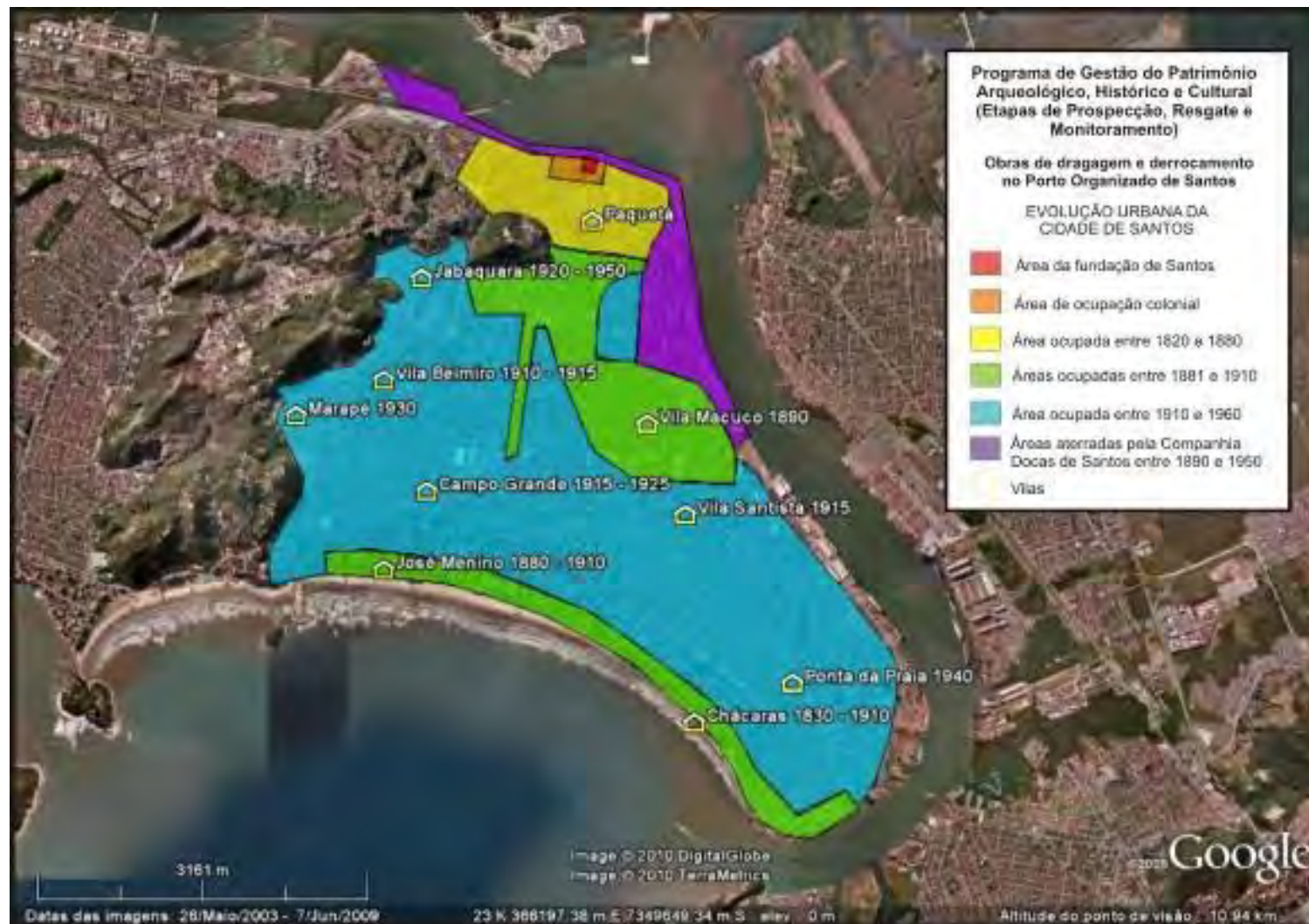


Figura 2 – Evolução Urbana de Santos – áreas aterradas pela Companhia Docas de Santos entre 1890 - 1950

1.2.3 Ocupação da Margem Esquerda do Estuário de Santos

- *Área Continental de Santos*

A área continental do município de Santos possui 231,6 km², dos quais 206 km² fazem parte do Parque Estadual da Serra do Mar. Quase seis vezes maior do que a parte insular da cidade, e contando com aproximadamente 4 mil moradores, a área continental faz limite com os municípios de Cubatão, Guarujá e Bertioga e, no alto da Serra do Mar, com Santo André e Mogi das Cruzes. Até 1999 a área era dividida em três bairros: Ilha Diana, Caruara e Monte Cabrão. Após a aprovação da Lei de Uso e Ocupação do Solo da Região (n.º 359 / 99), a área foi repartida em nove seções, formando bairros regularizados num total de 25 km². Além dos já existentes, a área passou a contar com os bairros Quilombo, Nossa Senhora das Neves, Barnabé, Guarapá, Trindade, Cabuçu-Caeté e Iriri.

Ainda que pouco habitada e, à primeira vista, de povoamento recente, a região atualmente composta pelas Ilhas Barnabé, dos Bagres e Diana, pelos Largos do Caneú e das Neves, pelos canais de Santos, Piaçaguera e Bertioga fazem parte do lento processo de ocupação do litoral santista que, desde o século XVI, teve na fixação de uma zona portuária seu ponto nevrálgico e na manutenção do Caminho do Mar uma constante mobilização humana no sentido de garantir uma ligação entre o planalto e a costa paulistas.

Certamente a transposição da Serra do Mar era a etapa mais crítica e perigosa do caminho que ligava o litoral ao planalto, sobretudo à vila de São Paulo. Recorrentemente esse caminho foi retratado, tanto na literatura como na iconografia, como lugar de padecimento dos europeus: indígenas, animais selvagens, mosquitos em quantidade inacreditável além da própria inclinação do terreno, o que obrigava em certos trechos os viajantes a andarem quase que de gatinhas, agarrando-se a ramos e troncos pelo caminho. Com o desenvolvimento das vilas no planalto e o aumento do fluxo de pessoas a partir do porto de Santos, aqueles viajantes de maiores posses passaram a fazer o caminho em cadeirinhas ou redes transportadas por indígenas e, muito mais raramente, escravos.

Embora a subida da serra fosse o trecho mais difícil da ligação entre planalto e litoral, as vias de comunicação litorâneas constituíam uma parte importante do percurso, tanto pelo fato de ser o ponto de partida para São Paulo como pela sua proximidade do porto de Santos.

É difícil precisar a genealogia dos caminhos antigos referentes ao litoral santista. No entanto, é possível observar que, certamente mais restrita no início da colonização, a malha viária da Baixada Santista dinamizou-se ao longo dos séculos XVII e XVIII.

Na ilha de São Vicente, os principais caminhos eram: a) *caminho entre São Vicente e a atual ponta da Praia*: este caminho aproveitava as praias que surgem desde Itararé até o Embaré, o que mantinha, de certa forma, o velho caminho existente durante a expedição de Martim Afonso; b) *Caminho de Santos a São Vicente* ou *Caminho Velho*: estrada que contornava pelo norte e oeste a zona montanhosa do centro da ilha e que servia ao Engenho de São Jorge dos Erasmos; c) *Caminho de Santos para São Vicente, caminho da Vila para a Praia* ou *caminho novo*: partindo de Santos, esse caminho contornava a zona montanhosa central pelo leste e sudeste, atingindo a praia de Itararé e depois São Vicente; d) *Caminho de Santos para a atual ponta da Praia*: constituído em zigue-zague, esse caminho se afastava da costa com o intuito de evitar os brejos e manguezais; e) *Caminho dos Barreiros*: tendo como ponto de partida São Vicente, esse caminho atingia o largo dos Barreiros seguindo a margem esquerda do estuário de São Vicente; f) *Caminho para Cubatão*: iniciando-se em São Vicente, o caminho se articulava com Santos via Caminho velho, buscando evitar brejos e manguezais por meio de um trajeto que seguia próximo aos morros, a oeste da Baixada (PETRONE, 1965: 93-94).

Tomados em conjunto, os caminhos do litoral santista se articulavam em torno de um sistema de circulação vicinal, onde o aproveitamento das vias aquáticas se dava em número muito maior que as terrestres, excetuando-se, obviamente, dentro da ilha de São Vicente. Os principais eixos desse sistema articulavam, destarte, Santos- Cubatão, Santos-Bertioga e São Vicente-Itanhaém.

Localizado ao pé da Serra, Cubatão desempenhava a função de um de pedágio e de armazenagem dos produtos planaltinos. Em 1713, o controle do contrato da passagem de Cubatão ficou sob o domínio dos jesuítas do Colégio de São Paulo, que ali fundaram uma extensa fazenda para o abastecimento dos viajantes. Embora tal contrato não permitisse que os jesuítas angariassem recursos significativos – uma vez que a arrecadação regular não passava de 1% do valor de cada carga (MONTEIRO, 1995: 122-123) –, a presença da Companhia de Jesus na passagem de Cubatão forneceu aos inacionos um importante instrumento de poder na região. Em 1714, a administração metropolitana ordenou que os direitos de passagem fossem incorporados ao fisco da Coroa, o que de fato só ocorreu em 1743, rendendo cerca de 200\$000 para a Fazenda Real (MENDES, 1994). Após a expulsão dos jesuítas da América portuguesa, em 1759, o porto de Cubatão ainda manteve sua importância estratégica para a economia da região, ficando sob o controle do governo da Capitania. Afinal, antes mesmo da construção do aterrado, era por Cubatão que se embarcava para o porto de Santos todas as mercadorias oriundas do planalto. A partir de 1778, os contratos passaram a serem arrematados por particulares e com a validade de três anos.

Uma das primeiras rotas utilizadas pelos colonizadores portugueses para percorrer a região do Estuário de Santos e adjacências – onde atualmente encontramos as Ilhas Barnabé, Diana e dos Bagres, os Largos do Canéu e Santa Rita, além das vilas Quilombo, Casqueiro e Monte Cabirão – foi o chamado *Caminho do Padre José*. Como a maioria das rotas da época que conectavam o litoral ao planalto, o Caminho do Padre José baseou-se em trilhas indígenas pré-cabralinas, notadamente numa re-interpretação do Caminho do Perequê. Equivocadamente atribuído ao Padre Anchieta, talvez pelo fato do jesuíta tê-lo utilizado com frequência, o Caminho do Padre José ligava São Paulo a São Vicente, tendo sido aberto provavelmente entre 1555 e 1560.

