

O MODERNO PORTO DE SANTOS E O COMPLEXO DA MORTONA



O QUE ESSE MATERIAL ABORDA?

APRESENTAÇÃO

1. O SURGIMENTO DO MODERNO PORTO DE SANTOS E DO COMPLEXO DA MORTONA
 - 1.1 O SURGIMENTO DO MODERNO PORTO DE SANTOS
 - 1.2 O SURGIMENTO DO COMPLEXO DA MORTONA
 - 1.3 A MORTONA NO SÉCULO XXI
 - 1.4 O FUNCIONAMENTO DA MORTONA
 - 1.5 LEMBRANÇAS DA MORTONA
2. BIBLIOGRAFIA

APRESENTAÇÃO

Este texto traz o contexto histórico e social do surgimento do moderno Porto de Santos e do Complexo da Mortona, integrando o escopo do “Plano de Gestão do Patrimônio Cultural do Sistema Viário da Margem Direita do Porto de Santos, SP”.

A pesquisa foi realizada entre os anos de 2008 e 2014.

1. O SURGIMENTO DO MODERNO PORTO DE SANTOS E DO COMPLEXO DA MARTONA

1.1 O SURGIMENTO DO MODERNO PORTO DE SANTOS

Nascido nos primórdios da colonização portuguesa na América, o porto de Santos demorou a se constituir como estrutura organizada, figurando por muito tempo mais como uma porta de entrada para o Novo Mundo e saída para o Atlântico. Para se ter uma idéia, no terceiro quartel do século XIX – cerca de trezentos anos após o primeiro contato dos colonizadores com a Ilha de São Vicente, quase no final do longo período imperial – ainda inexistia um porto com instalações apropriadas para dar conta às crescentes exportações, sobretudo do café, o principal produto agrícola brasileiro.

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 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.

1.2 O SURGIMENTO DO COMPLEXO DA MORTONA

A implantação do porto organizado gerava inúmeras demandas, muitas delas atreladas à dinâmica do tráfego das embarcações. Em 1895, o engenheiro responsável pela elaboração do projeto do novo porto, Guilherme Weinschenck, já assinalava a necessidade da construção de um estaleiro no cais santista onde se pudesse reparar o “numeroso material flutuante” da Companhia (RELATÓRIOS DA DIRETORIA, 1895-1896: 46). Aprovado o projeto, a Companhia Docas iniciou, em 1898, a implantação do estaleiro, obra de difícil execução em decorrência da qualidade do terreno, que era bastante alagadiço e arenoso (RELATÓRIOS DA DIRETORIA, 1897-1899: 29).

Vale assinalar que no final do século XIX o entorno do futuro complexo da Mortona estava começando a receber um povoamento mais sistemático, formando o que atualmente conhecemos como a Vila Macuco, de modo que a av. Taylor (hoje Rodrigues Alves) e as ruas Luiz Gama, João Guerra e São Jerônimo já figuravam na cartografia do período. A partir de duas plantas da época – *Planta da cidade de Santos e seus e seus arrabaldes* e *Planta Geral da cidade e arredores de Santos* –, ambas elaboradas, provavelmente, na década de 1890, é possível notar como a região compreendida entre os Outerinhos I e II e o futuro complexo da Mortona ainda carecia de aterros para uma ocupação humana efetiva, situação típica do cenário santista anterior à implantação dos canais de Saturnino de Brito, no início do século XX (**Prancha 1**).

A construção do estaleiro envolvia inúmeros materiais e serviços (guinchos; trilhos; ferragens; lastros de pedras batidas, rebocadas e britadas; concreto; dormentes de cantaria; alvenaria de tijolos; paredes de estuque; emboço, reboco e caiação; madeiramento de lei; assoalho de pranchões e tábuas; barrotes do assoalho; venezianas; grades de terrafas; escavação em terreno molhado; aterramento; etc.), de forma que a obra foi orçada em 1.042:668,641 réis (RELATÓRIO DA COMPANHIA DOCAS DE SANTOS, s/d), **Figuras 1 e 2**.

A despeito dos empecilhos topográficas e financeiros, em 1899 já estavam adiantados os trabalhos de alvenaria e concluída a ensacadeira, em cujas paredes foram utilizados 996m³ de concreto e 113m³ de alvenaria (RELATÓRIOS DA DIRETORIA, 1897-1899: 49). Um prédio para os trabalhadores do estaleiro foi erigido, assim como um depósito de víveres para os mesmos. Em 1900 a Diretoria da Companhia de Docas apontava para a conclusão das obras:

“Concluiu-se completamente a construção do estaleiro para reparação de embarcações, o qual pode ser inaugurado a 28 de julho próximo, tendo-se edificado, a 30 metros da casa dos guinchos, um prédio para o pessoal do mesmo estaleiro, e um depósito de víveres” (RELATÓRIOS DA DIRETORIA, 1900-1902: 09-10).

Não se sabe ao certo se a inauguração do estaleiro ocorreu de fato no dia 28 de julho, mas é provável que ele tenha entrado em funcionamento em 1901, ano em que foram feitos os últimos ajustes: assentaram-se todas as linhas do estaleiro (seis de bitola larga), sendo definitivamente colocados os desvios, cruzamentos e linhas destinadas ao serviço de areia, bem como as ligações entre as diferentes linhas.

Prancha 1 – Vila Macuco



Detalhe do local de construção do Edifício Mortona, século XIX.

O complexo da Mortona foi concebido para abrigar os serviços de reparos dos barcos da Companhia Docas de Santos. O nome Mortona, que perdura até os dias de hoje, refere-se ao equipamento de tração para retirar as embarcações da água, denominado Sistema Morton, em homenagem ao engenheiro que o concebeu. Além do estaleiro, o complexo da Mortona contava com um cais que, até o final de seu funcionamento, chegou a possuir quase 500m.

Na planta *Cidade de Santos e seus Arrebaldes*, produzida pela Comissão de Saneamento em 1903, dois anos após a abertura oficial da Mortona, consegue-se visualizar o novo estaleiro e, ao seu lado, o prolongamento das instalações da Companhia Docas de Santos (oficinas, escritório técnico, almoxarifado etc.). A rua Tamandaré, que ligava a região atualmente ocupada pelo bairro do Estuário com a Mortona, apresentava-se como a primeira via perpendicular à av. Taylor aberta nas proximidades do novo estaleiro, conforme **Prancha 2**.

No mesmo ano a diretoria da Companhia Docas de Santos assinalou o bom funcionamento da Mortona, onde já haviam sido construídos três batelões para o transporte de blocos de 17 toneladas. No mesmo local foi montado uma serra de fita, movida por motor elétrico, cuja energia provinha do dínamo trifásico instalado nas oficinas (RELATÓRIOS DA DIRETORIA, 1903-1905: 10).

O entorno da Mortona, em 1903, pouco havia mudado com relação ao final do século XIX. O bairro do Macuco ainda apresentava áreas alagadiças – ruas Dr Cockrane, Aguiar Andrade, 28 de setembro – e seu perímetro estava circunscrito entre as ruas Xavier Pinheiro, Conselheiro Nébias e av. Taylor, de acordo com a **Prancha 3**.

Em 1908 o complexo da Mortona sofreu novas intervenções: foram construídos dois muros laterais. Para tanto foi feita a dragagem em 15 e 23 metros de extensão e, concomitantemente, o enrocamento da base, o qual ficou respaldado a 6 metros das águas mínimas. Na junção entre a Mortona e o muro do Cais foram dispostos 26 blocos para atender à obliquidade dos alinhamentos das duas obras (RELATÓRIO APRESENTADO PELA DIRETORIA EM ASSEMBLÉIA PELA DIRETORIA EM ASSEMBLÉIA GERAL, 1908: 42).

Ao longo da primeira década do século XX a região da Mortona foi adquirindo uma nova fisionomia. Em 1908 foram concluídas as obras das casas I, II e III, na Av. Taylor, para a residência de altos funcionários da Companhia Docas, além do conjunto de 14 casas de madeira para a moradia de operários da Companhia, nas ruas João Guerra e Senador Dantas. A 13 de maio de 1905 a Cia. City inaugurou a linha de bonde elétrico da Vila Macuco. Em 1910 foi terminada a montagem da Torre Grande, construída para a sustentação dos cabos condutores sobre o Estuário da energia oriunda de Itatinga, usina também inaugurada naquele ano. Situada na área que posteriormente receberia os armazéns 26 e 27, a Torre Grande já era referenciada na planta

da cidade de Santos produzida pela Comissão de Saneamento, em 1910, em meio à execução do projeto de canalização proposto por Saturnino de Brito.

Em relatório de 1927, a Diretoria da Companhia Docas assinalou o início da ampliação da casa das máquinas da Mortona (RELATÓRIO APRESENTADO PELA DIRETORIA EM ASSEMBLÉIA PELA DIRETORIA EM ASSEMBLÉIA GERAL..., 1927: 34). Dois anos depois a região do estaleiro assistiria à implementação dos armazéns 26 e 27, o que pode ser notado na *Planta da Cidade de Santos* de A. Souza, de 1929, conforme **Pranchas 2 e 3**.

A feição do bairro do Macuco mudou. No final da década de 1920 seu tecido urbano havia se alastrado, assemelhando-se muito à configuração atual. Ruas foram abertas para além da av. Taylor (já então denominada Rodrigues Alves), no sentido dos bairros Aparecida e Estuário. A linha de bondes do Macuco, importante elemento dinamizador do bairro, fazia o seguinte itinerário: ida (Rua Augusto Severo, Praça Barão do Rio Branco, Praça da República, Rua Braz Cubas, Rua 7 de Setembro, Av. Conselheiro Nébias, Rua Dona Luiza Macuco, Rua Silva Jardim, Rua Xavier Pinheiro, Rua Batista Pereira, Av. Conselheiro Rodrigues Alves, Rua Rodrigo Silva, Travessa S.M.T.C.); volta (Travessa S.M.T.C., Rua Almirante Tamandaré, Av. Conselheiro Rodrigues Alves, Rua 28 de Setembro, Rua Xavier Pinheiro, R. Silva Jardim, Rua Dona Luiza Macuco, Av. Conselheiro Nébias, Rua General Câmara, Rua Augusto Severo) (**Prancha 4 e 5**).

