

O MEIO AMBIENTE PORTUÁRIO E A ARQUEOLOGIA HISTÓRICA INDUSTRIAL O CASO DO PORTO DE SANTOS

Eliete Pythagoras Britto Maximino
Universidade Católica de Santos

Resumo

A preocupação principal é retratar a relação existente entre o maior porto da América Latina e a seiscentista cidade de Santos. Relação essa, verificada através de seu passado histórico cultural, infinitamente variado e complexo. No estudo do porto como um Sítio Arqueológico, Histórico e Industrial, será tentado trazer para o presente a importância desse rico passado cultural, para que a História que os une, porto e cidade, não se tornem sem valor.

Palavras chave

Arqueologia, Arqueologia Industrial, Arqueologia da Paisagem, Meio Ambiente Cultural

Abstract

The main preoccupation here it to demonstrate the existing relation between South America biggest port and the 500 years old city of Santos. This relation is verified through its varied and complex historical and cultural past. The study of the port as an Archaeological, Historical and Industrial Site, will attempt to bring out to the present the importance of this rich cultural past, so that the History that joins port and city do not loose its value.

Keywords

Archaeology, Industrial Archaeology, Landscape Archaeology, Cultural Environment

O MEIO AMBIENTE PORTUÁRIO E A ARQUEOLOGIA HISTÓRICA INDUSTRIAL O CASO DO PORTO DE SANTOS

Eliete Pythagoras Britto Maximino

1 Introdução

Santos, uma cidade histórica por excelência, guarda no presente, um passado rico que retrata a História de um Estado e, principalmente, a História de um País. Convém lembrar que essa lembrança não se encontra apenas registrada nos seus edifícios, mas também, no seu subsolo urbano.

É sempre bom lembrar que, o passado quando não preservado perde a sua identidade perante a comunidade à qual pertence, mesmo não estando presente. Daí a responsabilidade da Arqueologia Histórica Industrial que, explicando as mudanças ocorridas no passado por meio de suas transformações, faz com que ele não desapareça do presente.

Esse passado é infinitamente variado e complexo, e por causa disso, talvez nunca se consiga recriá-lo, cabendo a nós profissionais arqueólogos alcançar o objetivo principal: trazer para o presente a importância desse passado, para que a História atual não se torne sem valor no futuro.

Santos pode ser considerada uma cidade que sempre se preocupou em preservar o seu patrimônio histórico-cultural, procurando cumprir o que determinam as Leis Federais, Estaduais e Municipais:

Lei nº. 3.924/61 – proíbe a destruição ou mutilação, para qualquer fim, da totalidade ou parte das jazidas arqueológicas, fato considerado crime contra o patrimônio nacional;

Constituição Federal de 1988, art. 225, IV - considera os sítios arqueológicos patrimônio cultural brasileiro, garantindo sua guarda e proteção;

Portaria IPHAN / MINC nº. 007/88 - normaliza e legaliza as ações de intervenção junto ao patrimônio arqueológico nacional;

Resolução SMA (SP) nº. 34/03 – complementa a **Portaria IPAHN nº. 230/02** – com relação ao acompanhamento arqueológico em áreas consideradas de importância histórica e arqueológica;

Lei Municipal nº. 1917, art. 1º - indica a obrigatoriedade de se comunicar ao IPARQ – Instituto de Pesquisas em Arqueologia – a existência de projetos envolvendo imóveis situados em áreas com potencialidade arqueológica no Centro Histórico de Santos, para acompanhamento nos termos que dispões a **Lei Federal nº. 3.924/61**;

Lei Municipal nº. 753/91 – cria o CONDEPASA, responsável pela proteção do patrimônio histórico e cultural de Santos.

Entretanto, é muito bom frisar que toda essa Legislação não terá importância se não houver a devida orientação aos dirigentes, responsáveis por diferentes projetos direcionados ao Centro Histórico no qual o Porto Santista está inserido, do valor e importância desse patrimônio das cidades históricas, mesmo que ele se encontre enterrado.

É necessário deixar claro que toda e qualquer forma de agressão ao subsolo de potencialidade arqueológica deve ser considerada como uma destruição ao sítio arqueológico

passado, desde que, toda a evidência arqueológica é finita. Uma vez destruído não existem meios para recuperá-los.

Santos é uma cidade seiscentista guardando ainda em seu subsolo vestígios culturais de um passado que deve, orgulhosamente, ser preservado. É importante informar a comunidade para que esse rico patrimônio cultural não venha a ser destruído.