Tendo como ponto de partida o litoral, o caminho era percorrido inicialmente por meio de canoas, que varavam o Largo do Canéu, a fim de atingir, um quilômetro acima da barra, o porto de Santa Cruz ou Armadias. Já na Serra de Paranapiacaba e a oeste do rio Perequê, atingia-se o vale do rio das Pedras e a Garganta do Tutinga. Alcançado o planalto, o viajante utilizava uma rota fluvial composta pelos rios Pequeno, Grande, Jurubatuba e Pinheiros (MENDES, 1994; WENDEL, 1952).

Fundamentais para o acesso ao planalto, os rios também desempenhavam importante papel no deslocamento humano dentro da região do Estuário de Santos, quer pela abrangência quer pelo traçado estratégico de suas águas. O Rio do Quilombo, por exemplo, começa na Serra do Mar – na área fronteira entre Santos e Mogi das Cruzes – e deságua no Largo do Canéu. Seu nome advém de um quilombo de escravos fugidos que existiu nas proximidades do leito do rio no final do século XVIII e início do XIX. Partindo da mesma serra, o Rio Jurubatuba banha a porção noroeste da Ilha Barnabé, desaguando no Largo de Santa Rita, junto ao Canal de Piaçaguera. O Rio Sandi, que envolve a Ilha Barnabé, inicia seu trajeto na área continental e segue em paralelo aos rios Jurubatuba e Diana, desaguando no Estuário. O Rio Diana, por sua vez, o qual envolve a Ilha Diana, deságua no Estuário, junto ao canal de Bertioiga. O Rio Piaçaguera, que emprestou seu nome ao bairro homônimo de Cubatão, nasce na região de Paranapiacaba, na Serra do Mar e desemboca no Largo do Enguaguaçu, contíguo ao do Caneú. O rio Casqueiro, que atualmente forma o canal de Santos até a área da Cosipa, banhava a Ilha dos Bagres e a Alemôa.

Dada à facilidade de locomoção pela região, a presença colonizadora portuguesa logo se fez presente. O atual Morro das Neves, que é banhado pelo Largo de Santa Rita, na entrada do Rio Jurubatuba, era conhecido no século XVI como Sítio das Neves. No local o colono Pero de Góis instalou, em 1532, o sítio “Madre de Deus”, entregue a seu irmão Luiz de Góis, que por seu turno fundou, em 1546, o Engenho da Madre de Deus, considerado um dos primeiros da baixada santista. A toponímia Nossa Senhora das Neves surgiu por volta de 1702, quando dona

Ambrósia de Aguiar – filha de Custódio de Aguiar –, juntamente com suas irmãs Ana e Catarina fundaram a Capela da Santa, deixando sob a responsabilidade do Capitão Francisco e do reverendo Cristóvão de Aguiar Daltro. Mais tarde, já em 1817, em meio ao governo de D. João VI, o sítio das Neves figurou no levantamento geral das terras do município de Santos, aparecendo como patrimônio da Capela e administrado pelo capitão José Francisco de Menezes, que o mantinha com oito escravos.

Instituído como um dos bairros da Área Continental de Santos, o sítio das Neves permaneceu com uma ocupação rarefeita ao longo do século XX. Em outubro de 1982, o jornal santista *A Tribuna* relatou, ainda de que forma um tanto romantizada, a situação do local:

“Em uma ilha de mata exuberante e muitos recantos pitorescos, um homem vive sozinho há 29 anos. A ilha é a das Neves, um morro encravado no Estuário de Santos, que marca a entrada do Rio Jurubatuba. O homem, Leonel Diogo Nunes, o Nelinho, 59 anos de idade, pele curtida e rosto estampando a tranqüilidade de quem vive em contato com a natureza, livre do barulho e da violência do mundo civilizado. Nunca ficou doente e o único remédio que toma é "um aperitivozinho, um café, de vez em quando". No mais, sobrevive graças ao que existe à volta: os peixes, os frutos. Um dos seus maiores prazeres é levar o visitante para conhecer melhor o seu mundo: a cachoeira de águas claras, as casas que antigos moradores deixaram para trás, as seculares ruínas da Igreja de Nossa Senhora das Neves” (A TRIBUNA, 28/10/1982).

O bairro do Quilombo, que atualmente conta com cerca de 50 famílias residentes junto à encosta da Serra do Mar, também fazia parte da sesmaria doada por Martim Afonso de Souza, em 1532, a Pero de Góis. No local foi construído um engenho de cana-de-açúcar, conhecido como Engenho dos Gayas ou dos Largachas – hoje como engenho do Rio Quilombo –, bem como um cemitério (SANTOS, 1937). Posteriormente, virou local de moradia para ex-escravos. Embora não se conheça o período exato da construção de tal engenho, ainda persistem ruínas remanescentes do mesmo, as quais foram tombadas pelo CONDEPHAAT, em 1974. É possível que tenha havido outros engenhos nas imediações do rio Quilombo, uma vez que a existência de um cemitério sugere uma aglomeração populacional não tão desprezível.

A Ilha Barnabé, que desde o início da década de 1930 funciona como depósito de produtos químicos e combustíveis, também foi alvo da colonização portuguesa ainda no século XVI. Antes mesmo da chegada de Martim Afonso de Souza, em 1532, a Ilha Barnabé já havia sido retratada no mapa XIV do *Yslario* de Alonso de Santa Cruz, capitão da Armada de Sebastião Caboto, italiano que percorreu o litoral santista entre 1526 e 1530. Na carta o povoado de São Vicente está simbolicamente reproduzido na área que corresponde à atual ilha Barnabé.

Trabalhando como guia da expedição de Martim Afonso de Souza, Henrique Montes, conhecedor da região, ambicionou para si a Ilha, até então conhecida pelos portugueses como Ilha Pequena. Conseguiu do donatário a doação da ilha e de algumas terras vizinhas de Jurubatuba. Mas, como observa Santos (1937: 135), a ocupação da Ilha Barnabé foi interrompida em 1534, com a morte de Henrique Montes, nos conflitos ocorridos em Iguape:

“Em 1534, com a guerra havida entre a gente de Iguape, onde moravam então os portugueses que haviam sido seus senhores e que haviam acompanhado o bacharel em sua retirada ordenada pelo rei, e os colonizadores de São Vicente, aqueles, como desforço natural à atitude traidora de Henrique Montes, invadiram a região vicentina, matando-o, e encerrando assim a primeira parte da história da São Vicente civilizada”.

Em 25 de setembro de 1536, cerca de dois anos após a morte de Henrique Montes, Braz Cubas obteve de Martim Afonso de Souza a doação da Ilha Pequena e das terras de Jurubatuba. Primeiramente encarregou seu pai – João Pires Cubas – de repovoar a Ilha; em 1540 o próprio Braz Cubas aportou na Ilha Pequena. Com a morte de Braz Cubas, a Ilha passou para seu filho Pedro e, posteriormente, aos padres carmelitas. Por essa época o local já era nomeado de Ilha de Braz Cubas ou ilha dos Padres. No século XIX, o santista Francisco Vaz Carvalhaes, que possuía o título de Comendador Barnabé, adquiriu a ilha que acabou levando o nome de sua comanda: Ilha Barnabé. Naquela época o local também era conhecido como Ilha do Carvalhaes.

Em seu testamento, de 1892, Carvalhaes doou parcela de suas possessões à administração santista (a Câmara Municipal de Santos só foi instaurada em 1908). Três anos depois, em 17 de fevereiro de 1911, o município deu permissão ao Clube de Regatas Vasco da Gama utilizar parte da área da ilha para a prática do remo. Mais tarde os terrenos foram permutados com a empresa Guinle & Irmãos, que viria a se tornar a Companhia Docas de Santos, atualmente Codesp.

Ao que parece a Ilha Barnabé permaneceu como um local composto de pequenos sítios e currais até o final da década de 1920, quando o local foi transformado em depósito de produtos químicos e combustíveis. Observando o mapa *South America – East Coast Brazil. Santos Harbour*, produção inglesa de 1913, é possível notar a presença de algumas edificações no sul da ilha (**Prancha 3**).

Em meio à escassez documental no que se refere à Ilha Barnabé, uma fonte de grande importância encontra-se no Museu do Porto de Santos. Trata-se de um manuscrito de 21 de março de 1929, intitulado *Despesas feitas com a aquisição da Ilha Barnabé e respectivas benfeitorias*, que indica os beneficiários resultantes da compra da Ilha Barnabé pela Companhia Docas de Santos. A partir dele é possível recompor, ainda que minimamente, o perfil de ocupação da Ilha Barnabé antes da instalação do terminal de líquidos. De acordo com o referido

documento, foram adquiridos pela Companhia Docas de Santos os seguintes itens: porções de terra (160.969 m² de Barnabé Francisco Vaz de Carvalhaes e 73.660 m² de Gabriela Nogueira da Silveira Lobo e outros); casas de madeira cobertas com telha ou zinco (cerca de 50); casas de madeira sobre pilares (cerca de 10); chalés de madeira (um); casas de pau-a-pique cobertas com telha ou zinco (cerca de 15); casas de alvenaria (cerca de 5); casas de alvenaria e madeira (menos de 5); galpões e barracões de zinco (menos de 5); além de um rancho, uma garagem e um pequeno cais. O montante gasto pela Companhia Docas de Santos foi de 2020:065, 400 réis.

A presença na Ilha Barnabé de casas de diferentes tipologias construtivas, galpões, barracões, um rancho e um cais sugere uma ocupação mais ampla e plural do que se costuma considerar para o local no início do século XX. Embora ainda fosse uma ocupação sem adensamento demográfico, se comparada à área continental de Santos, é inegável que antes da instalação do terminal de líquidos a ilha apresentava uma estrutura social, com famílias, propriedades e vínculos com a Ilha de São Vicente. Entre os nomes dos beneficiários com a aquisição da Ilha Barnabé pela Companhia Docas encontram-se, além da Câmara Municipal de Santos, da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e do Clube de Regatas Vasco da Gama, os nomes de dezenas de pessoas físicas (vide lista completa no Relatório de Andamento 7. Plataforma Multimídia/Cd em anexo).

Ainda em 1929, a Companhia Docas produziu a *Planta da Ilha Barnabé indicando as propriedades e benfeitorias adquiridas*, a qual mostrava a disposição da ocupação na ilha na época de sua aquisição. A partir dela dá para constatar a presença de edificações distribuídas por toda a ilha, especialmente na face voltada para a zona portuária de Santos.

A utilização da Ilha Barnabé para depósito de produtos químicos e combustíveis foi discutida a fundo pela Companhia Docas de Santos. As alternativas eram basicamente duas: prolongar o cais para o interior da Bahia, além da foz do Saboó, permanecendo na margem da cidade; ou abandonar essa margem, passando para a fronteira, desde a ilha de Barnabé até a curva da entrada do canal. Na primeira das possibilidades as vantagens eram as seguintes: evitar a travessia do canal de Santos e do da Bertioga, que teriam, fatalmente, que ser transpostos no caso da segunda alternativa; e estabelecer um menor transporte entre a via férrea e o cais. A segunda opção permitiria aproveitar terrenos de melhor qualidade, não obrigar grande aumento na área do porto e estabelecer áreas para a manobra dos vapores (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1927: 62-63)

Prancha 3 – Ilha de Barnabé



Detalhe da Ilha Barnabé em 1913 (acima) e 1942 (abaixo).