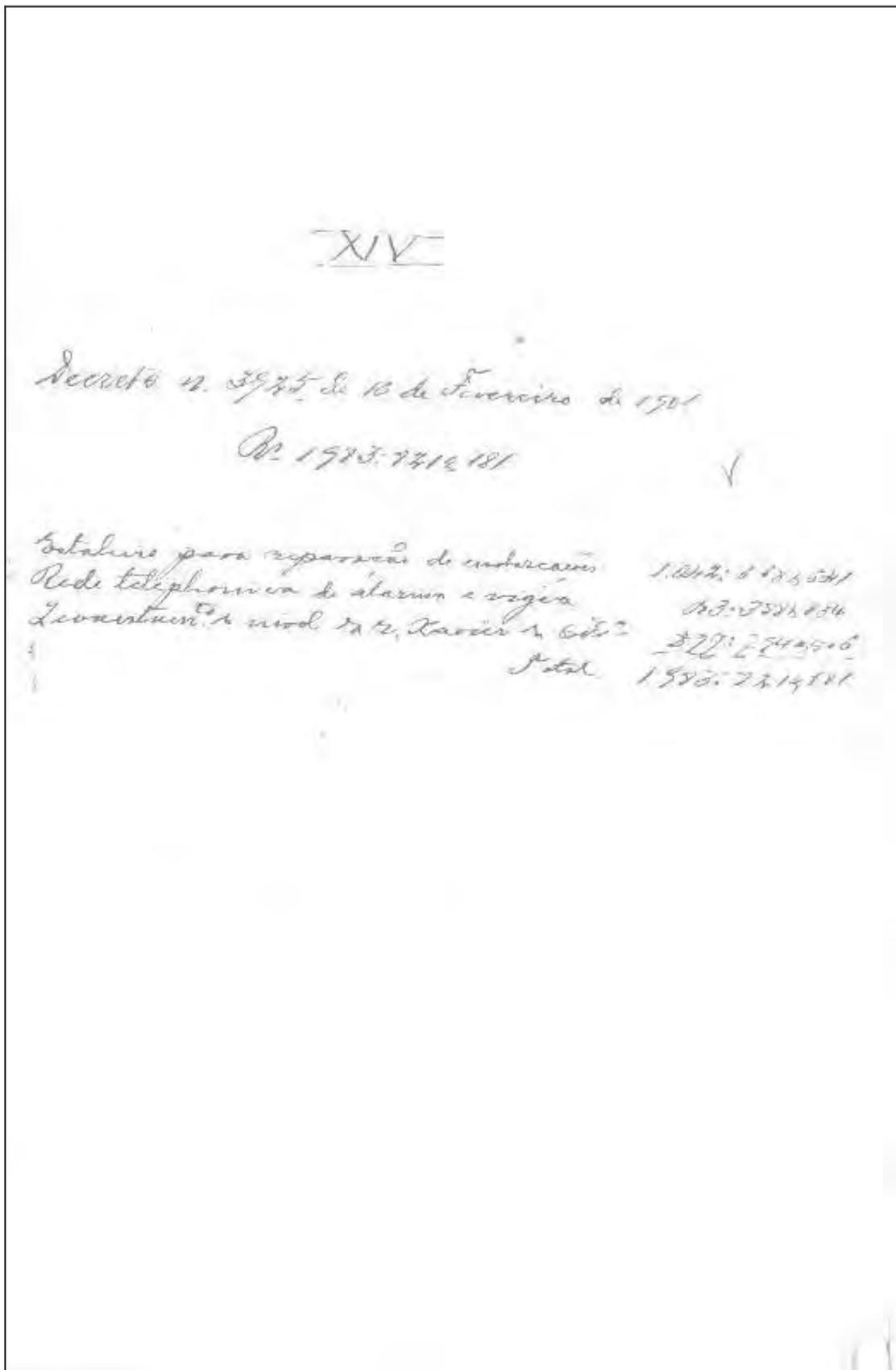


Figura 1 - Relatório da Companhia Docas de Santos

Companhia Docas de Santos

Orçamento do estaleiro para reparação de embarcações e casa para o pessoal

acompanha a especificação dos cálculos
e o desenho em triplicata

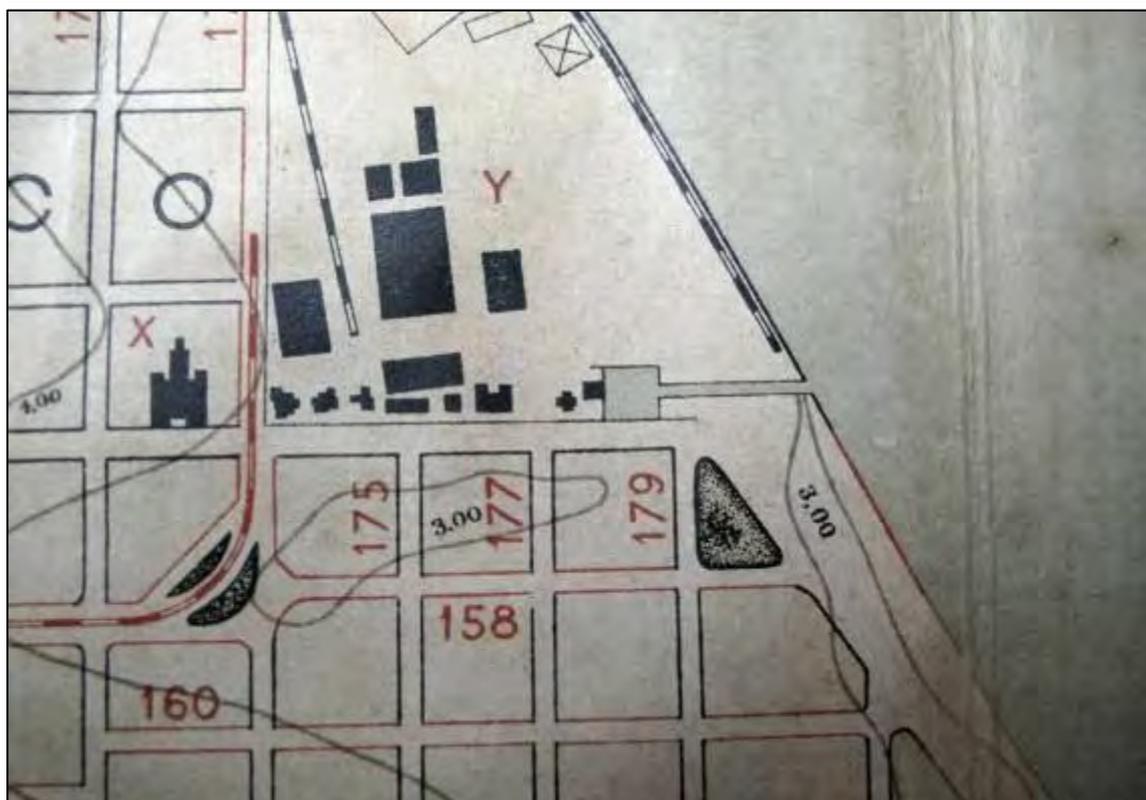
	Quantidades	Preço	Totais
Reparação em madeira do casco			
da casa de armazenamento m ³	10,421,041	11,500	123,572,471
Reparação (cabeleira e náutica)	12,180	2,000	24,360
Materiais	7,991,837	8,500	67,880,711
Trabalho de madeira pintada	25,085	38,500	965,561
Trabalho de madeira pintada e rebocada	953,410	44,000	41,903,240
Trabalho de madeira pintada e rebocada	20,440	46,000	950,160
Concreto incl ^o e incl ^o e etc	3,150,129	122,900	387,150,854
Formas de concreto	64,000	120,500	7,712,000
Materiais de concreto para o concreto	3,020,072	46,970	141,400,040
Materiais de concreto para o cal	179,855	62,500	11,200,519
Concreto do muro de 14 cm	9,570	120,500	1,151,585
Concreto do pavimento de casa e etc	13,722	10,630	145,577
Concreto do pavimento de casa e etc	15,140	14,250	215,463
Materiais de concreto para o cal	42,129	30,200	1,274,408
Paredes de estufa	37,500	12,500	468,750
Emprego de madeira e etc	508,449	5,200	2,644,157
Abandono do estaleiro	44,084	204,000	8,992,816
Trabalho de madeira e etc	10,710	70,000	749,700
Tubo de aço	250,040	25,000	6,251,000
Trabalho de madeira, casa de 14 cm	3,225	110,100	355,013
Materiais de concreto da casa	1,525	120,100	183,150
Paredes da casa de 14 cm	157,526	27,500	4,311,965
Trabalho de madeira e etc	63,000	33,100	2,085,300
Materiais de concreto			132,124,310

Figura 2 - Relatório da Companhia Docas de Santos

Prancha 2 – Localização do Mortona

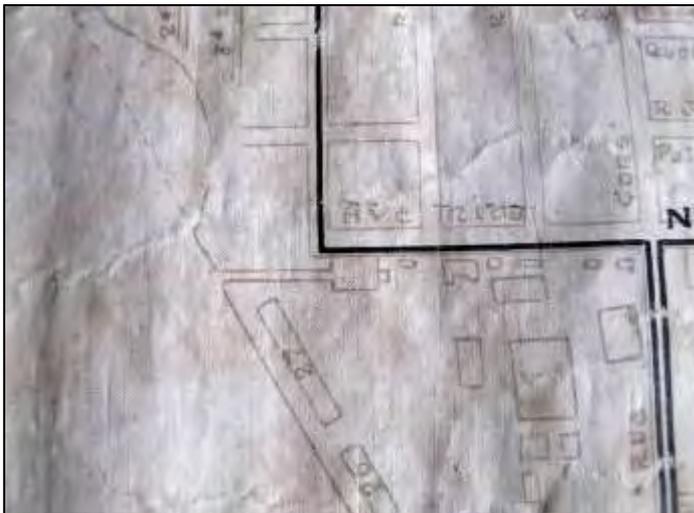


Mortona, 1903.