Por esse motivo é sempre válido insistir que, em todas às vezes que houver qualquer tipo de intervenção nesse subsolo, será necessário o acompanhamento através de um Monitoramento Arqueológico planejado e em harmonia com a empresa e com os operários participantes da obra, para que possa haver uma correta avaliação dos possíveis impactos sobre esse patrimônio histórico-cultural.

Todo esse contexto histórico-cultural faz parte de um processo ambiental urbano de muita importância ligado ao porto, entrada e saída não apenas de mercadorias, mas também de pessoas. Não podemos esquecer que a cidade de Santos está situada em uma Ilha (São Vicente), e que um conjunto de marés forma o seu porto.

O acesso ao porto se faz por um canal marítimo, situado entre as Ilhas de São Vicente e Santo Amaro, que possui larguras variáveis, estendendo-se desde a Fortaleza Velha da Barra Grande até a extremidade do cais do Macuco, onde no decorrer dos tempos sofreram inúmeras transformações para atender as mudanças urbanas necessárias para o engrandecimento maior de seu porto.

É interessante frisar que essas transformações ambientais começaram a surgir ainda na presença de Martim Afonso de Souza, quando observou que as embarcações que ancoravam no porto junto ao desembocadouro do Rio Santo Amaro, apresentava muitas inconveniências,

sendo necessário então, a criação de novos mecanismos que facilitassem a entrada e saída das embarcações.

Foi assim que Brás Cubas resolveu criar do outro lado um novo porto que oferecesse melhores condições de atracação. Esse novo porto recebeu o nome de Porto de Santos, dando início ao desenvolvimento da região.

Se o porto crescia e começava a trazer divisas para a pequena cidade, ao mesmo tempo, a população procurava se integrar cada vez mais à paisagem portuária que a rodeava. Sendo assim, pouco a pouco, a cidade foi se estendendo do Outeiro de Santa Catarina (marco da fundação da cidade), para os lados do Valongo, onde os primeiros Trapiches se localizavam.

Outra mudança ambiental que veio propiciar o crescimento do porto foi à abertura de um novo caminho que ligava a cidade a Província de São Paulo. A Calçada do Lorena foi sem dúvida a maior obra realizada no caminho do mar, durante a época colonial, fazendo de Santos o único escoadouro da Província de São Paulo.

O período do Açúcar e mais tarde do Café, fizeram a Vila de Santos ser elevada à categoria de cidade em 1836, quando então, a mudança ambiental volta a ocorrer com a chegada dos chamados “caminhos de ferro”, abrindo para Santos uma nova era, mas tendo como centro de atração o seu porto.

Essa atração vai proporcionar uma grande movimentação de pessoas e de entradas e saídas de navios originários de vários países, obrigando as pessoas a exigirem as reformas urbanas e ambientais que ocorreram durante todo o século XIX. Mudava o porto e mudava também a cidade com seus moradores. Mais uma vez podemos verificar a íntima ligação entre cidade e porto.

Vamos procurar verificar essas mudanças através da Arqueologia Histórica e Industrial sob o prisma das variações urbanas ocorridas devido ao nascimento do porto de sua cidade.

2 O nascimento do porto

Em 02 de fevereiro de 1892 o porto teve condições de receber nos 260 metros do cais do Valongo, a atracação do navio de bandeira inglesa *Nasmith*. A partir daí, a história do porto como da própria cidade de Santos, passa por uma revolução sem precedentes na história dos portos de todo o país.

Como dissemos anteriormente, o entra e sai de pessoas e carga por esse porto inicial vai fazer de Santos a “porta de entrada do Estado e um grande portão da União” – *jornal Diário de Santos, 12/04/1890: 01*.

O resultante disso é a construção de uma obra que Saturnino de Brito vai denominar de “*O cinturão sanitário de Santos*”, pois com o cais construído, desapareceriam os lodaçais das margens do estuário que ficavam nas proximidades da cidade, fonte de algumas das endemias reinantes. Com essa obra as águas pluviais seriam escoadas para o mar.

Foi necessário então, sanear a região para garantir não somente a vida da população local, mas também os interesses de ordem econômica, pois uma cidade que o estrangeiro reputa dizimada por epidemias, é uma cidade quase morta, sem crédito, abandonada pelo comércio importador e exportador. “*O saneamento de Santos torna-se uma necessidade inadiável, para poder garantir não só a vida da população, mas os altos interesses de ordem econômica*”(Associação Comercial de Santos, 19/05/1889, livro nº. 14).