A Ilha Barnabé passou a ser utilizada como terminal de líquidos e combustíveis em 21.01.30. Com a planta *Ampliação da rede de esgoto de águas pluviais na Ilha Barnabé*, elaborada pela Companhia de Docas de Santos em 1944, nota-se a presença de diversos tanques e reservatórios.

A Ilha Barnabé passou por diversos melhoramentos ao longo do tempo. Em 1956 foi aberto o canal de navegação ligando os rios Sandi e Diana, junto à Ilha, a fim de suprimir um trecho submerso do futuro oleoduto Concençãozinha-Alemôa. (1956: 38). No ano seguinte foi erguido o tanque BE-1, de 22,35m de diâmetro e 12,19 de altura, e construído dois blocos de ancoragem para aumentar a linha de atração (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1958: 49-50). Dois anos depois foi concluído um tanque metálico para o armazenamento de benzol (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, 1960: 43). Em foi concluído um vestiário, junto à oficina de carpintaria e uma instalação sanitária na plataforma do tanque BE-1.

Atualmente a Ilha detém o maior volume de produtos químicos do Brasil em uma mesma área, com cerca de 170 milhões de litros. Nela se operam as empresas Vopak Brasterminais, Odjjell Terminail Ganel Química Ltda., Potenza Terminais e Argemil (MENGHINI; CUNHA-LIGNON; COELHO JÚNIOR; SCHAEFFER-NOVELLI, 2007). Não obstante sejam poucos os registros históricos referentes à Ilha dos Bagres, é provável que já fosse conhecida pelos portugueses desde o início da ocupação regional. Conhecida então como Ilha dos Bagrinhos, em virtude da sua grande quantidade de bagres – fenômeno que ainda ocorre durante o verão –, a atual Ilha dos Bagres ficava na rota de passagem dos que saíam do porto de Santos na direção do Largo do Canéu, via Rio Casqueiro. Ainda assim, a Ilha não chegou a passar por um processo de ocupação significativo. No mapa *South America – East Coast Brazil. Santos Harbour* há a indicação de apenas um curral na Ilha dos Bagres. Já na carta *Brasil-Costa Sul. Porto de Santos. Levantamento efetuado pela Marinha do Brasil*, de 1959, não consta indicação de ocupação humana (**Prancha 4**). O mesmo ocorre na carta *Santos, Estado de São Paulo*, produzida pelo Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo, em 1972.

A área ocupada pelas Ilhas Barnabé e dos Bagres foi objeto de análise do engenheiro, arquiteto e político Francisco Prestes Maia, nos final dos anos 40. Em seu *Plano Regional de Santos* (MAIA, 1950), estudo direcionado para o desenvolvimento da baixada santista, Prestes Maia elaborou um Plano Ferroviário Regional o qual enumerava as modificações necessárias para a região do Estuário de Santos. A idéia era integrar espacialmente a zona portuária de Santos a fim de dinamizá-la economicamente:

"A bitola larga terá nova linha de aderência, provavelmente pelo Vale do Quilombo. A antiga São Paulo Railway dividir-se-á em dois trechos: o São Paulo-Jundiá"

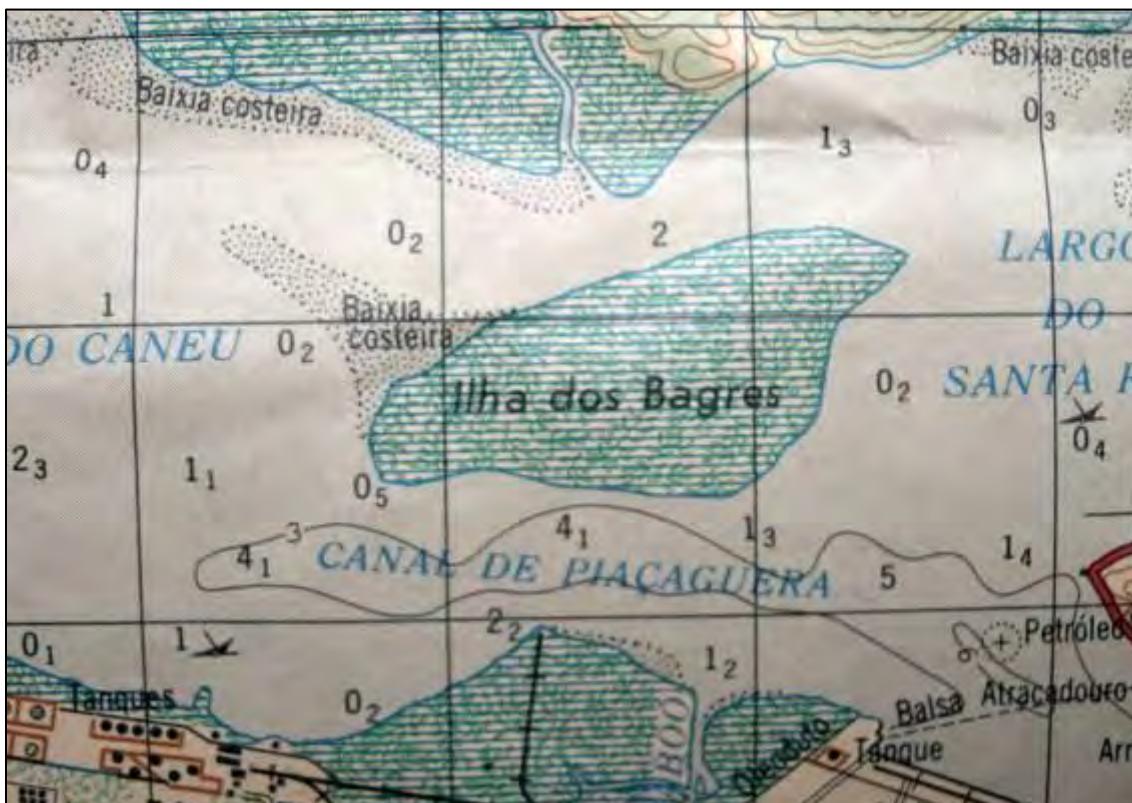
entregue à Paulista, e o São Paulo-Santos entregue a um consórcio Paulista-Central. (...) A linha de aderência ligar-se-ia a estas duas estradas, formando um triângulo: Capital-Mogi-Garganta (nota: garganta superior do Quilombo). Descida a serra, irá de um lado a Santos (Saboó) pela Ilha dos Bagres ou pela Barnabé, de outro lado prosseguirá pelo continente, até penetrar na Ilha de Santo Amaro, na altura do Monte Cabrão. Nesta ilha servirá o porto e terá estação terminal comum com a bitola estreita, mais ou menos onde hoje se acham os dois morros do Itapema".

Prestes Maia não chegou a viabilizar o Plano Regional, mas o porto elaborou o Plano Diretor de 1951 prevendo mudanças nos terminais de granel líquidos e acarretando nas instalações portuárias, concluindo a ligação entre o Saboó, Alemôa e Ilha Barnabé. Tal planejamento possibilitou a implementação do pólo industrial de Cubatão (NUNES; GONÇALVES, 2008: 52).

Prancha 4 – Ilha dos Bagres



Detalhe da Ilha da Planta do porto de Santos de 1959.



Detalhe da Ilha dos Bagres da Planta do porto de Santos de 1971.

- Os “bairros de pescadores” da Área Continental de Santos: Caruara, Monte Cabrão, Iriri, Cabuçu Caeté, Trindade, Guarapa e Barnabé (Ilha Diana)

As comunidades que compõem a Área Continental de Santos se caracterizam por serem pequenas aglomerações humanas esparsas nas áreas de braços de rio do estuário santista. Se por um lado há bairros consolidados como Barnabé (Ilha Diana), Monte Cabrão e Caruara, há diversas famílias que moram isoladas nos morros, na margem de rios e na beira de estradas. Seus habitantes vivem da pesca, da venda de frutas – sobretudo da banana –, do comércio local, da construção civil e de empregos vinculados à indústria santista e cubatense.

O bairro santista de Caruara situa-se na beira do canal da Bertioga, próximo a este município. Afirma-se que o povoado surgiu por volta da década de 1950, a partir do loteamento da antiga fazenda Caruara, formada por 142 chácaras. O aniversário da localidade é comemorado oficialmente do dia 25 de setembro, de acordo com a Lei Municipal nº 2.078 de 2002.

Em entrevista concedida para o jornal *A Tribuna* no início dos anos oitenta, Gregório, morador de Caruara desde os anos cinquenta, afirmou que quando mudou para aquelas paragens a maior parte das famílias vivia da pesca e do cultivo da banana. Gregório lembrou-se da existência de um alambique e de uma olaria.

A partir dos anos sessenta Caruara passou a receber novos fluxos populacionais. Na época em que foi feita a reportagem, Caruara, com seus mais de 700.000 m², contava com cerca de 300 moradias. No início da década de oitenta havia apenas quatro vias oficiais: a Av. Alonso Soares e as ruas Xavantes, Caramuru e Tamoio. Até os anos sessenta, a maior parte das edificações eram chalés, típicos da Baixada Santista na primeira metade do século XX. As primeiras casas de alvenaria de Caruara começaram a ser construídas em meados da década de 1960, sobretudo após a iniciativa do morador Emiry Felício em fazer blocos manuais.

O número atual de moradores do bairro é incerto. Em 2006 a prefeitura de Santos estimava cerca de 3.500 moradores. Ao mesmo tempo em que elogiam o local – especialmente a abundância de mata e águas – os moradores apontam para a necessidade de melhorias referentes à infra-estrutura urbana (transportes, serviços etc.). Rubens Marques dos Santos, morador do bairro há mais de 30 anos, notou as mudanças sofridas por Caruara nos últimos anos:

“O Caruara, antigamente, era apenas um povoado. Depois que construíram a Rio-Santos, o bairro cresceu bastante (...) Existiam, no máximo, umas dez [casas]”
(EXPRESSO POPULAR, 25/09/2008).

A questão do saneamento básico é premente para Caruara. A Sabesp informa pela sua assessoria de imprensa que tem um projeto para sanar com as valas de esgoto a céu aberto. Estão sendo projetadas 550 ligações com 12 mil metros de rede coletora e cinco estações elevatórias. No momento estão sendo elaborados os relatórios ambientais para licenciamento da rede. A Prefeitura, por seu turno, acena com um Plano de Regularização Sustentável, via Secretaria de Planejamento, que será enviado ao Cidade Legal, de concessão de escrituras, do Governo do Estado, além de um levantamento social (A TRIBUNA, 15/02/2010).