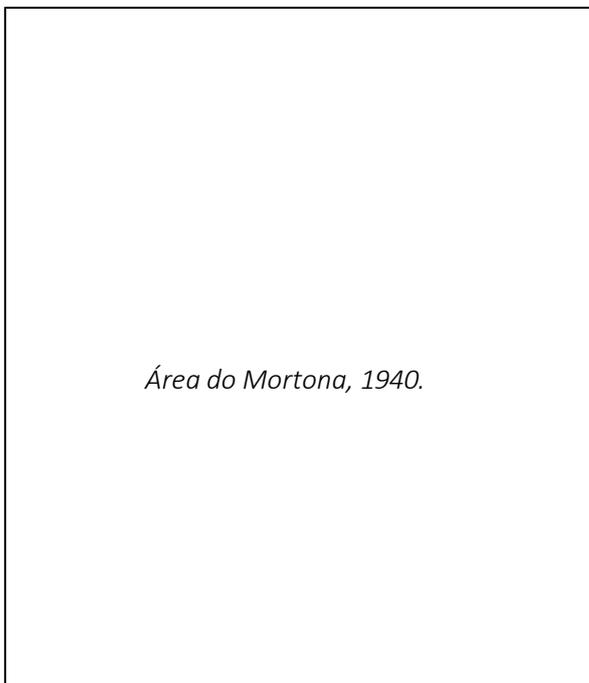


Mortona, 1910.

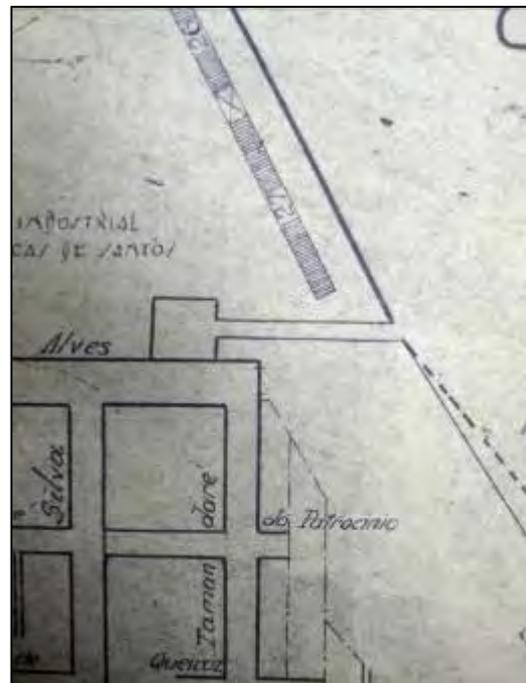
Prancha 3 – Área do Mortona



Área do Mortona, 1929.



Área do Mortona, 1940.



Área do Mortona, 1942.

Prancha 4 – Desenvolvimento do Macuco

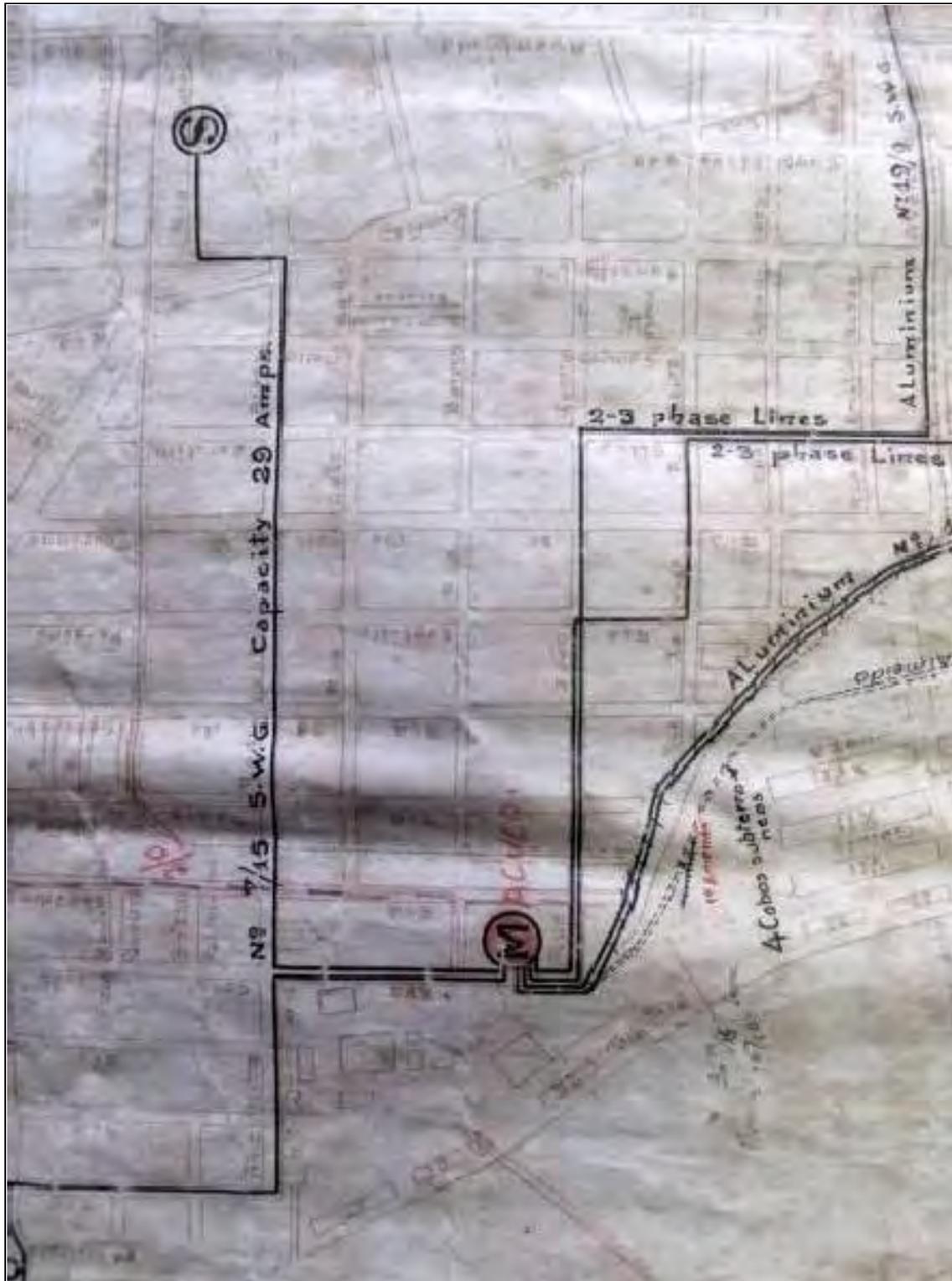


Macuco, 1903.



Macuco, 1910.

Prancha 5 – Desenvolvimento do Macuco, 1929



Com o advento da 2ª Guerra Mundial, em 1939, conflito que envolveu as principais potências europeias, o porto de Santos assistiu a uma redução na visitação de navios estrangeiros. Todavia, revertendo para seu benefício a situação de diminuição do tráfego do porto, a Companhia de Docas promoveu uma série de reformas no cais santista. Nessa época se iniciou o alargamento da faixa do cais, no trecho do Paquetá ao Outeirinhos, de 19 para 30 metros. A nova muralha que ali seria erigida contaria com a profundidade de 11 metros, tornando possível o atracamento de navios de 35 pés de calado, os maiores existentes no período. Os armazéns também receberiam mudanças, passando a ser constituídos por dois pavimentos, um destinado para a carga de importação e o outro para a de exportação. Ao lado dos armazéns seriam dispostas plataformas de 9 metros para o depósito de mercadoria.

Com o objetivo de atender as instalações além do extremo sul do porto de fins dos anos trinta, a Companhia de Docas de Santos resolveu montar duas pontes levadiças sobre o canal da Mortona, as quais serviriam para a passagem de trens de bitolas larga e estreita. Pioneiras na engenharia nacional, as duas pontes, para serem elevadas, contaria com a ajuda de torres metálicas de 20 metros de altura, permitindo assim a passagem de embarcações pelo citado canal. A construção das pontes permitiria, ainda, que a Companhia de Docas utilizasse o trecho de cais que já existia além daquele ponto, local onde estava sendo implantado um pátio com dois mil metros de linhas férreas para depósito e manobra de vagões (A TRIBUNA, 15/11/1939).

A construção das pontes do complexo da Mortona continuou nos anos seguintes, conforme **Prancha 6**, ganhando destaque no noticiário da cidade de Santos. Em julho de 1941, a obra foi tratada pelo jornal *A Tribuna* como uma das principais medidas de modernização e ampliação da estrutura portuária santista (A TRIBUNA, 12/07/1941):

“Entre as obras complementares do desdobramento do porto de Santos, a que fizemos referência a dias, destacam-se as duas pontes de tipo elevador, que são das primeiras que se constroem no país, servindo para atravessar o canal da Mortona. Uma dessas pontes, cuja característica principal é o estrado móvel, que pode ser elevado até 20 metros acima do nível do cais, já se acha em funcionamento. Vêmo-la aqui, tendo ao fundo o estaleiro da Mortona, com as embarcações em reparo”.