Na ocasião, despontava no Brasil um grande sanitarista reconhecido não apenas por seus pares nacionais como também internacionais: Saturnino de Brito. Foi contratado para elaborar um plano de saneamento que pudesse contribuir para eliminar a febre amarela que dizimava o porto e acabava com a população local.

É de conhecimento que a planície santista é elevada a poucos metros acima do nível do mar, formada de grande depósito de material de aluvião, composto em linhas gerais, de areia fina encharcada de água. É ainda circundada por praias, pelo canal do porto e pelo braço de mar interior ou rio Casqueiro. Tudo isso vai fazer com que a declividade da superfície dessa baixada seja praticamente nula.

Isso significa que o escoamento das águas pluviais ou das nascentes das encostas ocorra com grande dificuldade, sendo que isso ainda é agravado pelas marés altas que impedem a saída das águas, formando gamboas e alagados.

Para complementar, a movimentação das marés quase sempre arrastava a areia, bloqueando a saída desses córregos, que se transformavam em lagoas e pântanos. Era necessário seguir o que tinha sido proposto por Saturnino de Brito, a construção de canais que cortassem a cidade chegando até ao mar, evitando o acúmulo dessas águas, através das desembocaduras no mar, evitando a formação de bancos de areia na saída.

O primeiro canal foi inaugurado em 1907 fazendo com que o ambiente portuário e a cidade tivessem um novo visual urbano, contribuindo mais uma vez para o crescimento econômico do porto. Esse saneamento urbano trouxe tanto para o porto quanto para a cidade, uma nova leva de imigrantes a procura de trabalho no novo porto.

A cidade foi obrigada a construir novas moradias para os visitantes que chegavam e, ao mesmo tempo, fazendo com que os moradores locais procurassem novos locais para construir suas residências. Seguiram então o caminho da Barra.

A cidade pode assim, ampliar-se de modo mais seguro, “*abrangendo cada vez mais um maior contingente populacional, à medida que o comércio do café e seu movimento portuário tornavam-se os principais do país*” – Lopes, 1976: 112.

Convém lembrar que tanto o porto quanto a cidade de Santos, devem muito a Companhia Docas de Santos – CDS- criada a partir de 14 de novembro de 1892 que impulsionou a movimentação portuária. A partir de 1980 a administração portuária passa a ser de responsabilidade da CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo, vinculada ao Ministério dos Transportes, e atualmente à Secretaria Especial de Portos.

A cidade de Santos possui o maior porto natural da América Latina, dando suporte ao maior Parque Industrial Nacional localizado no Estado de São Paulo, sendo no Brasil o maior porto com berços de atracação, possuindo instalações com capacidade suficiente para atender ao fluxo de cargas, dentro dos padrões internacionais. Convém lembrar que essas instalações continuam a se modernizar com o correr dos tempos, provocadas pela grande movimentação de entradas e saídas de mercadorias.

Essa movimentação acabou por afetar a cidade, desde que não é possível desvincular a sua paisagem urbana da paisagem portuária do maior porto do país. Por esse motivo, cidade e porto se uniram para sanar os diferentes problemas derivados desse grande movimento de carga direcionado ao porto pelas estradas que se ligam diretamente a Santos.

A administração portuária foi obrigada a procurar saída para amenizar os problemas que essa movimentação provocou, e a única foi construir uma Avenida Perimetral – lado direito – para tentar resolver essa problemática.

Não somente os dirigentes portuários se responsabilizaram por essa construção, mas toda a cidade se empenhou em solucionar os meios que permitissem o escoamento desses caminhões, evitando que eles congestionassem a entrada da cidade e passassem a circular por áreas históricas.

A Perimetral foi levada ao conhecimento da população, das autoridades municipais e dos órgãos fiscalizadores como os Ministérios Públicos e ao IPHAN, além de ter sido devidamente licenciada pelos órgãos ambientais.

Essa preocupação é fundamental desde que todo o trajeto da Perimetral deverá ser cortado por áreas urbanas, sendo que algumas são consideradas de probabilidades arqueológicas. Como já comentamos anteriormente, o século XIX foi o século que proporcionou o maior número de demolições nas áreas urbanas, principalmente nas áreas no entorno desse porto e no seu chamado Centro Histórico.

Ambos os envolvidos no processo da construção da Perimetral, CODESP e Prefeitura Municipal (a representante das vontades da população local), têm conhecimento de que essa área de potencialidade arqueológica deve ser considerada, pois toda a evidência arqueológica é finita. Uma vez destruído não existem meios para recuperá-lo. Eles refletem as mudanças sociais e as transformações urbanas, caracterizando as suas evoluções por meio da cultura material.