Ao lado de Caruara está situado outro bairro da Área Continental de Santos: o Cabuçu-Caeté. Fixado às margens da Rodovia Rio-Santos, o bairro é conhecido entre os santistas por seus atrativos naturais (córregos, cachoeiras, fauna e flora da mata atlântica), os quais são explorados por empresas de turismo que fazem ali trilhas ecológicas.

A denominação Cabuçu-Caeté remete a uma fazenda homônima que existiu na região e que supostamente serviu de abrigo à Companhia de Jesus, que ali montara um posto de catequese para os índios. Nas primeiras décadas do século XX a região foi ocupada por grandes plantações de bananas, cuja produção era transportada por vagonetes até as proximidades do Rio Cabuçu, e dali, por meio de barcos, até o Mercado Municipal de Santos. A diminuição no preço da banana e as pragas que atingiram as plantações fizeram com que a fazenda passasse a servir como lenheiro, sobretudo em meio à dificuldade de obtenção de combustível no país, durante a Segunda Guerra Mundial.

Próximo de Caruara e Cabuçu-Caeté encontra-se o bairro de Iriri, que conta com a área de 1.278.322,47 m². Embora não haja registros concretos, presume-se que a região tenha sido desbravada no final do século XIX, quando da proliferação das plantações de banana na Área continental de Santos. Ainda assim, a população local permaneceu rarefeita. Em 2000, Iriri possuía menos de 30 habitantes. Os principais pontos histórico-culturais do bairro são: Cachoeira do Iriri, Fazenda Iriri e Sítio Iriri.

Situado às margens do canal de Bertioiga, o bairro de Monte Cabrão possui cerca de 600 habitantes que residem em uma área de 631,5 mil m². A origem do nome remonta ao monte com topo arredondado, ao redor do qual nasceu o povoado. Embora não haja registros comprobatórios, afirma-se que uma das primeiras famílias a morar no Monte Cabrão foi a do imigrante nórdico Jacob Jensen, que fixou residência no local por volta de 1899 e 1900. É muito provável, todavia, que a região já fosse área de passagem desde os primórdios da colonização portuguesa, no século XVI. Em 16 de outubro de 2003, por meio na Lei nº 2.146, instituiu-se o dia 23 de julho como Dia Oficial de Monte Cabrão. Nesta data ocorrem festejos em comemoração à antiga vila de pescadores.

No início dos anos 80, uma equipe do jornal *A Tribuna* visitou Monte Cabrão e assinalou que o local possuía menos de vinte residências, um estaleiro e garagens para barcos:

(...) Ali, cerca de 100 pessoas vivem quase esquecidas do mundo. Poucos santistas sabem da existência de Monte Cabrão, e muito menos que pertence a Santos. Mas o lugar é habitado há muitos anos e, em outros tempos, se distinguia como mais um núcleo de pescadores artesanais do nosso litoral. Hoje em dia, embora já exista a estrada Piaçagüera-Guarujá ligando o lugarejo à chamada civilização, o número de moradores diminuiu: as águas não oferecem mais peixes como antigamente e poucos conseguem sobreviver da pesca. Tanto que restaram apenas cinco pescadores. Os demais chefes de família preferiram trocar a rotina de água, sal e sol por um salário no final do mês (A TRIBUNA, 10/03/1983).

Segundo Nelson Celestino, 53, nascido em Monte Cabrão e que por mais de vinte anos foi pescador, o atual bairro era bem diferente em meados dos anos 60. As casas eram poucas e nelas moravam famílias de pescadores, que utilizavam o canal de Bertioga para a pesca pelo fato de residirem na sua margem. O pescado era vendido, sobretudo, em Santos e no Guarujá.

O mesmo Seu Nelson afirma que, atualmente, os pescadores de ofício não constituem grande maioria em Monte Cabrão. Muitos deixaram de pescar para ocupar atividades ligadas ao comércio e à indústria. Ainda assim, a quantidade de pessoas que pescam para complementar a alimentação e por diversão ainda é grande. O local tem se tornado, também, ponto de encontro para turistas que vão pescar na região.

Localizado na foz do Rio Diana, próximo ao Monte Cabrão, o bairro Ilha Diana é considerado como exemplo de um “povoado caiçara”. Sua origem remonta aos anos 40, quando famílias que moravam na área hoje ocupada pela Base Aérea de Santos foram removidas para o local onde atualmente está fixado o bairro. Em reportagem feita na região no início dos anos 80, o jornal *A Tribuna* assinalou algumas das características da Ilha Diana:

(...) O núcleo (...) abriga 23 moradias, todas voltadas para o rio. Há uma única de alvenaria, três de madeira e tijolo. As demais são de madeira, mas feitas e pintadinhas. Não faltam jardins e vasos ornamentando as fachadas. Em uma das casas, até um velho vaso sanitário foi transformado em floreira.

O arruamento é inteiramente espontâneo e ninguém reclama da falta de asfalto: o pessoal gosta de sentir a terra sob os pés e o cheiro bom que toma conta do ar quando a chuva cai, depois de um dia de muito sol.

Vendas, bazares, mercearias? Não há nada disso na Ilha Diana. Os botecos da dona Dina, da Xirley e da Geny são os únicos estabelecimentos comerciais. Pequenos, estoques reduzidos, só garantem a cachaça boa para espantar o frio. Para abastecer a

casa de alimentos, produtos de limpeza e coisas do tipo, o jeito é seguir para Santos ou Vicente de Carvalho.

Nesses barzinhos os homens se reúnem para trocar um dedo de prosa, tocar pandeiro, violão e ver se a voz agüenta umas horas de cantoria. Melhor diversão que essa, só o futebol proporciona.

Quando o glorioso Esporte Clube Diana joga, não falta gente para torcer e vibrar com os lances decisivos do Eugênio e do Eduardo Hipólito, dois dos melhores jogadores. O time é o grande orgulho da ilha e dificilmente decepciona. Dia desses, venceu o visitante Rua Quarta por 1x0 e conquistou um troféu: até hoje os craques comemoram o feito” (A TRIBUNA, 28/10/1982).

O bairro, atualmente, possui cerca de 50 famílias, totalizando menos de 300 habitantes. Parte significativa de seus habitantes, como João Rodrigues Pereira Neves, 51, vive da pesca. De acordo com Seu João, todavia, os mais jovens vêm menos interesse na pesca, o que resulta na busca por outras opções de sobrevivência.

Uma das principais atrações dos moradores da Ilha Diana é a festa do Senhor Bom Jesus de Ilha Diana, que acontece no dia 6 de agosto de cada ano. Segundo depoimentos orais, a história do padroeiro teve início com os primeiros moradores da ilha, naturais da cidade de Iguape. A imagem do Bom Jesus do Iguape foi confeccionada em Portugal por encomenda de um senhor de engenho pernambucano, o qual teve sua embarcação atacada e destruída por piratas. A imagem foi encontrada na Praia de Una por índios guaranis. Conta-se ainda que a imagem ficou muito pesada, só voltando ao peso normal depois que os índios direcionaram sua face para o município de Iguape. O fato chegou ao conhecimento dos pescadores que conduziram a imagem em uma rede até a Barra do Ribeira, depois para a Igreja Matriz de Nossa Senhora das Neves e por fim para Iguape. Uma réplica da imagem encontra-se na igreja da Ilha Diana.

Além dos já citados, a Área Continental de Santos conta com os bairros de Trindade e Gurarapa, que possuem características similares aos demais. Uma das principais atrações do bairro de Guarapa é a criação na Estância Diana, de búfalos da raça Murrah, que substituiu as plantações de banana na fazenda.

- *Observações complementares sobre a Área Continental de Santos*

Comparada à Área Insular (Ilha de São Vicente), a Área Continental de Santos foi sempre menos habitada e, conseqüentemente, parcamente estudada. A maioria dos estudos referentes à sociedade santista se refere ao núcleo urbano original de Santos e, sobretudo, à evolução do porto. Deste modo, a proeminência da questão portuária ofuscou as demais áreas envoltórias, fazendo com que historiadores e outros estudiosos preterissem a margem esquerda do canal de Santos, que figura na bibliografia como uma área de importância reduzida, caracterizada pelos seus manguezais insalubres e despovoados.

Sabemos genericamente que, embora de forma rarefeita, essa região foi ocupada desde o século XVI por pequenos fazendeiros, sitiantes e pescadores. Entretanto, não há registros de nenhuma aglomeração urbana destacada, tampouco de um complexo econômico de algum relevo desde a chegada dos primeiros colonizadores. Excetuando o caso do engenho do rio Quilombo, onde índios sugerem um maior adensamento populacional para os séculos XVIII e XIX, é provável que a Área Insular de Santos nunca tenha sido palco privilegiado de ocupação humana, especialmente após a implementação do terminal de líquidos na Ilha Barnabé, que tornou a vida na região mais restrita e perigosa. Conseqüentemente, o uso do canal de Santos por seus habitantes não deve ter se alterado muito com o tempo. É crível que ele tenha sido utilizado para o deslocamento (eixo Cubatão-Santos-Guarujá-Bertioga) e para a pesca.

- *O povoamento da Ilha de Santo Amaro: Guarujá e Vicente de Carvalho*

O início do processo de ocupação da atual Ilha de Santo Amaro – originalmente denominada pelos nativos indígenas de Guaíbe ou Guaibê – esteve intimamente associado à fixação dos portugueses no litoral vicentino ao longo do século XVI. Doad a Pero Lopes de Souza, em 1534, pelo rei de Portugal D.João III, para que fosse colonizada, a Ilha de Guaibê não contava com as mesmas condições topográficas da Ilha de São Vicente. O relevo montanhoso e de difícil acesso constituía um empecilho à ocupação humana, que se fez num ritmo bem menos acelerado do que na Ilha de São Vicente. Enquanto esta apresentava diversas rotas de locomoção, a Ilha de Santo Amaro contava com apenas um caminho realmente significativo, o Caminho da Bertioga. Com início na Fortaleza da Barra Grande, esse caminho trilhava a ilha pelo lado do mar, seguindo pelas praias e atravessando morros, em direção às localidades do litoral norte. A partir de São Vicente, atravessava o estuário até atingir a atual região do

Boqueirão da Praia Grande. Deste ponto, o trajeto seguia pela praia, chegando a Conceição de Itanhaém, depois Peruíbe e Iguape (PETRONE, 1965:94).