O complexo da Mortona sofreu outras alterações ao longo da segunda metade do século XX, embora existam poucos registros históricos sobre esse processo. Sabemos, por exemplo, que em 1958 foi concluída a colocação do 3º trilho da Mortona ao canal 4, para bitola de 1 metro (RELATÓRIO APRESENTADO PELA DIRETORIA EM ASSEMBLÉIA PELA DIRETORIA EM ASSEMBLÉIA GERAL, 1958: 43), mas por outro lado são escassas as informações a respeito do que ocorreu no local durante as décadas seguintes.

Prancha 6 – Torres da Mortona



Torre Mortona I.

Torre Mortona II.



Uma das torres das novas pontes levadiças que a Companhia Docas de Santos está construindo sobre o canal da Mortona

1.3 A MORTONA NO SÉCULO XXI

O complexo da Mortona, hoje ocupado pela Capitania dos Portos de São Paulo, pertenceu à Codesp até o início de 2002, quando o então presidente da Companhia, Sr. Fernando Vianna, entregou a escritura de posse ao órgão militar, que tinha como intenção pôr em prática a execução do projeto de construção da sua nova sede à beira do cais. Contando com 32.500 metros quadrados e 500 metros de cais, a área só foi ocupada pela Capitania no dia 16 de outubro seguinte. Além de Vianna, participaram da cerimônia de repasse da Mortona o então comandante do 8º Distrito Naval, vice-almirante Sr. Carlos Afonso Pierantoni Gambôa, e o ex-capitão dos portos Sr. Paulo José Rodrigues de Carvalho. Até a entrega, o prédio existente no local era utilizado pela Guarda Portuária (Gport), que foi deslocado para a Rua Rodrigo Silva.

Embora tenha adquirido a posse da Mortona somente no século XXI, a Capitania dos Portos é uma instituição tradicional que remonta ao século XIX. Foi fundada pelo Decreto Imperial nº 358 de 14 de agosto de 1845, o qual autorizava o Governo a estabelecer uma Capitania do Porto em cada Província Marítima do Império, com atribuições específicas de polícia naval, conservação do porto, inspeção e administração dos faróis, balizamento, matrícula da gente do mar e do tráfego do porto e das costas, praticagem e das barras, etc. Por meio do Decreto nº 531, de 11 de setembro do ano de 1847, D. Pedro II resolveu estabelecer a Capitania do Porto de Santos na província de São Paulo, tendo o seu primeiro titular o Capitão-de-Mar-e-Guerra Sr. João Batista de Souza, que assumiu o posto em 15 de maio de 1852. A Capitania funcionava então no prédio do antigo Arsenal de Marinha de Santos, em frente à Igreja do Carmo, atual Praça Barão do Rio Branco. Antes de servir como sede da Capitania, o antigo prédio agrupava uma Companhia de Aprendizes Marinheiros.

Em meados do século XX, mais precisamente em 1956, a Capitania passou a localizar-se na Av. Conselheiro Nébias, em prédio adquirido pela Marinha ao seu construtor, Alberto Baccarat. De agosto de 2003 em diante as instalações foram transferidas para uma área no cais da Mortona, situada entre os armazéns 27 e 29.

1.4 O FUNCIONAMENTO DA MORTONA

O complexo da Mortona iniciava-se no canal de Santos, por onde entravam as embarcações, que por sua vez atracavam em um tipo de trilhos. Dali eles eram guinchados e levados, por roldanas manuais, até os atracadouros laterais, que eram dois. O guincho principal funcionava originalmente a vapor, cuja alimentação era feita por uma caldeira, sendo depois substituído pelo sistema de ar comprimido.

Havia uma programação para a manutenção das embarcações. Os atracadouros laterais eram usados para as embarcações que estavam em mau estado ou eram de menor porte. Já os barcos, navios e balsas que ficavam no meio geralmente estavam em condições relativamente boas ou eram de grande porte. Para puxar as embarcações para os atracadouros laterais chegava-se a utilizar até 400 homens. Por meio das fotografias abaixo é possível notar a utilização das três áreas de manutenção, conforme **Pranchas 7 e 9**.

De acordo com o engenheiro naval Sr. José Manoel Gatto dos Santos, formado pela Escola Politécnica da USP e que começou a trabalhar no local em 1980, a Mortona era a sede do estaleiro naval, promovendo a manutenção de toda a frota de embarcações da Codesp. O complexo abarcava a seções de ajustagem (manutenção de motores e máquinas – aproximadamente 35 trabalhadores); calderaria (manutenção de casco de embarcações – aproximadamente 35 trabalhadores); construção de novas embarcações; pintura – aproximada 4 trabalhadores; carpintaria naval – aproximadamente 20 trabalhadores; serviço de bloco (raspagem do casco quando a embarcação era elevada).

Diversos tipos de embarcações eram levadas à Mortona, dentre elas as balsas – os *Ferry Boats* – responsáveis pela ligação entre as cidade de Santos e Guarujá e rebocadores, como mostram as fotografias a seguir (**Pranchas 8 e 9**).

Segundo Belmarcos Correa Lopes, 56, técnico em serviços portuários que entrou na Codesp em 1973, cada embarcação passava, em média, dois anos no mar para depois ser “docada”, termo utilizado para designar o processo de manutenção do casco e sondagem de chapa. Quando atracadas no estaleiro, as embarcações sempre eram erguidas para que os reparos no casco pudessem ser feitos, tal como indica a imagem abaixo, provavelmente da primeira década do século XX (**Prancha 8**).

Após isso a embarcação era direcionada para o cais da Mortona (com cerca de 500m), onde era feito o acabamento (ajustamento de maquinário, pintura interna etc.) com o barco flutuando. A reforma em água era feita de ano em ano, excetuando as embarcações que não tinham propulsão ou eram de grande porte, que necessitavam desse tipo de manutenção a cada quatro anos.

Prancha 20 – Fotos históricas



Mortona - Barcos.

*Mortona –
Batelão Lameiro.*



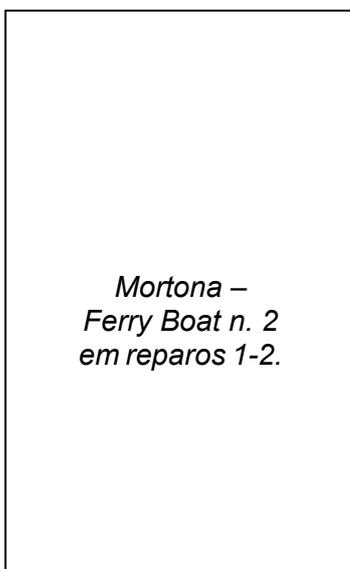
*Mortona - Batelões
Manduba Valongo e
Japui em reparos 1 2.*



Prancha 21 – Fotos históricas



*Mortona –
Embarcações
em reparos.*



*Mortona –
Ferry Boat n. 2
em reparos 1-2.*



*Mortona –
Ferry Boat n. 2
em reparos 2-2.*

Prancha 22 – Fotos históricas

Mortona - Rebocador.



Mortona - Rebocador São Paulo 1-2.



Mortona - Rebocador São Paulo 2-2.

Terminal Marques Pereira.



1.5 LEMBRANÇAS DA MORTONA

Para aqueles que trabalharam na Mortona, o estaleiro constitui peça importante na formação das memórias profissionais e afetivas de cada um. O engenheiro Sr. José Manoel Gatto dos Santos, que ali iniciou sua carreira profissional, lembra que a Mortona, em virtude de sua singularidade operacional, agregou técnicos de alto gabarito, compondo um quadro profissional *sui generis*. O mesmo engenheiro afirma que a Mortona foi uma “escola excelente” para o setor de estaleiros, servindo de aprendizado para todos que por ali passaram. Deste modo, para os trabalhos de patrimônio cultural referentes ao Complexo Mortona são “muito importantes”, pois resgatam a memória do porto de Santos a partir do universo da manutenção e de seus trabalhadores (**Prancha 10** – vide também depoimentos na íntegra, no selo MAKERSPACES, FABLABS E LABORATÓRIOS VIVOS deste Player).

A despeito de ter trabalhado pouco tempo na Mortona, o Sr. Nelson Álvares do Ribeiro, ajustador, afirma que “sente falta” da oficina, dos motores, do trabalho em geral. Conta que presenciou diversas “situações” em meio ao dia-a-dia da Mortona. O Sr. Elias dos Santos, 71, soldador, começou a trabalhar na Mortona em 1980. Nessa época, segundo ele, havia mais de quinze soldadores na Mortona. O Sr. Francimar Bertoldo de Lima, 50, caldeireiro da Mortona nos anos noventa, diz que “sente saudade” dos tempos em que o estaleiro funcionava e que “foi ótimo” trabalhar no complexo.

O engenheiro Sr. Marcos Antonio Adami Vayego entrou no setor de Conservação de Engenharia Civil da Codesp em 1987, e a partir daí começou a trabalhar na Mortona. Vayego lembra-se do engenheiro supervisor, Sr. Luis Augusto Coelho Guimarães, de “inteligência admirável”, com quem aprendeu os “procedimentos de reparo” e outros relativos à manutenção de embarcações. O engenheiro participou da manutenção do guindaste flutuante Sansão, um dos mais conhecidos do estuário santista.

Para Adami Vayego, a estrutura funcional da Mortona era “extremamente inteligente” para a época em que foi concebida. Acredita, também, que as “novas tecnologias” fazem parte o “progresso”, e que se “desfazer de coisas antigas”, como a Mortona, faz parte desse processo de evolução mais amplo das sociedades. Diz Adami Vayego que “conservar nossa história” é uma prática que devemos tentar ao “máximo possível”, mas que às vezes “algumas coisas tem que perecer”.