Foram por esses diferentes motivos, e cumprindo o que determina a Portaria IPHAN nº. 230/02, é que está sendo feito o acompanhamento arqueológico de toda a obra, pois apesar do

solo urbano se encontrar em grande parte impermeabilizado, impedindo muitas vezes a leitura direta, existe critérios de significância arqueológica que possibilitam definir a potencialidade de uma área.

O Monitoramento Arqueológico está sendo desenvolvido ainda no processo inicial da intervenção desse solo urbano, possibilitando o fornecimento de contextos que tornam possível avaliar a significância das manifestações arqueológicas contidas nesse solo.

Segundo a arqueóloga Lúcia Juliani, essa significância acaba se tornando a chave para a preservação histórica de uma região e de uma cidade, principalmente quando se trata de cidades históricas como é o caso da cidade de Santos (Juliani, 1996:71).

Como pode ser observado, não podemos afirmar que o porto santista alcançou a sua capacidade máxima operacional e administrativa. Isso se deve pelo fato de que a expansão econômica brasileira obriga a necessidade de se expandir à extensão de cais para atender às novas mudanças e a demanda do tráfego de caminhões.

Esse motivo já ocasionou diversas mudanças dentro do porto e na cidade. Infelizmente, nas reformas anteriores, muitas evidências do passado (algumas edificações antigas representativas de moradias e restaurantes próximos ao cais), foram demolidas sem nenhum critério.

Convém informar que durante essas antigas reformas, não havia ainda a devida preocupação com esse patrimônio edificado e muito menos com o patrimônio enterrado, com as chamadas áreas de probabilidades arqueológicas. Felizmente nos dias atuais isso não pode ocorrer, pois as Leis brasileiras existentes são cobradas e discutidas.

3 O monitoramento arqueológico

Todo o Monitoramento Arqueológico da Avenida Perimetral – Lado Direito – do Porto de Santos está sendo executado por determinação do Parecer Técnico nº. 137 de 30 de novembro de 2006 do IPHAN, na tentativa de impedir, principalmente, dentro da área portuária e de seu entorno, a perda dos vestígios culturais que serão impactados com a implantação da Perimetral.

Esse patrimônio cultural existente dentro dessa área portuária é conhecido, não se podendo correr o risco de perdê-lo. Além disso, podem existir ainda dentro dessa área, algumas regiões que não tenham sido ainda mapeadas, daí a importância de um planejamento arqueológico visando também essas partes do Centro Histórico Portuário ainda não descoberta.

Foi preciso rever os locais e recorrermos à documentação histórica da época dessas antigas reformas portuárias para podermos pontuar o que existiu e o que permanece e que, provavelmente, poderá ser afetado com a implantação da Perimetral.

O Monitoramento Arqueológico planejado nos facilita também o conhecimento de todo o entorno que deverá ser impactado pelo projeto. É uma área freqüentada e habitada por moradores de baixa renda, alguns prostíbulos, armazéns de silos etc. São edifícios das décadas de 20 e 30 do século passado em fase de decadência.

Procuramos também verificar os prováveis bens arqueológicos no interior do porto, bens tombados ou de interesse histórico dentro da área portuária que serão de forma direta ou indireta, impactados pela implantação do projeto. É verdade que alguns desses prédios se

encontram em péssimo estado de conservação, outros necessitando de algumas reformas e outros em funcionamento e considerados preservados:

1. Antiga Hospedaria dos Imigrantes;
2. Mercado Municipal de Santos – Bacia do Mercado;
3. Cemitério do Paquetá;
4. Armazém XXVIII;
5. Armazém XXIX;
6. Antiga Central Telefônica da CODESP.
7. Bolsa Oficial do Café
8. Igreja da Ordem do Carmo
9. Igreja Santo Antônio do Valongo
10. Estação São Paulo Railway
11. Casarão do Valongo: Casa do Comendador José Ferreira

Outras evidências deverão surgir ao longo das obras que se encontram no processo inicial, principalmente quando chegarem ao Centro Histórico e, segundo informações da própria CODESP, deverão durar 18 meses. Convém informar que no momento, para reestudo do projeto, as obras estão suspensas.

4 Arqueologia Industrial: uma abordagem recente

Só muito recentemente, passou-se a considerar os portos como um estudo direcionado a Arqueologia Industrial, desde que o progresso urbano e econômico direcionado a eles, exigia

uma atenção mais especial. Suas evidências passadas estavam sendo apagadas devido ao progresso dessas regiões.