Ainda assim algumas medidas foram tomadas pelo colonizador português com o fito de assegurar a posse e desenvolvimento da Ilha. Em 1540 José Adorno coordenou a construção da Fortaleza da Barra Grande, a primeira da Ilha. A partir de 1545, com a construção das Capelas de Nossa Senhora da Apresentação e de Santo Amaro, o local passou a se chamar Ilha de Santo Amaro. Com a capela, a Ilha recebeu grupos jesuítas que ali se instalaram para promover a catequese dos grupos indígenas. Na mesma época, fortes e fortalezas foram dispostos no território da Ilha, com o intuito de defenderem o litoral.

O problema da fortificação constituiu um dos elementos mais significativos do movimento inicial de ocupação da Ilha de Santo Amaro. Dado que o afluxo de colonos para a Ilha foi relativamente pequeno até a segunda metade do século XIX, fortes e fortalezas tornaram-se as estruturas capazes de manter a poderio português na região. É provável que a primeira construção desse tipo construída na Ilha tenha sido o Forte da Barra Grande, próximo à Capela de Santo Amaro, após a invasão do pirata inglês Edward Fenton, no final do século XVI, e das sucessivas investidas indígenas. No início do século XVII foi conferido ao forte o uso de presídio político, ocasião em que se erigiu uma capela sob a responsabilidade de José Rodrigues, mestre de campo e governador da Praça de Santos. No local da primeira edificação João Massé construiu outra, em 1723, quando foi governador da província o capitão-general Rodrigo César de Meneses. O forte passou por reformas e permaneceu funcionando até 1911, quando foi desativada em definitivo. Conhecida também como Forte de Santo Amaro, a edificação foi tombada pelo IPHAN em 1964 e 1980 pelo CONDEPHAAT.

Outra importante edificação de defesa foi a Fortaleza de Itapema, erguida na margem oriental do estuário santista – atual Vicente de Carvalho, que ao longo do tempo recebeu várias denominações, tais como Forte do Pinhão, Fortaleza Santa Cruz de Itapema ou Vera Cruz do Itapema. Existem controvérsias sobre a data da construção da fortaleza. De um lado historiadores afirmam que ela foi construída no século XVI; outros acreditam que ela foi levantada no século seguinte. O fato é que a iconografia disponível sobre a fortaleza data de a partir do século XVII. O projeto da edificação que ainda existe foi projetada pelo brigadeiro Silva Paes no século XVIII, sofrendo diversas reformas. Esta é uma planta do forte de 1714.

Após a Independência e a consolidação do Estado nacional brasileiro o edifício perdeu sua função estratégica e, aos poucos, foi sendo desarmado. Em julho de julho de 1883 um incêndio o destruiu quase que por completo. Já no início do século XX, em decorrência da localização privilegiada da fortaleza, esta foi confiada à Alfândega pela Intendência Geral da

Guerra, passando a funcionar ali o Posto Fiscal da Alfândega. Para tanto foi construída uma torre destinada a receber os holofotes do Posto Fiscal, que atingiam todo o porto, desde a Base Aérea até a saída pelo canal da Bertioga. Um pouco antes, em 1898, passara a funcionar ao lado da fortaleza o Clube Internacional de Regatas. Na fotografia abaixo, do início do século XX, é possível observar o forte de Itapema e, à sua direita, o Clube Internacional de Regatas.

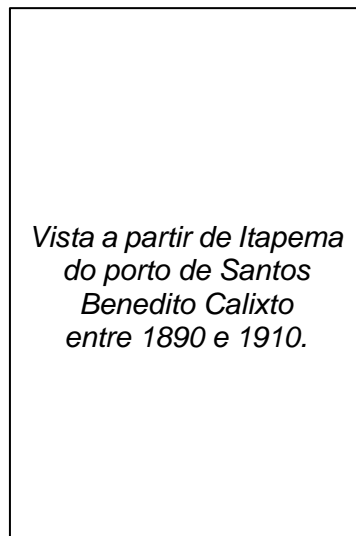
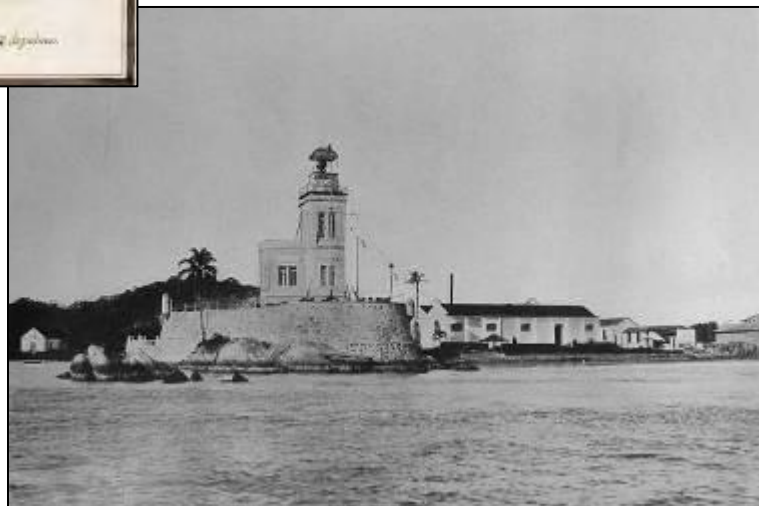
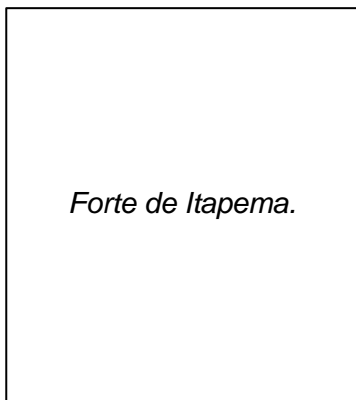
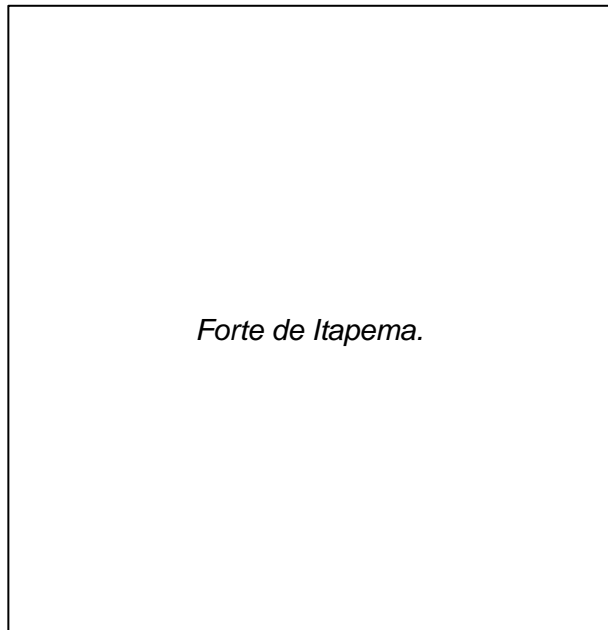
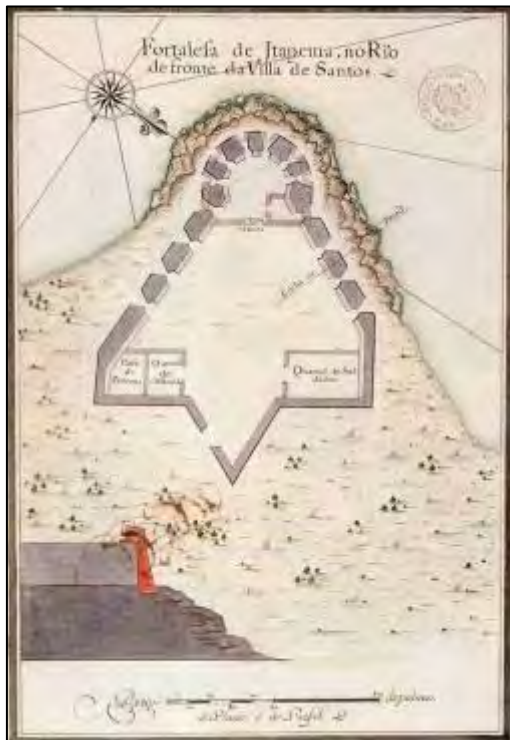
Em 30 de abril de 1982 a fortaleza de Itapema foi tombada pelo CONDEPHAAT.

Entre fins do século XIX e início do XX, Benedito Calixto retratou a Ilha de São Vicente a partir de Itapema. É possível notar traços de ocupação no entorno do forte (*vide Prancha 5*).

Ao norte de Itapema, um outro núcleo de ocupação se desenvolveu no início do século XX: o Bairro da Bocaina, originalmente uma vila de pescadores. Em 1914, o jornal *A Tribuna* noticiou que, em visita ao bairro, o prefeito da cidade de Santos Carlos Luiz de Affonseca observou a simplicidade das famílias que ali residiam e apontou para a necessidade de melhoras na configuração do local (A TRIBUNA, 06/02/1914):

(...) O 90i. Carlos Luiz de Affonseca, prefeito municipal, acompanhado do 90i. Dr. Francisco T. Silveira Telles, diretor das Obras Municipais, visitou ontem o bairro da Bocaina, a fim de verificar quais os melhoramentos que no momento poderão, com vantagem para os moradores, ser levados a efeito pela Prefeitura. Desde logo, o 90i. Prefeito notou a necessidade imprescindível do abastecimento d'água, para o suprimento da qual lutam os habitantes da Bocaina com dificuldades enormes. Os que não vêm buscá-la à cidade, ali compram a 200 réis cada uma lata (das de querosene), avaliando-se por aí qual o preço por que fica o comércio d'água no bairro. O 90i. Prefeito oportunamente submeterá à apreciação da Câmara o que julgar conveniente a respeito, alvitando os meios que lhe parecerem exequíveis, de resultados práticos e proveitosos. Notou mais s. exa. A necessidade de serem reparados alguns pontilhões e construídos outros (...).

Prancha 5 – Forte de Itapema



Segundo a mesma reportagem, o bairro da Bocaina possuía, naquela ocasião, cerca de 400 casas. A configuração espacial do bairro neste período pode ser constatada por meio de uma planta, de 1920, organizada pela *Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal de Santos*.

Por volta da década de 1930, as regiões de Itapema e da Bocaina ainda não apresentavam uma ocupação adensada, se comparada com a margem direita do estuário santista, como sugere a *Planta da cidade de Santos, Praças e Largos em Santos*. Esta indica a presença do forte de Itapema, da estação de barcas (ponto de parada do transporte feito entre a Bacia do Mercado, em Santos, e a Ilha de Santo Amaro), de uma linha de bondes elétricos para o centro de Guarujá e da linha de transmissão da Usina de Itatinga.