Sobre os trabalhos de patrimônio cultural desenvolvidos no complexo da Mortona, Adami Vayego ressalta para a importância deles na perpetuação de uma memória sobre o porto de Santos. Um dia, afirma ele, “filhos e netos” poderão ver a história de seus parentes “com orgulho”.

Para o técnico Sr. Belmarcos Correa Lopes, que julga ter sido um dos “maiores usuários da Mortona”, o estaleiro marcou sua trajetória profissional e pessoal. Responsável pela vistoria e manutenção das embarcações, Correa Lopes diz sentir “muita saudade” da Mortona.

Cada dia era “uma história diferente, um acontecimento novo”, assinala Correa Lopes. Este lembra que certa vez, quando várias embarcações estavam atracadas no cais da Mortona, uma barca d’água (responsável pelo fornecimento do líquido para as demais embarcações) foi solicitada com urgência por um navio. A barca saiu rapidamente e se chocou com outro navio, que a arrastou pelo canal de Santos, em frente à Mortona. Em 1974 Correa Lopes presenciou o incêndio do cargueiro *Ais Giorgis*, que ficou mais de uma semana em chamas nas proximidades do armazém 27, em frente à Mortona.

Outras histórias curiosas marcaram a vida do complexo da Mortona. O engenheiro Sr. José Manoel Gatto dos Santos lembra que, quando subiam para serem docadas, as embarcações vinham cheias de água nos batelões e, conseqüentemente, repletas de peixes e outros frutos do mar, sobretudo mariscos e ostras. Por conta disso, alguns funcionários da Mortona retiravam o “pescado” e, às vezes, preparavam-nos ali mesmo, no horário de almoço.

Prancha 10 – Funcionários do antigo Complexo da Mortona



Entrevista com Sr. Belmarcos Correa Lopes - Técnico de Serviços Portuários

Entrevista com Sr. José Manoel Gatto dos Santos - Engenheiro da CODESP



Entrevista com o Sr. José Pedroso Filho – Área de Manutenção Elétrica

Entrevista com Sr. Marcos Antonio Adami Vayego- Engenheiro da CODESP



Entrevista com os Srs. Francimar Bertoldo de Lima - Caldeireiro CODESP, Elias Candido dos Santos - Caldeireiro CODESP, Nelson Alves de Oliveira Ajustador

2. BIBLIOGRAFIA

- ANDRADE, Wilma Terezinha Fernandes de. **O discurso do progresso: a evolução urbana de Santos, 1870-1930**. São Paulo: FFLCH-USP, 1989. (Tese de doutorado).
- ANJOS, Fernanda M. F. dos. **Engenho São Jorge dos Erasmos. Uma análise interdisciplinar do documento na arqueologia histórica**. São Paulo, 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 1998.
- ABREU, C. de. **Capítulos de História Colonial (1500 - 1800)**. Rio de Janeiro: Briguiet, 1954. 4^a ed.
- _____. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. São Paulo/ Belo Horizonte: Edusp/ Itatiaia, 1989.
- AGASSIZ, Luiz & Elizabeth. **Viagem ao Brasil**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1975.
- AMARAL, Antônio Barreto do. **Dicionário de História de São Paulo**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1980. Coleção Paulística, vol. 19.
- ANAIS do IX congresso da Sociedade de Arqueologia Brasileira, 1997**. Rio de Janeiro: Sociedade de Arqueologia Brasileira, 2000. Cd-Rom.
- ANDRADE LIMA, Tânia; FONSECA, Marta P. R. da; SAMPAIO, Ana C. de O. et. alli. A Tralha Doméstica em Meados do Século XIX: Reflexos da Emergência da Pequena Burguesia do Rio de Janeiro. **Dédalo**, São Paulo: Publicação Avulsa, 1989, 1, p. 205-230.
- _____. Arqueologia histórica no Brasil: balanço bibliográfico (1960-1991). **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, nova série, número 1, p. 225-262, 1993.
- ANDREATA, Margarida D; CHERMANN, D.; FERNANDES, V. *et alli*. Salvamento arqueológico do Sítio Taboão, Mogi das Cruzes, SP. **Resumos da X Reunião Científica da Sociedade Brasileira de Arqueologia**. São Paulo: Sociedade Brasileira de Arqueologia, 1999.
- ARAUJO, Astolfo G. de M. & CARVALHO, Marcos R. R. de. A louça inglesa do século XIX: considerações sobre a terminologia e metodologia utilizadas no sítio Florêncio de Abreu, São Paulo. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, 3, 81-95, 1993.
- ARAUJO FILHO, José R. de. O sítio e a vocação portuária de Santos. INSTITUTO de Geografia – USP. **Geografia Urbana**. São Paulo, 5, 1969.
- ARQUIVO Municipal de Santos. **Inventário Fundo Milícias**. Santos: s.c.e., 1997.

ARNOLD III, J. Barto. Marine magnetometer survey of archaeological materials near Galveston, Texas. **Historical Archaeology**, Tucson (Society for Historical Archaeology, vol. 21, n.º. 2, p. 18-47, 1987.

_____; CLAUSEN, Carl. A magnetometer survey with electronic positioning control and calculator-plotter system. **Historical Archaeology** Tucson (Society for Historical Archaeology), vol. 09, p. 26-40, 1975.

ATLAS Histórico - Isto É Brasil, 500 anos. S. Paulo: Grupo de Comunicação Três, 1998.

AVÉ-LALLEMANT, Robert. **Viagens pelas Províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo (1858).** B. Horizonte/S. Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1980.

AZEVEDO, Fernando J. A. (curador) **São Paulo, população: 25.000 habitantes.** São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2002.

BAHN, Paul G. (coord.). **The Cambridge illustrated history of archaeology.** Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

BASS, George F. **Arqueologia Subaquática.** Lisboa: Editorial Verbo, 1971. BATE, Luis F. **El Proceso de investigación en arqueología.** Barcelona: Crítica, 1998.

BAVA DE CAMARGO, Paulo Fernando. **Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia/ Iguape, SP.** São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 2002.

BELLOTTO, Heloísa L. **Autoridade e Conflito no Brasil Colonial: O Governo do Morgado de Mateus em São Paulo.** São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1978.

BELLUZZO, Ana M. de Moraes. **O Brasil dos viajantes. A construção da paisagem.** Salvador: Metalivros/ Fundação Odebrecht, 1994.

BELMONTE. **No Tempo dos Bandeirantes.** São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1980. p. 11-26: A Fortificação. Coleção Paulística, vol. 20.

BLASI, Oldemar; GAISSLER, Miguel. **Projeto arqueológico complexo arquitetônico fazenda Mato Dentro.** Campinas: Oldemar Blasi, 1999. Folheto.

BOXER, C. R. **A idade de Ouro do Brasil.** São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1963. BRANCANTE, Eldino da Fonseca. **Brasil e a Cerâmica Antiga.** São Paulo: Lithografica Ypiranga, 1981.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **A “colônia” alemã de Santos e a construção do “perigo alemão”: da formação ao “expurgo” (1822-1943).** São Paulo, 1996. Tese (Doutorado em História Social) – Dep. de História, USP, 1996.

CARDOSO, Jorge de Jesus. **Patrimônio ambiental urbano e requalificação: contradições no planejamento do núcleo histórico de Santos.** São Paulo: FFLCH-USP, 2007. (Tese de doutorado).

CARTA da Província de São Paulo. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia, 1887. Várias escalas.

CARTA náutica n.º. 1701. Brasil - Costa Sul. **Porto de Santos.** Levantamentos efetuados pela Marinha do Brasil até 1959. Escala natural: 1:23000 na lat. 24°00'. Atualizada em 28/02/1970.

CARTA náutica n.º. 1701. Brasil - Costa Sul. **Porto de Santos.** Levantamentos efetuados pela Marinha do Brasil até 1975. Escala natural: 1:23000 na lat. 24°00'. Atualizada em 31/08/1987.

CETESB. **Carta do meio ambiente e sua dinâmica.** São Paulo, 1985. CODESP. **Porto de Santos.** Santos: s. c. e., 198?. Folheto.

COSTA E SILVA SOBRINHO. **Santos Noutros Tempos.** Santos: s.c.e., 1953.

_____. **Romagem pela terra dos Andradas.** São Paulo: Livraria Freitas Bastos, 1957.

_____. **450 anos de história.** Santos: Gráfica Comercial, 199?.

_____. **Santos na história do Brasil.** Santos: grupo Rodrimar, 2000.

CALDARELLI, Solange. **Lições da pedra. Aspectos da ocupação pré- histórica no vale médio do rio Tietê.** São Paulo, 1983. Tese (Doutorado em História Social) – FFLCH, USP, 1983.

_____. A arqueologia do interior paulista evidenciada por suas rodovias. **Revista de Arqueologia.** São Paulo, SAB, 14-15: 29- 55, 2001-2002.

CALIXTO, Benedito. **Capitanias Paulistas.** São Paulo: Casa Duprat e Mayença, 1927. 2ª edição.

CAMBI, Franco; TERRENATO, Nicola. **Introduzione all'archeologia dei paesaggi.** Roma: La Nuova Itália Scientifica, 1997.

CAMPOS, Marysilda Couto. **Dados parciais sobre a produção de óleo de baleia da armação de Bertioiga, SP.** São Paulo, 1997. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 1997.

CANABRAVA, Alice Piffer. **O comércio português no rio da Prata (1580- 1640).** Belo Horizonte/ S. Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1984.

CAPRI, Roberto. **São Paulo e seu maravilhoso progresso, 1924.** São Paulo: s. c. e., 1926. 2ª Edição.

COMISSÃO do IV centenário. **São Paulo Antigo: plantas da cidade.** São Paulo: s.c.e., 1954. Mapas.