A Arqueologia é uma ciência que auxilia e trabalha com a História, obtendo suas informações da própria arqueologia, de sua cultura material. A Arqueologia Industrial deve ser, portanto, baseada em uma ciência humana estabelecendo e explicando sempre as relações entre máquinas, tecnologia e o homem.

Isso representa que essas regiões portuárias foram por séculos ocupadas por diferentes comunidades que apesar das distâncias de tempo, deixaram seus vestígios registrados que devem permanecer preservados: eclusas, docas, pontes, ferrovias, berços de rios, mares e canais. Equipamentos técnicos de portos como: força motriz, guindastes, dragas, armazéns, navios, estaleiros e armadores.

A Arqueologia Industrial estabeleceu, também, a necessidade que haveria de se resgatar as técnicas construtivas de portos, como evolução, inovação, influências estrangeiras etc. É fundamental também, levar em consideração a parte econômica, desde que é importante considerar o lugar do porto dentro da economia nacional, laço entre as mudanças econômicas e suas técnicas, além da influência de mecanização na produção elevando a produtividade.

Um fator preponderante no estudo da Arqueologia Industrial é a questão social. Não podemos esquecer que o porto é feito por pessoas, por uma comunidade característica, com linguagem e comportamentos próprios: organização social, intensidade de trabalho, salários, padrão de vida, moradia e sindicalização.

Com essa última fase, a Arqueologia Industrial considera que as *tradições orais* não podem ser deixadas de lado. Elas irão mostrar a riqueza de detalhes, de pormenores que somente às técnicas da Informação Oral irão mostrar ao pesquisador a sua importância. Esse

resgate cultural é de suma importância para quem trabalha com Arqueologia Histórica e Industrial.

Essas informações acabam por formar uma documentação escrita muito rica, que deve ser cuidadosamente conservada, pois corre o risco de desaparecer um dia sem deixar o menor traço. A comunidade portuária santista é muito rica em histórias, no linguajar, na alimentação, provenientes das diferentes regiões do Brasil e do exterior que merecem ainda ser registradas.

Essas diferenças regionais também podem ser verificadas nas construções de suas casas e nas escolhas urbanas para se fixarem, principalmente perto de suas áreas de trabalho. Essas moradias ainda podem ser vistas nos bairros Vila Nova, Paquetá e Macuco.

São os nossos chamados *momentos industriais* muito interessantes da área portuária santista que deverá ser cortado pela Perimetral. Eles relembram técnicas que foram empregadas no início e que merecem ser conhecidas e conservadas. O porto evoluiu economicamente, tecnicamente e socialmente, daí a importância de serem conservadas e conhecidas não somente em museus, mas, por algumas construções *in situ*, para lembrar que a civilização técnica forma um todo, talvez menos divisível que as outras obras humanas.

A Arqueologia Industrial é de fato, uma pesquisa pluridisciplinar, requerendo a participação de diferentes profissionais para que, principalmente, dentro da área portuária, auxiliar no levantamento técnico construtivo dessas áreas. Deverá ser levado em conta também que a pesquisa será longa, e que essas participações são importantes, indispensáveis para que a Arqueologia possa ser compreendida pelos outros pesquisadores.

No Brasil já existem alguns trabalhos sobre a Arqueologia Industrial dos Portos (Belém, Recife, Manaus, Rio Grande do Sul, Paranaguá e Santa Catarina). No porto santista, foi feita

nos anos de 1997 uma tentativa interrompida pela falência da Portobrás. Atualmente, no acompanhamento da Perimetral a pesquisa deverá ser retomada.

5 Considerações Finais

Não podemos esquecer que o porto santista é o ponto inicial de toda a tecnologia construtiva e de uma maquinaria conhecida e aplicada em sua construção durante o século XIX. Podemos afirmar que até o presente momento a Engenharia Portuária emprega técnicas modernas, tanto nas ampliações dos portos, quanto nas construções de novos cais, dando continuidade a mola industrial, técnica, econômica e política do País.

A Avenida Perimetral – Lado direito – do porto de Santos, dentro de sua abrangência arqueológica histórica e industrial, virá dinamizar os serviços portuários, descongestionando o tráfego rododiferroviário, elevando a sua capacidade estrutural do cais, além de preservar e recuperar o rico patrimônio cultural pertencente a ambos: porto e cidade.