Por meio da planta *Brasil-Costa Sul. Porto de Santos. Levantamento efetuado pela Marinha do Brasil*, de 1959, é possível observar que Vicente de Carvalho já apresentava o cais de petroleiros, na região da Conceiçãozinha, bem como uma via que ligava o centro de Guarujá ao bairro de Itapema. Este já contava com diversos quarteirões e com a Base Aérea de Santos, que se encontrava em pleno funcionamento desde 1922.

Ao sul de Itapema encontra-se outro bairro de ocupação tradicional. Situado entre as empresas Cargill, Cutrale e Dow Química, o atual bairro da Conceiçãozinha, pertencente ao Distrito de Vicente de Carvalho, Guarujá, ainda possui suas ruas de terra. A rede de esgoto é precária, embora haja luz elétrica e água potável. A configuração da orla do bairro é de vegetação de manguezais, degradados tanto pelo efeito de substâncias químicas lançadas pelas empresas instaladas no estuário quanto pelo esgoto e lixo doméstico e dos navios oriundos das cheias.

No período Colonial, a região da Conceiçãozinha já era percorrida pelos portugueses pelos menos desde o século XVIII, que ali fundaram uma capela em homenagem à Nossa Senhora da Conceição. Embora não haja registros contundentes, é muito provável que a maior parte das populações que se fixou em Conceiçãozinha o fez em fins do século XIX. O jornal *A Tribuna*, de 14/07/2002, afirma que há indícios de ocupação da área desde 1898. De acordo com Esther Karwinsky, a influência do português e indígena foi marcante na região, que também recebeu paranaenses, os quais se instalaram nas praias do Perequê, Santa Cruz dos Navegantes, Conceiçãozinha, e Praia do Tombo. Aos elementos dessa primeira onda migratória foram se juntar, nas décadas de 1920, 30, 40, 50 e 60, famílias advindas do norte e nordeste brasileiro, especialmente da Bahia, Paraíba, Sergipe e Pernambuco.

Até a década de 1950, boa parte das comunidades caiçaras do Estuário de Santos, a exemplo da Conceiçãozinha, permaneceu seguindo os mesmos parâmetros de outrora. A atividade econômica dos habitantes da Conceiçãozinha foi estruturada, desde o início, na pesca,

na coleta de crustáceos nas áreas de Mangue e no cultivo da banana. Mas com a implantação de meios de transportes mais avançados (rodovias), o desenvolvimento do Porto de Santos e a expansão industrial do Pólo Petroquímico de Cubatão, muitas das famílias de caiçaras, que viviam em um sistema de vida distinto da lógica do capital, viram-se inseridos dentro de processo de crescimento demográfico e consumo que pôs em risco sua própria sobrevivência.

A vida dos moradores da pequena comunidade mudou significativamente com a implantação do Terminal de Fertilizantes da Conceiçãozinha, inaugurado em 15 dezembro de 1971 (COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, s/d: 20-21). Destinado para a movimentação de fertilizantes a granel, o terminal em pouco tempo se tornou o maior do gênero do país, podendo operar com dois navios ao mesmo tempo. Na época, o principal fertilizante desembarcado ali era o fosfato de cálcio, seguido por diversos tipos de cloreto de potássio, sulfato de amônia, superfosfato de cálcio triplo, sulfato de amônia e enxofre. A maior parte desses elementos advinha da costa oeste dos Estados, e desembarcavam em Santos com maior intensidade entre os meses de julho e novembro. Menos de dez anos depois de entrar, o terminal já demandava algumas ampliações:

(...) O Terminal de Fertilizantes de Conceiçãozinha, inaugurado no final de 1971, com apenas dois armazéns, é hoje o maior terminal exclusivo recebedor de adubos a granel do Brasil: provavelmente o maior da América Latina e, conseqüentemente, um dos maiores do mundo. Localizado na margem esquerda do estuário, ele pode operar com dois navios simultaneamente, descarregando quatro produtos diferentes.

Atualmente, quase 80 por cento dos adubos e fertilizantes importados pelo porto santista são desembarcados no terminal de Conceiçãozinha. Sua capacidade nominal é de 180 mil toneladas, sendo operadas diariamente, em cada píer de atracação, entre quatro e cinco mil toneladas, registrando-se em novembro do ano passado o recorde de desembarque, de quase oito mil toneladas em um único dia.

Existe um projeto, em estudos na Portobrás, para a construção de mais um ponto de atracação, conforme informou o engenheiro da Companhia Docas, José Armando Pereira. Ele disse que isso viria permitir a eliminação de alguns pontos de desembarque (dos novos existentes na margem direita), proporcionando maior descongestionamento do porto e melhor aproveitamento da capacidade do terminal (A TRIBUNA, 25/09/1977).

Hoje, conhecido como TEFER, o terminal, com capacidade de armazenar 35 mil toneladas de granel diretamente dos navios, por meio de esteiras transportadoras que funcionam 24 horas por dia, hoje descarrega 700 mil toneladas/ano. No período de 1993 a 1996 e 1996 a 1998 esse número chegou a atingir 1 milhão de toneladas/ano.

Nas últimas décadas, o artesanato tem se tornado uma importante fonte de renda para a população da Conceiçãozinha. Moradores aliam a renda ganha com a pesca e cultivo com a venda de cestos para transporte de camarão – geralmente retangulares, com cerca de dois palmos de largura por três de comprimento e um palmo e meio de profundidade –, balaios (com mais ou menos três palmos de profundidade também para transporte de camarão e outros peixes); chapéis, peneiras (para feijão, café, milho), cestos redondos e rasos (para frutas) e abajures. Vendem, também armadilhas para a pesca como o Covo (tipo de cesto por onde peixe entra e na saída não consegue sair, pois tem uma pequena porta que abre somente pra entrar) e o Jequi, (tipo de labirinto onde os peixes entram e se prendem e não conseguem sair).

Contíguo ao TEFER localiza-se o TECON, o Terminal de Contêineres de Santos, cuja origem está na expansão acelerada do uso do contêiner como modalidade de transporte. Projetado pela Portobrás, o local começou a ser construído em 1976. O projeto original sofreu constantes mudanças em decorrência das peculiaridades do terreno, de modo que a obra foi inaugurada apenas em 30 de agosto de 1981.

Ao ser entregue à navegação comercial, o Tecon contava com uma área de 3.500 m² e cais de 510 m de extensão, preparado para receber embarcações com até 13,50 m de calado. A infra-estrutura do complexo contava com dois armazéns para esvaziamento de sofres com 6.300 m², um armazém para enchimento e esvaziamento com 9.000 m², ambos servidos por linha férrea e um pátio para depósito de contêineres de 30.000 m². O conjunto era completado por dois edifícios para escritórios de 6.324 m²; prédios para a guarda portuária; corpo de bombeiros; pronto-socorro; oficina de reparos e ponte de inspeção para controle de entrada e saída de contêineres do pátio, além de dois reservatórios de água com capacidade para 5,8 milhões de litros. Para os contêineres frigoríferos, havia 210 tomadas de 400 volts.

A implantação dos terminais de fertilizantes e de contêineres alterou radicalmente a fisionomia da faixa de terras hoje abarcada pelo Distrito de Vicente de Carvalho (**Prancha 6**). Se antes a ocupação da região se restringia às bordas da margem esquerda do canal de Santos, a partir dos anos setenta ela se alastrou para o interior da Ilha de Santo Amaro, recebendo populações de diversas áreas do Brasil. Além disso, já na década de 1950, com o desabamento de algumas áreas de morros em Santos, muitas famílias refugiaram-se no bairro de Paecará, ocasionando a expansão populacional do Distrito. Com a divisão de loteamentos ao longo da Via Santos Dumont, principal rota em direção a Guarujá, houve então o desenvolvimento populacional de Vicente de Carvalho.

Por meio de planta produzida para servir o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Prefeitura Municipal de Santos, de 1978, é possível diagnosticar, além dois terminais, a explosão urbana de Vicente de Carvalho, que já havia se tornado Distrito de Guarujá em 1953.

A Avenida Tiago Ferreira é o centro comercial do Distrito, e conta com mais de quatrocentos estabelecimentos. Seu trecho final desemboca na estação das barcas e catraias por onde circulam, diariamente, cerca de vinte mil pessoas entre as duas margens do estuário. A cada ano, no dia 6 de abril, a comunidade do Distrito comemora o seu aniversário com diversas atividades culturais, que inclui a colocação de flores no busto do poeta Vicente de Carvalho e outras realizações na Praça 14 Bis. Com mais de 130 mil habitantes, o Distrito detém mais de 50% da população do Guarujá.

Apesar do crescimento desordenado dos últimos anos, Vicente de Carvalho mantém alguns aspectos da sua antiga feição. Nas proximidades da orla da margem esquerda do estuário é possível encontrar exemplares de antigas edificações de madeira, as chamadas “palafitas”. Muitas estão descaracterizadas, mas ainda assim remontam à períodos em que a região era majoritariamente composta por famílias de pescadores.

Outro elemento que remonta aos padrões de ocupação da região da primeira metade do século XX são as colônias de pescadores situadas na beira do canal de Santos . A colônia Z-3 ou Floriano Peixoto, situada à Rua Itapema, ao lado do terminal de barcas de Vicente de Carvalho, serve de para os pescadores guardarem suas embarcações e equipamentos de pesca.

Prancha 6 – Bocaina, Vicente de Carvalho e Base Aérea



Bocaina.

Bocaina.



Vicente de Carvalho 1930.



Vicente de Carvalho 1959.



Base Aérea, final década de 1930.

- *Ocupação de outras áreas da Ilha de Santo Amaro*

Mais afastado do canal de Santos, junto à Ponta da Armação da Ilha de Santo Amaro (em frente à Bertiooga), foi erguido por ordem de Tomé de Souza, em 1552, o Forte de São Felipe ou de São Luiz – ou ainda da Pedra, como é conhecido popularmente. Próximo ao forte de São João da Barra de Bertiooga, o de São Felipe abrigou, no século XVI, o artilheiro alemão Hans Staden. Reformado em 1765 e rearmado em 1798, serviu durante muito tempo como armação de baleias.

Em 1765, ano em que a cidade de São Paulo foi reerguida à condição de sede da Capitania, a Ilha de Santo Amaro contava com cerca de 536 moradores. Com o objetivo de dinamizar a região havia sido criada, anos antes, a Armação das Baleias (1766-1830), no canal de Bertiooga, mas o quadro de rarefação populacional não se alterou. Ao longo do século XVIII houve uma intensa disputa entre os herdeiros de Martim Afonso de Souza e Pero Lopes de Souza pela posse das terras da Ilha de Santo Amaro, querela que só arrefeceram 1773, quando o marquês de Pombal anexou as capitanias hereditárias aos bens do governo português.