CONDEPHAAT. **Patrimônio cultural paulista. CONDEPHAAT, bens tombados (1968-1998).** São Paulo: Imprensa Oficial, 1998.

_____. **Guichês e processos (1968-2001).** São Paulo: Condephaat, 2001. Arquivo digital.

- CONNOR, Melissa; SCOTT, Douglas D. Metal detector use in archaeology: an introduction. **Historical Archaeology**, Tucson, vol. 32, nº. 4, p. 76-85, 1998.
- CORTESÃO, Jaime. **A fundação de São Paulo capital geográfica do Brasil**. Rio de Janeiro: Livros de Portugal, 1955. 275p.
- CURY, Isabelle. **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000. 2ª. ed.
- DEPARTAMENTO Estadual de Imprensa e Propaganda. **As cidades históricas de São Paulo: Santos**. São Paulo: Gráfica da Revista dos Tribunais, 1943.
- DE BLASIS, Paulo A. D. **Salvamento arqueológico no traçado do gasoduto Bolívia – Brasil (GASBOL) no Estado de São Paulo – trecho Paulíni/ rio Paraná**. São Paulo: s. c. e., 1998. Relatório técnico.
-
- _____ & PIEDADE, Sílvia C. M. As pesquisas do Instituto de Pré-História e seu acervo: balanço preliminar e bibliografia comentada. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, 5, 165-188, 1991.
- DEETZ, James. **In Small Things Forgotten**. Nova York: Anchoor Books, 1996. EGAS, Eugênio. **Galeria dos Presidentes de São Paulo**. São Paulo: OESP, 1927.
- EDGERTON, Harold E. Underwater archaeological search with sonar. **Historical Archaeology**, Tucson (Society for Historical Archaeology), vol. 10, p. 46-53, 1976.
- ENCYCLOPEDIA of underwater and maritime archaeology**. London/ New Haven: Yale University Press, 1997.
- FIGUTI, Levy. Economia/Alimentação na Pré-História do Litoral de São Paulo. TENÓRIO, Maria Cristina (org.). **Pré-História da Terra Brasilis**. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1999. P. 197-204.
- FUNDAÇÃO Getúlio Vargas. **Influência econômica do porto de Santos**. São Paulo: Agir, 1980.
- FONSECA, O. M. Z. A Arqueologia como História. **Dédalo**, São Paulo, vol. 28, p. 39-62, 1990.
- FLORENCE, Hercules. **Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829**. São Paulo: Cultrix/ Edusp, 1977.
- Fúlfaro, V.J; Ponçano, W.L. 1976. **Sedimentação atual do estuário e baía de Santos: um modelo geológico aplicado a projetos de expansão da zona portuária**. CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOLOGIA DE ENGENHARIA, 1, 1976.. Anais... Rio de Janeiro, v.2, p. 67-90.
- FUNARI, Pedro P. Abreu. **Cultura material e arqueologia histórica**. Campinas: IFCH-Unicamp, 1998.
- FUNDAÇÃO RICARDO FRANCO (FRF). **Diagnóstico Ambiental: Meio Físico**. In: Estudo de Impacto Ambiental: Dragagem de aprofundamento do canal de navegação, bacias de evolução e berços de atracação do Porto Organizado de Santos – São Paulo. Vol. 3, Cap. 8, p. 1 – 337, 2008.

- GITAHY, Maria L. Caira. **Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914**. São Paulo/ Santos: Unesp/ Pref. Mun. De Santos, 1992.
- GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1975. P. 80-81.
- GERODETTI, João E. & CORNEJO, Carlos. **Lembranças de São Paulo: o litoral paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris edições culturais, 2001.
- GIBBON, G. **Anthropological archaeology**. Nova York: Columbia University Press, 1984.
- GODOY, Joaquim Floriano de. **A Província de São Paulo. Trabalho estatístico, histórico e noticioso**. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.
- GIGLIOTTI, M.S.; OLIVEIRA, R.C.; DIAS, R. L. ; GOBBI, E. S. **Caracterização da compartimentação geomorfológica da região metropolitana da Baixada Santista - SP a partir do uso de imagens LANDSAT 7 ETM+ e análise morfométrica em SIG**. In: 12° Encuentro de Geografos de America Latina, 2009, Montevideo. Anais, 2009. v. 1. p. 1-15.
- GONÇALVES, Daniel Issa. **O Peabiru: uma trilha indígena cruzando São Paulo**. São Paulo: FAU-USP, 1998. Cadernos de Pesquisa do LAP.
- GONÇALVES, Alcindo; NUNES, Luiz Antonio de Paula. **O Grande Porto: a modernização no porto de Santos**. Santos: Realejo Edições, 2008.
- GOULD, Richard A. **Recovering the past**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1990.
- GAGLIARDI, Vilma Lúcia. **A casa grande do Tatuapé**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico – PMSP, 1983.
- GUIDI, Alessandro. **I metodi della ricerca archeologica**. Bari: Editori Laterza, 1998. 3 a. edição.
- HARRIS, Edward C. **Principios de estratigrafía arqueológica**. Barcelona: Editorial Crítica, 1991.
- HISTORICAL ARCHAEOLOGY**. Tucson: Society for Historical Archaeology, 1967-Trimestral. CD-ROM. Coletânea dos volumes 1-23, 1967-1989.
- HODDER, Ian. **Interpretación en arqueologia – corrientes actuales**. Barcelona: Crítica, 1994. 2ª. Edição.
- HOLANDA, Sérgio B. de. **Caminhos e fronteiras**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975. 2ª. Edição.
- HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto – a Cia. Docas de Santos (1888- 1914)**. Santos/ São Paulo: Prefeitura Municipal de Santos/ Hucitec, 1996.
- HUME, Ivor Noël. **A Guide to Artifacts of Colonial America**. Nova York: Borzoi/ Knopf, 1986.
- IBGE. **Mapa etno-histórico de Curt Nimuendaju**. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.
- _____. **Noções básicas de cartografia**. Rio de Janeiro: IBGE, 1999. Série Manuais técnicos em geociências, n.º. 8.

- INSTITUTO Geográfico e Cartográfico. **Municípios e distritos do Estado de São Paulo**. São Paulo: Instituto Geográfico e Cartográfico, 1995.
- INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO S/A (IPT). **Mapa geológico do Estado de São Paulo**. Série Monografias n.6. São Paulo, 1981. Escala 1:500000.
- IPHAN. **Cadastro nacional de sítios arqueológicos**. Site www.iphan.gov.br JACOBUS, André L. **Resgate arqueológico e histórico do registro de Viamão** (Guarda Velha, Santo Antonio da Patrulha/ RS). Taquara, 1996. Dissertação (Mestrado em História) – IFCH, PUC-RS, 1996.
- JAMESON, J.H. & Sherene BAUGHER (Eds). **Past Meets \present**. Springer, 2007 KIDDER, Daniel P. **R emiscências de Viagens e Permanências no Brasil – Províncias do Sul**. São Paulo: Martins/ Edusp, 1972.
- KLAMER, A. **Handbook of Cultural Economics** Towse, R. (ed.) Edward Elgar, 2003
- LANNA, Ana L. Duarte. **Uma cidade na transição. Santos: 1870-1914**. São Paulo, 1994. Tese (Doutorado em História) – Dep. de História, USP, 1994.
- _____. Santos 1870-1914: transformações urbanas e sociais. SAMPAIO, Maria R. A. de (coord). **Habitação e cidade**. São Paulo: FAU-USP, 199?.
- LEMOS, Carlos A. C. **Alvenaria burguesa**. São Paulo: Nobel, 1989. 2ª. Edição. LEMOS, Carlos A. C. *Cozinhas, etc*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1976.
- LEMOS, Carlos A. C. *História da Casa Brasileira*. São Paulo: Ed. Contexto, 1989.
- LEMOS, Carlos A. C. *Casa Paulista*. São Paulo: EDUSP, 1999.
- LEPSCH, Igo F. **Formação e conservação dos solos**. São Paulo: Oficina de Textos, 2002.
- LIBERALESSO, E. **Salto - história, vida e tradição**. São Paulo: Imprensa Oficial, 2000. 2ª. ed.
- LORÊDO, Wanda M. **Manual de conservação em arqueologia de campo**. Rio de Janeiro: IPHAN-DEPROT, 1994.
- LOURENÇO, Maria C. França *et alli*. **Bens imóveis tombados ou em processo de tombamento da USP**. São Paulo: Edusp, 1999.
- MAWAKDIYE, Alberto. Liderança Ameaçada: falta de competitividade compromete futuro do porto de Santos. **Problemas Brasileiros**. São Paulo, 353, ano 15, 2002. P. 4-11.
- MONTALVÃO, Achilles. **Mapa geral do Estado de São Paulo em 1902**. Várias escalas.
- MADRE DE DEUS, Gaspar. **Memórias para a História da Capitania de São Vicente**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ EdUSP, 1975.
- MAPA - Imagens da Formação Territorial Brasileira**. Rio de Janeiro: Fund. E. Odebrecht, 1993.

