

VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica
Volume 19 | Número 1 | Janeiro – Junho 2025
ISSN 1981-5875
ISSN (online) 2316-9699

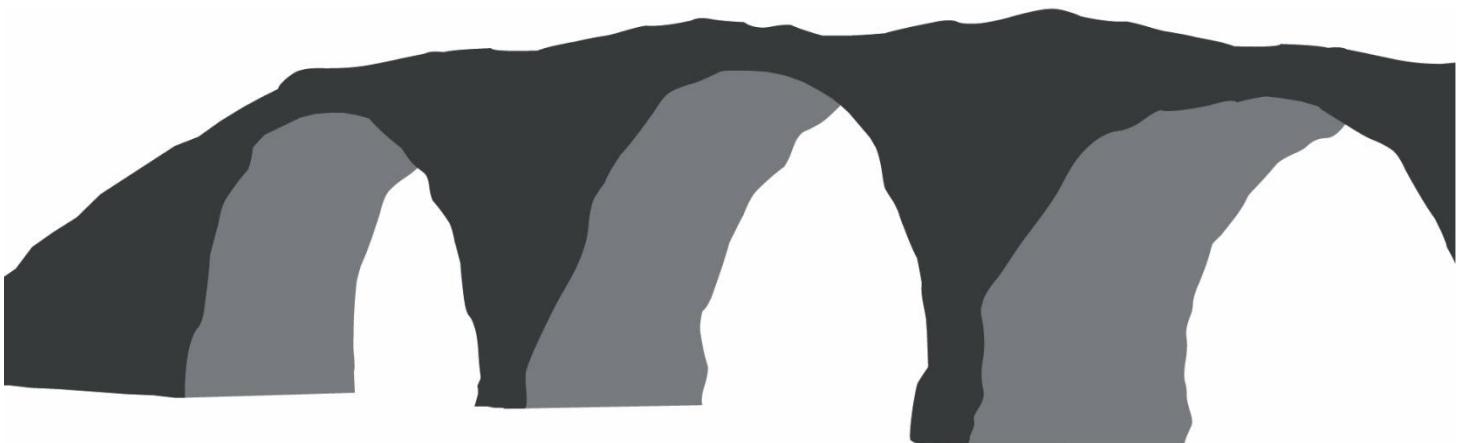
**CANHÕES, CORSÁRIOS E BALEIAS: ARQUEOLOGIA BÉLICA EM
CONTEXTO MARÍTIMOS DA COSTA PAULISTA OITOCENTISTA**

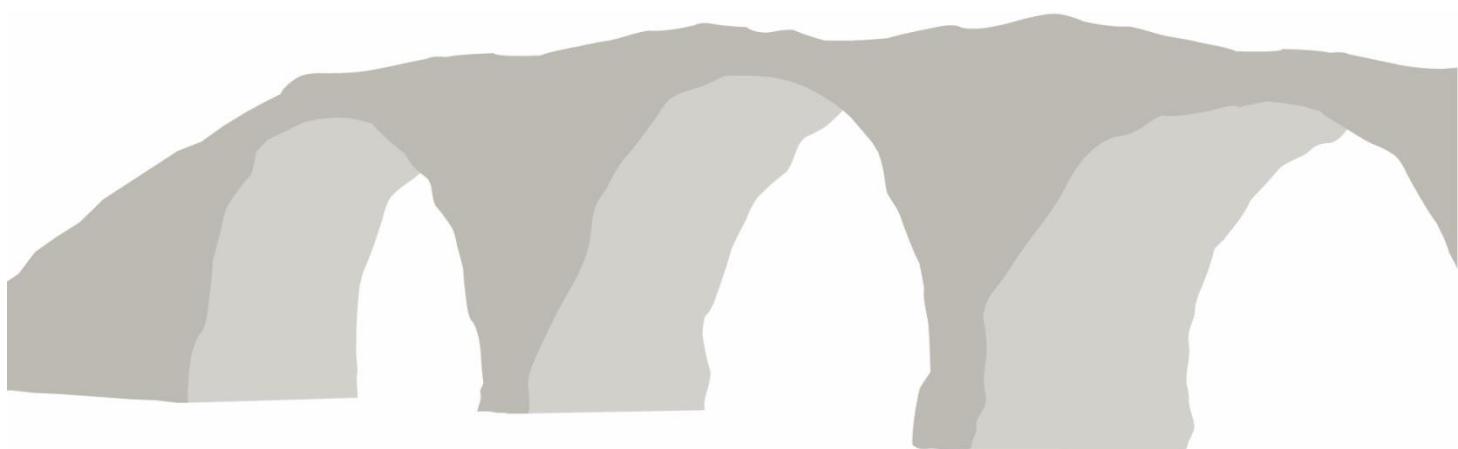
**CAÑONES, CORSARIOS Y BALLENAS: ARQUEOLOGÍA BÉLICA EN
CONTEXTO MARÍTIMOS DE LA COSTA PAULISTA DEL SIGLO XIX**

**CANNONS, PRIVATEERS, AND WHALES: MILITARY ARCHAEOLOGY OF
MARITIME CONTEXTS IN NINETEENTH CENTURY COAST OF SÃO PAULO**

Paulo Fernando Bava de Camargo

Leandro Domingues Duran





Submetido em 04/07/2024.