O processo de ocupação da face voltada para o Atlântico da Ilha de Santo Amaro ganhou impulso somente a partir de 1892 com a criação da Companhia Prado Chaves, que ali fincou a Companhia Balneária da Ilha de Santo Amaro, estruturada para fundar a Vila Balneária de Guarujá. Na época foram implementados um hotel, uma igreja, um cassino e 46 residências desmontáveis, tudo feito com material importado dos Estados Unidos. Uma ferrovia passou a ligar o estuário santista à nova Vila. Duas barcas viabilizavam o transporte de passageiros da estação da Estrada de Ferro Santos-Jundiáí, na região do Valongo, em Santos, ao atracadouro do Balneário, em Itapema (hoje Vicente de Carvalho). A Vila Balneária teve sua inauguração oficializada em 2 de setembro de 1893 pelo Dr. Elias Fausto Pacheco Jordão. A partir daí a região se transformou num dos destinos mais procurados para os banhistas paulistas.

Por Lei Estadual nº 1871, de 26 de outubro de 1922, a Vila Balneária foi elevada a Distrito de Guarujá, com subordinação ao Município de Santos. A elevação de Guarujá ao estatuto de Município de Santos ocorreu pouco mais de uma década depois, em 19 de junho de 1934, por Decreto-lei nº 6501. Por muitos anos o Município de Guarujá permaneceu formado apenas pelo Distrito Sede, até que em dezembro de 1953, por força da lei nº 2456, criou-se o Distrito de Vicente de Carvalho (antiga Itapema).

- *Observações complementares sobre a Ilha de Santo Amaro*

Apesar da importância que o Município de Guarujá detém no cenário turístico do litoral paulista, não há estudos sistemáticos sobre o processo inicial de ocupação da Ilha de Santo Amaro. O estabelecimento da Vila Balneária, em fins do século XIX, acentuou o desenvolvimento da área voltada para o oceano, o que pode ser notado pelo seguinte dado: apenas na década de 1950 que Vicente de Carvalho foi elevado à condição de Distrito de Guarujá. Além do mais, a localização privilegiada da Ilha de São Vicente com relação ao planalto paulista parece ter inibido a ocupação efetiva da Ilha de Santo Amaro, cuja situação geográfica era menos favorável para tal ligação. Assim, pouco se conhece sobre a história de Vicente de Carvalho e outras áreas do município que dão para o Estuário de Santos.

É provável que o padrão de ocupação tenha sido similar ao que ocorreu na Ilhas de Barnabé e dos Bagres, bem como nos Largos do Canéu e de Santa Rita. Mas também é possível, por outro lado, que as fortificações da Barra Grande e de Itapema tenham proporcionado uma outra morfologia de ocupação nessa faixa da margem esquerda do estuário santista, quem sabe mais direcionada para práticas militares e defesa do território. Isso configuraria, conseqüentemente, uma outra dimensão de outro uso do canal o que exigiria um plano de pesquisa muito mais extenso do que o que cabe no escopo dos atuais trabalhos. Para uma visualização dos centros de ocupação histórica da margem esquerda, vide **Figura 3**.



Figura 3 – Sequencia temporal esquemática da ocupação na margem esquerda

2. BIBLIOGRAFIA

- Ascher, Robert
1961 Analogy in archaeological interpretation. *Southwestern Journal of Anthropology* 17: 317-25
- Bahn, Paul (ed.)
1996 *The Cambridge Illustrated History of Archaeology*. Cambridge University Press, Cambridge
- Bennett, John W.
1943 Recent developments in the functional interpretation of Archaeological Data. *American Antiquity* vol.9, n.2 :208-219 Binford,
- Lewis R.
1962 Archaeology as Anthropology. *American Antiquity* vol.28, n.2, :217-225
1963 Smudge pits and hide smoking: the use of analogy in archaeological reasoning. *American antiquity* 32: 1-12
1964 Methodological considerations in the use of ethnographic data. In R.B.Lee & I.DeVore (eds.) *Man the hunter*, :268-73, Chicago: Aldine Publishing Company
1965 Mortuary practices: their study and potential. In J.A.Brown (ed.) *Approaches to the Social Dimensions and mortuary practices*, SAA, Memoir 25, :58-67, Washington, D.C.
1967 Smudge Pits and Hide-Smoking: The Use of Analogy in Archaeological Reasoning. *American Antiquity* 32:1-12.
1971 *Mortuary practices : their study and their potential*. Washington : Society for American Archaeology, 1971, pp:6-29.
- Binford, S.R. & Binford L.R. (eds.)
1968 *New Perspectives in Archaeology*, Aldine, Chicago
- Bollaert, William
1860 *Antiquarian, Ethnological, and other researches in New Granada, Equador, Peru, and Chile*. D. Lane, Londres
- Brown, James A. (ed.)
1971 *Approaches to the social dimensions of mortuary practices*. SAA, Memoir 25, Washington D.C.
- Campbell; Donald T.
1988 *Methodology and epistemology for social science: selected papers*. Chicago, University of Chicago Press Ed. Samuel Overman
- Catherwood, Frederick
1844 *View of Ancient Monuments in Central America, Chiapas, and Yucatán*. Vizetally, Londres
- Chang, Kwang-Chi
1967 Major aspects of the interrelationship of archaeology and ethnology. *Current Anthropology* 8() :227-34

- Charlton, Thomas H.
 1981 Archaeology, ethnohistory and ethnology: interpretive interfaces. *Advances in Archaeological Method and Theory* 4:129-76
- Childe, V. Gordon
 1936 *Man Makes Himself*. Watts, Londres
- Claassen, Cheryl (ed.)
 1992 *Exploring gender through archaeology*. Monographs in World Archaeology, n.11, Prehistory Press, Madison
- Clark, Grahame D.
 1936 *Archaeology and Society*. Methuem, Londres
 1953 The economic approach to Prehistory. *Proceedings of the British Academy* vol. 39, :215-238
- Clarke, David
 1968 *Analytical Archaeology*. Methuem, Londres 1972
Models in Archaeology. Methuem, Londres 1977
Spatial Archaeology. Academic Press, Londres
- Conkey, Margaret W. & Spector, Janet
 1984 Archaeology and the study of gender. In M.B.Schiffer (ed.) *Advances in Archaeological Method and Theory*, vol. 7, :1-38, Academic Press, New York
- Crist, Thomas A. J.
 2002 Empowerment, Ecology and Evidence: The Relevance of Mortuary Archaeology to the Public. In Little, B.J (org.) *Public Benefits of Archaeology* . Florida: University Press of Florida, pp:101-117.
- Deetz, James J.F.
 1968 Cultural patterning of behaviour as reflected by archaeological material. In: Chang, K.C. (ed) *Settlement Archaeology*. Palo Alto, CA, National Press, pp: 31-42.
- De Vries, B.
 2003 *In search of sustainability: what can we learn from the past?* Paper for the International Symposium on World System History and Global Environment Change, Utrecht, Lund University
- Dunnell, Robert C.
 1986 Five decades of American Archaeology. D.J.Meltzer, D.D.Fowler, J.A.Sabloff (eds.) *American Archaeology, Past and Future*. Smithsonian Institution Press, Washington & London
- Fabian; Johannes
 1983 *Time and the other : how anthropology makes its object*. New York: Columbia University Press,
- Fagan, Brian
 2002 Epilogue. In: Little, B.J. (org) *Public Benefits of Archaeology*. Florida: University Press of Florida, pp:253-260.

- Faulkner, N.
2000 Archaeology from below. *Public Archaeology* 1: 21-33
- Flannery, Kent V.
1967 Culture History vs. Cultural Process: a debate in american Archaeology. *Scientific American*, vol. 217, :119-122
1968 a Archaeological Systems theory and Early Mesoamerica. B.J.Meggers (ed.), *Anthropological Archaeology in the Americas*, :67-87, Washington D.C.
1972 a The cultural evolution of Civilizations. *Annual Review of ecology and systematics*. Vol.3, :399-426, Palo Alto
1972 b Summary Comments: evolutionary trends in social exchange and interaction. In E.N.Wilmsen (ed.) *Social exchange and interaction*, :129-136, Univ. of Michigan, Museum of Anthropology, Anthropological Papers n.46, Ann Arbor
1976 *The early Mesoamerican village* Academic Press, New York
- Funari, Pedro Paulo A.
1995 Mixed features of archaeological theory in Brazil. In P. Ucko (ed.) *Theory in Archaeology, a world perspective*: 236-250, London, Routledge.
1998 A importância da teoria arqueológica internacional para a Arqueologia sul- americana: o caso brasileiro. In P. P.A. Funari (ed.) *Teoria Arqueológica na América do Sul*, :13-32, IFCH, Campinas
2004 Western influences in the archaeological thought in Brazil. In G. Politis & R. Peretti (eds.) *Teoria arqueológica en America del Sur* : 235-244, Serie Teorica n. 3, INCUAPA, Olavarria.
- Funari, P.P.A.; Hall, M.; Jones, S.
1999 *Historical Archaeology: back from the edge*. Londres, Roudledge.
- Funari, P.P.A. & Robrahn-González, E.M.
2005 Ethics, capitalism and public archaeology in Brazil.
- Gosden, C.
2000 Postcolonial Archaeology. In *Archaeological Theory Today* (ed. I. Hodder), :241-261, Polity Press, Cambridge
- Gosden, Chris
2001 Postcolonial Archaeology: Issues of Culture, Identity, and Knowledge. In: Hodder (ed.) *Archeological Theory Today*, :241-261, Cambridge, Polity Press
- Gould, Richard
1974 Some current problems in ethnoarchaeology. In C.B.Donnan & C.W.Clewlow (eds.) *Ethnoarchaeology* :29-48, Inst. of Archaeology Monograph, 4. Los angeles: Univ. of California.
1980 *Living archaeology*. New York: Cambridge Univ. Press 1990
Recovering the Past. Univ. od New Mexico
- Gould, R.A. & Watson, Patty Jo
1982 A dialogue on the meaning and use of analogy in ethnoarchaeological reasoning. *Journal of Anthropological Archaeology* 1: 355-81
- Helm, June
1962 The ecological approach to Anthropology. *American Journal of Anthropology*, vol. 67, n.6, :630-639