- MARANCA, Silvia; SILVA, A. L. M.; SCABELLO, A. M. P. Projeto Oeste Paulista de arqueologia do baixo e médio vale do rio Tietê: síntese dos trabalhos realizados. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n.º. 5, p. 223-226, 1995.
- MARCÍLIO, Maria Luiza. **A cidade de São Paulo: povoamento e população, 1750-1850**. São Paulo: Pioneira/ Edusp, 1973.
- MARQUES, M. E. de Azevedo. **Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1980.
- MARX, Murillo. **Cidade no Brasil – terra de quem?** São Paulo: Nobel/ Edusp, 1991.
- MAXIMINO, Eliete P. Brito. **Porto de Santos e o portinho dos Piratas em retrospectiva: um estudo de arqueologia industrial**. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado em Arqueologia) – MAE, USP, 1997.
- MAWE, John. **Viagens ao Interior do Brasil**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1978.
- MC CAIN, R. Defining cultural and artistic goods. **Handbook of the Economics of Art and Culture**. Ginsburgh, North Holland, Amsterdam, 2006.
- MEDEIROS, Diva B.. Guarujá. **A Baixada Santista - aspectos geográficos**. São Paulo: Edusp, 1965.
- MELLO NÓBREGA, Humberto de. **História do rio Tietê**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1981.
- MELLO, Gisele Homem de. **Expansão e estrutura urbana de Santos (SP): aspectos da periferização, da deterioração, da intervenção urbana, da verticalização e da sociabilidade**. São Paulo: FFLCH-USP, 2008. (Dissertação de mestrado).
- MEMÓRIA urbana: a Grande São Paulo até 1940**. São Paulo: Arquivo do Estado/ Imprensa Oficial, 2001. 3 v. il. Fotos.
- MINISTÉRIO DA CULTURA; IPHAN. **Bens móveis e imóveis inscritos nos livros do tomo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1994. 4.ª Edição.
- MIRA, Ricardo G; José M. S. CAMESELLE & José R. MARTÍNEZ (Eds.) **Culture, Environment Action and Sustainability**. Hogrete & Huber, Spain, 2002
- MONTEIRO, J. Manuel. **Negros da Terra. Índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Cia das Letras, 1994.
- MORAES, Antonio C. Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil. Elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Hucitec/ Edusp, 1999.
- MORAIS, JOSÉ L. Projeto Paranapanema: avaliação e perspectiva. **Revista de Antropologia**, São Paulo, 24, 1990: 142-147.
- _____. Salvamento arqueológico na área de influência da pch Moji Guaçu. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, 5, 77-98, 1995.

- _____. **Engenho São Jorge dos Erasmos – estudos de arqueologia da paisagem.** São Paulo, 1999. Relatório técnico.
- _____. **Arqueologia da região Sudeste.** Revista USP, São Paulo, n.º. 44, p. 194-217, 2000.
- _____. **Resgate arqueológico na área de influência da duplicação das rodovias SP 342 e SP 346. Preservação do sítios Ypê e Mota Pais.** São Paulo: s. c. e., 2002. Relatório técnico.
- MORSE, Richard M. **Formação histórica de São Paulo.** São Paulo: Difel, 1970. MOTA, Carlos G. (org.). **1822 - Dimensões.** São Paulo: Perspectiva, 1972. P. 160-184.
- _____. (org.). **Viagem incompleta. A experiência brasileira (1500-2000). Formação: histórias.** S. Paulo: Senac, 2000.
- MOURA, Carlos E. de (org.). **Vida cotidiana em São Paulo no século XIX.** São Paulo: Ateliê Editorial/ Unesp/ Imprensa Oficial do Estado, 1999.
- MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d' um Quadro Estatístico da Província de São Paulo.** São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.
- MUNIZ JR, J. **Fortes e fortificações do litoral santista.** Santos: Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1982.
- NAGANIMI, Marilda. Engenharia e técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império. VARGAS, Milton (org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil.** São Paulo: Unesp/ Ceeteps, 1994. P. 131-161.
- NAUTICAL Archaeology Society. **Archaeology Underwater. The NAS guide to principles and practice.** Londres: Archetype/ NAS, 1998.
- OLIVEIRA, António R. V. de. **Memória Sobre o Melhoramento da Província de São Paulo.** São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978. Coleção Paulística, vol. 6.
- OLIVEIRA, J. J. Machado d'. **Quadro Histórico da Província de São Paulo.** São Paulo, Governo do Estado de São Paulo, 1978. Coleção Paulística, vol. 4.
- ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade: o caso de Santos.** São Paulo: FFLCH-USP, 2008. (Dissertação de mestrado).
- ORSER JR., Charles. **Introdução à Arqueologia Histórica.** Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992.
- PAIVA, Celso Lago. **História da Técnica das Construções coloniais em São Paulo.** Indaiatuba, Fundação Pró-Memória de Indaiatuba, 1996.
- PETRONE, Pasquale. **"Povoamento e caminhos nos séculos XVI e XVII".** In: A Baixada Santista: aspectos geográficos. São Paulo: Edusp, 1965, pp.11-73.
- PINACOTECA do Estado de São Paulo. **Benedito Calixto: memória paulista.** São Paulo: Projeto eds. Associados/ Banespa/ Pinacoteca, 1990.

PLENS, Cláudia R. **Terra, madeira e fogo: arqueologia da São Paulo oitocentista**. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 2002.

POLIANTÉIA – 450 anos de brasilidade. São Vicente: Caudex, 1982. PRADO JR. **Evolução política do Brasil e outros estudos**. 5ª. ed. São Paulo: Brasiliense, 1966. p. 139-153: Formação dos Limites Meridionais do Brasil.

PRADO JR., Caio. **Evolução Política do Brasil e outros estudos**. São Paulo: Brasiliense, 1972.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS. CONDEPASA. **Relação dos bens tombados**. Site www.santos.sp.gov.br. Dados obtidos em 05/11/2002.

PRESENÇA da Força Aérea na Baixada Santista. Santos: s. c. e., 1978. PRESTES MAIA, Francisco. **Plano regional de Santos**. São Paulo: Saraiva, 1950.

PARELLADA, Cláudia I. Aálise da malha urbana de Villa Rica del Espiritu Santo. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, 5, 51-61, 1995.

PETRONE, Pasquale. O povoamento antigo e a circulação. **A Baixada Santista: aspectos geográficos**. São Paulo: Edusp, 1965. Volume II, p. 11-138.

_____. **Aldeamentos Paulistas**. São Paulo: Edusp, 1995. PINACOTECA do Estado de São Paulo. **Benedito Calixto: memória paulista**. São Paulo: Projeto eds. Associados/ Banespa/ Pinacoteca, 1990.

PINSKY, V.; WYLIE, A. **Critical traditions in contemporary archaeology**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1995. p. 117-135.

PINTO, Adolpho A. **História da viação pública de São Paulo**. São Paulo: governo do Estado, 1977. 2ª. Edição.

PLENS, Cláudia R. **Terra, madeira e fogo: arqueologia da São Paulo oitocentista**. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 2002.

PRADO JR. **Evolução política do Brasil e outros estudos**. 5ª. ed. São Paulo: Brasiliense, 1966. p. 139-153: Formação dos Limites Meridionais do Brasil.

PROJETO Fronteira Ocidental - arqueologia e história - Vila Bela da Santíssima Trindade/ MT. São Paulo: Zanettini Arqueologia/ Governo de Mato Grosso, 2002. Relatório final da fase 1.

PROUS, André. **Arqueologia brasileira**. Brasília: Edunb, 1992. RAHTZ, Philip. **Convite**

à arqueologia. Rio de Janeiro: Imago, 1989.

RAMBELLI, Gilson. O abandono do patrimônio arqueológico subaquático no Brasil: um problema para a arqueologia brasileira. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n. 7, p. 177-180, 1997.

_____. **A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do baixo vale do Ribeira de Iguape**. 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 1998.

- _____. Turismo e patrimônio cultural subaquático: problemas e perspectivas. **Jornada de turismo, meio ambiente e patrimônio cultural, 1**. São Paulo: Unibero, 2001. p. 88–92.
- _____. **Arqueologia até debaixo d'água: uma introdução à arqueologia subaquática**. São Paulo: Maranta, 2002 (no prelo).
- _____. **Arqueologia Subaquática do Baixo Vale do Ribeira**. Tese (Doutorado em Arqueologia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP: Museu de Arqueologia e Etnologia da USP, São Paulo, 2003.
- _____; BAVA DE CAMARGO, P. F.; CALIPPO, F. C. **O Brasil hoje tem arqueologia subaquática**. Disponível em: <<http://www.naufragios.com.br>>. Acesso em: 19/06/2000.
- _____. A campanha de arqueologia subaquática do Projeto Arade (ProArade) 2002, Portugal: a participação brasileira. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n. 12, 2002.
- _____. A arqueologia subaquática no Brasil: aspectos legais. MANISCALCO, Fabio (org.). **MEDITERRANEUM. Tutela e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali**. Napoli: ISFORM, 2004. Vol. III. RATHJE, William; MURPHY, Cullen. **Rubbish! The archaeology of garbage**. Nova York: HarperPerennial, 1993.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Ed. Perspectiva, São Paulo, 2002.
- REIS, Nestor Goulart. **Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo**. São Paulo: CPA, 199?.
- _____. **Imagens do Brasil colonial**. S. Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial do Estado/ FAPESP, 2000.
- _____. **Evolução urbana do Brasil, 1500-1720**. S. Paulo: Pini, 2000. 2ª. Ed.
- RENFREW, Colin; BAHN, Paul. **Arqueología. Teorías, métodos y práctica**. Madri: Akal, 1993.
- ROBRAHN-GONZÁLEZ, Erika M.; ZANETTINI, Paulo E. **Jacareí às vésperas do descobrimento: a pesquisa arqueológica no sítio Santa Marina**. Jacareí: O Expresso, 1999.
- _____. **Diagnóstico arqueológico da área de influência direta (AII) – Santa Maria da Serra**. Cotia: Documento, 1998.
- _____. **Diagnóstico arqueológico da área diretamente afetada (ADA) – Santa Maria da Serra**. Cotia: Documento, 1999.
- ROBRAHN-GONZÁLEZ, E.M. & P. E. Zanettini. **Programa de diagnóstico arqueológico Terminal Portuário EMBRAPORT - SP**. Cotia: Documento, 2003. Relatório técnico.
- RODÁ, Isabel (org.). **Ciencias, metodologías y técnicas aplicadas a la arqueología**. Barcelona: Fundació “La Caixa”/ Universitat Autònoma de Barcelona, 1992.
- RODRIGUES, Luiz Melo. **Vicente de Carvalho**. In: A Baixada Santista: aspectos geográficos. São Paulo: Edusp, 1965.
- ROSS, Jurandy L. S. & MOROZ, Isabel C. **Mapa geomorfológico do Estado de São Paulo**. São Paulo: Lab. de Geomorfologia (Geografia - FFLCH - USP)/ Lab. de Geotécnica Aplicada - Geologia Aplicada - IPT/FAPESP, 1997.