Daí, a preocupação, seguindo as metodologias da Arqueologia Industrial de se retratar da melhor forma possível os movimentos e as mudanças tecnológicas que ocorreram ao longo dos tempos dentro da harmonia porto x cidade, harmonia essa, que por muitas vezes, deixou de ocorrer por diferentes motivos.

6 Referências

ALMEIDA, A. P.de. Da decadência do Litoral Paulista. São Paulo: Revista do Arquivo Municipal, ano XII, 37-57, 1945.

ANDRADE, W. T. A cidade de Santos: fatores de expansão urbana – 1870 -1913. São Paulo: Fundação Faria Lima (mimeografado), 1984.

_____. A evolução do Centro de Santos através dos mapas. Rio de Janeiro: Revista de Arquitetura do Brasil, Série Patrimônio nº. 1, 1992.

ARAÚJO FILHO, J.R. A expansão urbana de Santos: a Baixada Santista e os aspectos geográficos. São Paulo: Edusp (3), 1965.

_____. Santos e o Porto do Café. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

ARAÚJO STOCKLER, A. O problema dos portos. Santos: Tipografia do Instituto D. Escolástica Rosa, 1925.

BEZERRA, U. M. Arqueologia Industrial: avaliação e perspectiva. São Paulo: Revista do Museu Paulista, Série Memórias de Eurípides de Paula, 1983.

BRUNO, E.S. Viagem ao país dos paulistas. Rio de Janeiro: José Olympio, 1966.

CALIXTO, B. Notas de Arqueologia Paulista. São Paulo: Revista do Museu Paulista, Tomo X: 815-817, 1918.

CAMPELLO, S. Sítios Históricos Urbanos. Rio de Janeiro: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (22), 1987.

COLAN, P. Will Industrial Archaeology Develop a Clear Role. London: Industrial Archaeology, v. 14, nº. 1, 1979.

COSSONS, N. The B.P. Book Industrial Archaeology. London: David & Charles Newton Abbot. v.1, 1975.

COSTA SOBRINHO, J. Santos noutros tempos. Santos: Revista dos Tribunais. 1953.

GRASSO, O. O movimento das marés. São Paulo: S.C.P., 1994.

GREEN, E.R. Industrial Archaeology of. Country Down. London: John Baker, 1963.

HUDSON, K. Word Industrial Archaeology. London: Cambridge University Press, 1979.

JULIANI, L. de. Avaliação de impactos culturais em estudos ambientais. In: Atas do Simpósio sobre política Nacional do meio ambiente e patrimônio. Goiânia: Universidade Católica de Goiás, 1996.

LANNA, A. Uma cidade em transição: Santos – 1870-1913. São Paulo: Perspectiva, 1996.

LISBOA, A. Os portos do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926.

LOBO, H. Docas de Santos: suas origens, lutas e realizações. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio. 1936.

LOPES, B. O porto de Santos e a febre amarela (mimeografado). São Paulo, Dissertação de mestrado (FFLCH/USP), 1974.

MAJOR, K.L. Fieldwork Industrial Archaeology. London: Batsford, 1975.

MAXIMINO, E.P. O porto de Santos e o Portinho da Bertioiga em retrospectiva: um estudo de Arqueologia Industrial. São Paulo, Tese de Doutorado (FFLCH/USP), 1997 (mimeografado).

_____. Mecanismos empregados pela Universidade Católica de Santos para a preservação do patrimônio arqueológico e histórico de Santos. In Anais do IV Encontro Nacional de Estudos sobre o Meio Ambiente, Cuiabá, 1993.

MELLO, O. G. Os Trapiches e o Porto. Santos: Revista Leopoldianum, v.1, nº. 3, 1975.

MINCHINTON, W. Word Industrial Archaeology a Survey. New York: Word Archaeology, v.15, n°. 2, 1983.

RODRIGUES, O. Nos tempos de nossas avós: Santos de ontem. Santos: Gráfica do Jornal A Tribuna, 1976.

SANTOS, R. Desenvolvimento e Atuação do Porto de Santos – 1982 -1972. Santos: Gráfica da Cia. Docas. 1974.

SCHIAVON, H. et alii. O porto de Santos e a sua História. Santos: Documentação Brasileira, 1986.

SCHUYLER, R. Historical sites archaeology as anthropology: basic definitions and relationships.

A autora:

Eliete Pythagoras Britto Maximino

Arqueóloga

IPARQ - Instituto de Pesquisas em Arqueologia

Universidade Católica de Santos

Campus Dom Idílio

(13) 3205-5555