- Hempel, C.G.
1966 *Philosophy of Natural History*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, N.J.
- Hodder, Ian
1978 Social organization and human interaction: the development of some tentative hypothesis in terms of material culture. In I.Hodder (ed.) *The spatial organization of culture*. Duckworth, Londres
1982 *Symbols in action: ethnoarchaeological studies of material culture*. New York: Cambridge Univ. Press
1985 Postprocessual Archaeology. In M. Schiffer (ed.) *Advances in Archaeological Method and theory* vol.8 :1-26, Academic Press, New York
1987 The contribution if the Long Term. In I.Hodder (ed.) *Archaeology as Long-Term History* :1-8, Cambridge Univ. Press, Cambridge
1991 a Postprocessual Archaeology and the Current debate. In R.W.Preucel (ed.) *Processual and Postprocessual archaeologies: multiple ways of knowing the past*. :30-41. Center for Archaeological Investigations, Southern Illinois Univ., Occasional Paper n.10, Carbondale
1991 b *Reading the past: current approaches to interpretation in archaeology*. Cambridge Univ. Press, Cambridge
1994 *Interpretación em Arqueología. Corrientes Actuales*. Crítica, Barcelona
2001 A review of contemporary theoretical debates in Archaeology. In I. Hodder (ed.) *Archaeological Theory Today*. :1-13, Cambridge, Polity Press
- Hole, Frank & Heizer, Robert
1966 *An introduction to Prehistoric Archaeology*. Holt, Rinehart and Winston, New York
- Krieger, A.D.
1944 The typological concept. *American Antiquity*, 9: 271-88
- Lipe, William D.
2002 Public Benefits of Archaeological Research. In: Little; B. J. *Public Benefits of Archaeology*. Florida: University Press of Florida, pp:20-28.
- Little, B.J.
2002 Archaeology as a Shared Vision. *Public Benefits of Archaeology* (e. B. J. Little) 1-19. Florida: University Press of Florida.
- Lowenthal, D.
1981 Conclusions: Dilemmas of Preservation. In: *Our Past BeforeUs: Why Do We Save it?* Ed. D. Lowenthal and M. Binney, 213-37, London, Temple Smith.
1985 *The Past is a Foreign country*. Cambridge, cambridge University Press.
- Lumbreras, L.G.
1990 *Archaeology yesterday & today*. Cambridge University Press, Cambridge
- McGee, R.J. & Warms, R.L.
1996 *Anthropological Theory – na introductory history*. Mayfield Publishing Company, California
- McGuire, Randall H.
1992 *A Marxist Archaeology*. Academic Press Inc., California
- McManamon, F.P.
1991 The Many Publics for Archaeology. *American Antiquity*, 56 (1), 121-30.

- 1994 Presenting Archaeology to the Public in the USA. In: *The Presented Past, Heritage, Museums and education*. Ed. P. G. Stone and B. L. Molyneaux, 61- 81, New York, Routledge.
- 1994a Changing relationships between Native Americans and Archaeologists. *Historic preservation Forum* 8 (2): 15-20.
- 2000 Archaeological messages and messengers. *Public Archaeology* 1:5-20
- 2002 Heritage, History and Archaeological Educators. In: *Public benefits of Archaeology*. Ed. Barbara J. Little, University Press of Florida, 31-45
- Meskel, Lynn
- 2001 Archaeologies of Identity. In I. Hodder (ed.) *Archaeological Theory Today* :187- 213, Cambridge, Polity Press
- Molyneaux, B.L.
- 1994 Introduction: the represented Past. In *The Presented Past: heritage, museums and education* (ed. P. G. Stone & B. L. Molyneaux, 1-13, London, Roudledge.
- Moser, S.
- 2001 Archaeological Representation: the visual conventions for constructing knowledge about the past. In *Archaeological Theory Today* (ed. I. Hodder), Polity Press, Cambridge.
- Ndoro, W. & Pwiti, G.
- 2001 Heritage management in Southern Africa. *Public Archaeology* vol. 2: 21-34
- Orser, C.E.
- 1992 *Introdução à arqueologia histórica*. Belo Horizonte : Oficina de Livro
- Patternson. Thomas C.
- 1989 History and the Post-Processual Archaeology. *Man*, vol.24 :555-566
- Plog, Fred T.
- 1974 *The study of Prehistoric Change* Academic Press, New York
- 1976 Measurement of Prehistoric Interaction between communities. In K.Flannery (ed.) *The early mesoamerican village*, New York, Academic Press
- Preucel, R.W.
- 1991 *Processual and Postprocessual archaeologist: multiple ways of knowing the past*. Center for Archaeological Investigations, Occasional Paper n.10, Southern Illinois Univ., Cabondale
- Pyburn, K. Ann and Richard R. Wilk.
1995. Responsible Archaeology Is Applied Anthropology. In: *Ethics in Archaeology: Challenges for 1990s*, ed. M. J. Lynott and A. Wylie, 71-76, Washington, D. C.: Society for American Archaeology.
- Rathje, William L.
- 1970 Socio-political implications of Lowland Maya Burials: methodology and tentative hypotheses. *World Archaeology* vol1, n.3 :359-374
- 1973 Garbage Project: a new way of looking at the problems of Archaeology. *Archaeology* vol.27, n.4 :236-241
- 1978 Archaeological Ethnography...because sometimes it is better to give than to receive. In R. Gould (ed) *Explorations in Ethnoarchaeology*, :49-75. School of

American Research, Advanced Seminar Series, Univ. of New Mexico Press, Albuquerque

Redman, C.L.

- 1973 Research and theory in current Archaeology: na introduction. In C.L.Redman (ed.) *Research and theory in current archaeology* :5-26, Wiley, New York
- 1991 Distinguished lecture in Archaeology. In defense of the seventies – the adolescence of New Archaeology. *American Anthropologist* vol.93, :295-307

Renfrew, C. & Bahn, P.

1996 *Archaeology – Theories, Methods and Practice*. Thames and Hudson, 2. Edition, Londres

1997

Robrahn-Gonzalez, E. M.

- 2000 Reflexionen ueber den Gebrauch der historischen Analogie in Brasilien. In: A. Gramsch (ed.) *Vergleichen als archaologische Methode. Analogien in den Archaeologien*, BAR International Series, arbeitgemeinschaft Theorie (T-AG). Berlin,131-142
- 2001 El uso de la Analogía en la Etnoarqueología Brasileña. *Anais da II Reunião Internacional de Teoria Arqueológica en América del Sur*. Argentina.
- 2004 Arqueologia e Sociedade. Tese de Livre-Docência (MAE-USP).

Rowlands, M.

1998 The archaeology of colonialism. In K. Kristiansen & M. Rowlands, *Social Transformations in Archaeology: global and local perspectives*, 327-33, London, Routledge.

Salmon, Merrilee H.

1992 Postprocessual explanation in Archaeology. In L.Embree (ed.) *Meta- Archaeology*, Boston Studies in the Philosophy of Science. Kluwer Academic Press, Boston

Schiffer, M.B.

1976 *Behavioral Archaeology*. Academic Press, New York

Schortman, M. & Urban, P.A.

- 1989 Interregional interaction in Prehistory: the need for a new perspective. *American Antiquity* 54(1) :52-65
- 1992 Current trends in interaction research. In M.Schortman & P.A.Urban (eds.) *Resources, power and interregional interaction*. Plenum Press, New York

Schuyler, Robert L.

1970 Historical and Historic Sites Archaeology as Anthropology: basic definitions and relationships. *Historical Archaeology* vol.4 :83-89

Schwarcz, Lília Moritz.

1993 O Espetáculo das Raças: Cientistas, Instituições e Questão Racial no Brasil – 1870-1930. São Paulo, Companhia das Letras.

Shanks, Michael & Tilley, Christopher

- 1987 *Social Theory and Archaeology*. Polity Press, Cambridge
- 1989 Archaeology into the 1990s. *Norwegian archaeological Review*, vol. 22:1-12

- Shanks, Michael & Hodder, Ian
1995 Processual, postprocessual and interpretive Archaeologies. Ian Hodder et alii (eds.)
Interpreting Archaeology – finding meaning in the past. Roudledge, London and New York,
:3-29
- Shiva, V
2003 *Monoculturas da mente. Perspectivas da biodiversidade e da biotecnologia*. São Paulo,
Editora Gaia.
- Smith, G. and Ehrenhard, J.
2002 Protecting the Past to Benefit the Public. In: *Public benefits of Archaeology*. Ed.
Barbara J. Little, University Press of Florida, 121-130
- Spaulding, Albert C.
1988 Distinguished lecture: archaeology and anthropology. *American Anthropologist*
vol. 90 :263-271
- Taylor. Walter W. Jr.
1948 *A study of Archaeology*. Memoir Series of the American Anthropological Association,
n.69,, Menasha, Wis.
- Trigger, Bruce G.
1963 Settlement as na aspect of Iroquois adaptation at the time of contact. *American
Anthropologist* vol.65, n.1, :86-101
1967 Settlement Archaeology – its goals and promise. *American Antiquity* vol.32, n.1
:149-161
1968 The determinants of settlement patterns. In K.C.Chang (ed,) *Settlement
Archaeology* :53-78, Nation Press Books, Palo Alto
1989 *A history of Archaeological Thought*. Cambridge University Press, Cambridge
1991 Constraint and freedom: a new synthesis for Archaeological explanation.
American Anthropologist vol.93, :551-569
- Watson, Patty Jo
1979 The idea of ethnoarchaeology: notes and comments. In C.Kramer (ed.) *Ethnoarchaeology:
implications of ethnography for archaeology*. :277-88, New York: Columbia Univ. Press
- Watson, Patty Jo; Leblanc, S.A. & Redman, Charles L.
1971 *Expalnation in Archaeology, anexplicitly Scientific Approach*. Columbia Univ.
Press, New York
- Watson, Richard A.
1991 What the New Archaeology has Accomplished. *Current Anthropology*
32(3):275-291
- White, Leslie A.
1959 *The Evolution of Culture*. McGraw-Hill, New York
- Willey, G.
1945 Comments on cultural and social Anthropology. In S. Tax et alii (eds.) *Na appraisal
of Anthropology today*. :229-230, Univ. of Chicago Press, Chicago.
1946 *Prehistoric Settlement Patterns in the New World*. Viking Fund Publications in
Anthropology, n.23, New York

Willey, G.R. & Phillips, Philip

1955 Method and theory in American Archaeology, II: historical-developmental interpretations. *American Anthropologist* vol.57, :723-819

1958 *Method and theory in American Anchaeology*. Univ. of Chicago Press, Chicago

Willey, G.R. & Sabloff, J.A.

1993 *A History of American Archaeology*. W.H. Freeman and C., New York, 3. Edition

Wylie, A.

1985 The reaction against analogy. *Advances in Arch. Method and Theory* 8: 63-111 1988

'Simple`analogy and the role of relevance assumptions: implications of Archaeological Practice. *International Studies in the Philosophy of Science* 2:134-150

1989 The interpretive Dilemna. V.Pinsky & A.Wylie (ed.) *Critical Traditions in Contemporary Archaeology: essays in the Philosophy, History and socio-politics of Archaeology*. :18-27, Cambridge Univ. Press, Cambridge

1991 Gender theory and the Archaeological record. In J.M.Gero & M.W.Conkey (eds.) *Engendering Archaeology, women and prehistory*. :31-56, Basil Blackwell, Londres