- _____. (org.). **Geografia do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2003. 4ª. ed.
- ROTEIROS** e notícias de São Paulo colonial. São Paulo: Governo do Estado, 1977. Coleção Paulística, vol. 1.
- SANEAMENTO de Santos. **Projeto de abastecimento d'água à cidade de Santos, Brasil**. Folha III, 1894. Escala 1:4000.
- SANEAMENTO de Santos. **Carta da cidade de Santos mostrando as casas, as divisões de propriedades, as linhas de bonds e os calçamentos**. Folha XXVIII, 1894.
- SILVA, Fernando Teixeira da. **A carga e a culpa**. São Paulo/ Santos: Hucitec/ Pref. Mun. De Santos, 1995.
- SILVA, Gerardo & COCCO, Giuseppe. **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- SOUSA, Alberto. **Os Andradas**. São Paulo: Typographia Piratininga, 1922. Vol. I.
- SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem à Província de São Paulo**. São Paulo: Martins/ Edusp, 1972.
- SANT'ANNA, Nuto. **São Paulo Histórico**. São Paulo: Departamento de Cultura, 1944a. V. 4.
- _____. **São Paulo Histórico**. São Paulo: Departamento de Cultura, 1944b. V. 6.
- _____. **Metrópole**. São Paulo: Departamento de Cultura, 1950. V. 1.
- _____. **São Paulo no século XVIII**. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1977.
- SANTOS, Francisco Martins dos. **História de Santos**. São Vicente: Caudex, 1986.
- SCHUYLER, Robert L. **Historical Archeology - A Guide to Substantive and Theoretical Contributions**. Nova York: Baywood Publishing Company, 1978. p. 91-138.
- SCATAMACCHIA, Maria C. Mineiro & UCHÔA, Dorath P. O contato euro- indígena visto através de sítios arqueológicos do Estado de São Paulo. **Revista de Arqueologia**, São Paulo, vol. 7, p. 153-173, 1993.
- _____. & FRANCHI, Cleide. O levantamento das estruturas do antigo aldeamento de Barueri como exemplo da pesquisa arqueológica em área urbana. **Revista de Arqueologia**. São Paulo, SAB, 14-15: 75-85, 2001-2002.
- SECRETARIA Municipal de Planejamento e Meio Ambiente. **Índios e africanos na Jundiá Colonial**. Jundiá: Sec. Mun. de Planejamento e Meio Ambiente, 2002. Série Memórias, vol. 3, 84 p.
- SICILIANO, Lauro Barros. **Guarujá-Bertioga**. Instituto Histórico e Geográfico Guarujá-Bertioga, órgão da Secretariada Cultura, Ciência e Tecnologia do governo do Estado de São Paulo São Paulo: 1958-1978.

- SLEMIAN, A.; MARTINS, A. C.; PIMENTA, J. P. G. et al. **Cronologia de história do Brasil colonial (1500-1831)**. São Paulo: DH-FFLCH-USP, 1995.
- SNOWBALL, Jeanette D. **Measuring the Value of Culture – Methods and examples in Cultural Economics**, Springer, 2008.
- STADEN, Hans. **Duas Viagens ao Brasil**. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ EdUSP, 1974.
- STELLA, Roseli Santaella. **O domínio espanhol no Brasil durante a monarquia dos Felipes, 1580-1640**. São Paulo: Unibero/ CenaUn, 2000.
- SOUSA, Alberto. **Os Andradas**. São Paulo: Typographia Piratininga, 1922. Vol. I.
- SUGUIO, K.; MARTIN, L.; BITTENCOURT, A. C. S. P.; DOMINGUEZ, J. M. L.; FLEXOR, J. M.; AZEVEDO, A. E. G. **Flutuações do nível relativo do mar durante o Quaternário superior ao longo do litoral brasileiro e suas implicações na sedimentação costeira**. Revista Brasileira de Geociências, v. 15, p. 273-286, 1985.
- TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. Bauru/ S. Paulo/ Portugal: EDUSC/ UNESP/ I. Camões, 2000.
- UCHÔA, Dorath P. & GARCIA, Caio Del Rio. Ilha do Casqueirinho, Estado de São Paulo, Brasil: dados arqueológicos preliminares. **Arqueologia**. Curitiba, 5, 43-54, 1986.
- _____. & Mello e Alvim, Marília C.; GOMES, João Carlos de O. Demografia esquelética dos “Construtores do Sambaqui” de Piaçaguera, São Paulo, Brasil. **Dédalo**, São Paulo, publicação avulsa, p. 455-470, 1989.
- _____. As ruínas do Abarebebe e o museu da Paisagem. **Leopoldianum**. Santos, v.25, n. 70, 1999. P. 129-147. Revista da Unisantos.
- VASCONCELLOS, Silvio de. **Arquitetura no Brasil: Sistemas Construtivos**. Belo Horizonte, 1979.
- VAZ, Ângela Omati Aguiar. **Guarujá, três momentos de uma mesma história**. Santos/ SP: Espaço do Autor, 2003.
- VARGAS, Milton. **História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: Ed. Unesp, 1994.
- VITELLI, Karen D. (coord.). **Archaeological ethics**. Walnut Creek: AltaMira Press, 1996.
- WECKMANN, Luis. **La Herencia Medieval del Brasil**. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1993.
- ZANETTINI, Paulo E. Pequeno Roteiro Para Classificação de Louças Obtidas em Pesquisas Arqueológicas de Sítios Históricos. **Arqueologia - Revista do Centro de Estudos e Pesquisas Arqueológicas**, Curitiba, UFPr, 1986, vol. 5, p. 117-130.
- _____. **Calçada do Lorena: o caminho para o**. São Paulo, 1998. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – MAE, USP, 1998.
- _____. & BAVA DE CAMARGO, P. F. **Cacos e mais cacos de vidro: o que fazer com eles?**. São Paulo: Documento/ Zanettini Arqueologia, 1999.
- ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da Capitania de Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo: Hucitec/ Edusp, 1990.

FONTES PRIMÁRIAS CONSULTADAS

Fontes manuscritas

- *Relatório da Companhia de Docas de Santos*, s/d. Acervo Museu do Porto.

Fontes Impressas

- *A Tribuna*, 15/11/1939. Acervo Secretaria da Cultura de Santos/Hemeroteca.
- *A Tribuna*, 12/07/1941. Acervo Secretaria da Cultura de Santos/Hemeroteca.
- *A Tribuna*, 19/12/1948. Acervo Secretaria da Cultura de Santos/Hemeroteca.
- *A Tribuna*, 26/01/2003. Acervo Secretaria da Cultura de Santos/Hemeroteca.
- *A Tribuna*, 12/06/2007. Acervo Secretaria da Cultura de Santos/Hemeroteca.
- COMPANHIA DOCAS DE SANTOS. *Relatórios da Diretoria, 1897-1899*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & C., 1900. Acervo Museu do Porto.
_____. *Relatórios da Diretoria, 1900-1902*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & C., 1903. Acervo Museu do Porto.
_____. *Relatórios da Diretoria, 1903-1905*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & C., 1906. Acervo Museu do Porto.
_____. *Relatório apresentado pela Diretoria em Assembléia Geral Ordinária em 30 de abril de 1908*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & C., 1908. Acervo Museu do Porto.
_____. *Relatório apresentado pela Diretoria em Assembléia Geral Ordinária em 30 de abril de 1927*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & C., 1927. Acervo Museu do Porto.
_____. *Relatório da Diretoria correspondente ao ano de 1958*. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & C., 1958. Acervo Museu do Porto.

Iconografia

- Estado Atual da Cidade de Santos, 1918. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santos.
- Planta Geral do Caes, mostrando as faixas em tráfego, construída e em construção no fim do ano de 1897, com o prolongamento projectado abrangendo os locais dos armazéns de inflamáveis e corrosivos e dos estaleiro e dique para reparação dos navios em geral. Acervo Companhia de Docas de Santos.
- Planta Geral do Cais, copiada do Original – ref. -8-VI-2758 de 10-12-42 da CIA Docas de Santos. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santos.
- Planta da Cidade de Santos, com Índice Comercial e Industrial, 1921. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santos.
- Planta da cidade de Santos, Praças e Largos em Santos, década de 1930. Acervo da Fundação Arquivo e Memória de Santos.
- Planta da cidade de Santos, por A. Souza, 1929. Acervo da Fundação Arquivo e Memória de Santos.
- Planta Geral da cidade e arredores de Santos, mostrando projecto de arruamento para servir de base ao traçado das ruas e praças no desenvolvimento futuro da cidade, s/d. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santos.
- Planta e Projectos por F. Saturnino Rodrigues de Brito, engenheiro chefe da Comissão de Saneamento, 1910.
- Planta da cidade de Santos e seus arredores, levantada pela Comissão de Saneamento em 1903, coordenada pelo Engenheiro José Pereira Rebouças. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Santos.
- Santos, Estado de São Paulo. Planta organizada pela Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal de Santos, 1920. Acervo da Fundação Arquivo e Memória de Santos.
- “Torre sobre o canal da Mortona”. In: A Tribuna, 15/11/1939.
- “Duas torres sobre o canal da Mortona”. In: A Tribuna, 12/06/1941.