Revisado em: 16/01/2025.

Aceito em: 18/01/2025.

Publicado em 30/01/2025.

CANHÕES, CORSÁRIOS E BALEIAS: ARQUEOLOGIA BÉLICA EM CONTEXTOS MARÍTIMOS DA COSTA PAULISTA OITOCENTISTA

CAÑONES, CORSARIOS Y BALEENAS: ARQUEOLOGÍA BÉLICA EN CONTEXTOS MARÍTIMOS DE LA COSTA PAULISTA DEL SIGLO XIX

CANNONS, PRIVATEERS, AND WHALES: MILITARY ARCHAEOLOGY OF MARITIME CONTEXTS IN NINETEENTH CENTURY COAST OF SÃO PAULO

Paulo Fernando Bava de Camargo¹

Leandro Domingues Duran²

RESUMO

O artigo versa sobre a relação das armações baleeiras do Brasil Colonial com as ações de piratas e corsários, tendo como base episódios relacionados com a unidade fabril estabelecida na Ilha do Bom Abrigo, litoral sul do atual estado de São Paulo. Partindo das observações de Myriam Ellis sobre a associação entre armações baleeiras e fortificações, discute-se a intencionalidade por trás da associação entre equipamentos arquitetônicos tão distintos, considerando-se as possibilidades de seu uso enquanto estrutura de defesa complementar, ou enquanto praça a ser defendida. Nesse mesmo sentido, são enfocados episódios documentados referentes à presença de “piratas” ou corsários no Bom Abrigo, considerando-os, sempre, a partir da sua relação com a armação baleeira ali localizada.

Palavras-chave: Corsários, Arqueologia bélica, Maritimidade.

¹ Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, Brasil. E-mail: pfbavac@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0120-676X>.

² Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, Brasil. E-mail: duran.arque@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7636-0692>.

RESUMEN

El artículo aborda la relación entre las estaciones balleneras del Brasil Colonial y las acciones de piratas y corsarios, tomando como referencia episodios vinculados a la estación establecida en la Isla de Bom Abrigo, en la costa sur del actual estado de São Paulo. A partir de las observaciones de Myriam Ellis sobre la conexión entre estaciones balleneras y fortificaciones, se analiza la intencionalidad detrás de la asociación de estos elementos arquitectónicos tan disímiles, considerando su posible uso como estructura de defensa complementaria o como plaza a ser defendida. En este mismo contexto, se examinan episodios documentados sobre la presencia de “piratas” o corsarios en Bom Abrigo, siempre en relación con la estación ballenera allí ubicada.

Palabras clave: Corsarios, Arqueología bélica, Maritimidad.

ABSTRACT

The article explores the relationship between whaling stations in Colonial Brazil and the activities of pirates and privateers, drawing on episodes linked to the station established on Bom Abrigo Island, on the southern coast of present-day São Paulo. Based on Myriam Ellis's observations regarding the connection between whaling stations and fortifications, it examines the rationale behind the association of these seemingly disparate architectural elements, considering their potential use either as complementary defense structures or as a space to be defended. Within this context, the article also analyzes documented instances of the presence of “pirates” or privateers in Bom Abrigo, always in relation to the whaling station located there.

Keywords: Privateers, Military archaeology, Maritimity.

INTRODUÇÃO

O propósito deste artigo é reexaminar o papel da Armação de “pesca” à baleia da Ilha do Bom Abrigo, situada defronte à Barra de Cananéia, no extremo sul do litoral de São Paulo, como mais um elemento das Paisagens Culturais Marítimas (PCMs) (Westerdahl, 1992) da Modernidade, tendo como foco analítico sua inserção nos processos de conflito e guerra que marcaram as conjunturas disruptivas de agentes externos e internos durante os períodos colonial e imperial brasileiro. Nesse sentido, o objetivo é transcender aos elementos operativos da faina baleeira e enxergar a Armação a partir de uma lógica que, muitas vezes, desafiava a estrutura organizacional oficial do Império Português, porque assumia funções determinadas por agentes locais, de acordo com seus interesses imediatos, os quais nem sempre estavam alinhados com os da Metrópole lusitana ou da Corte brasílica. Para tanto, remete-se a algumas situações e contextos materiais relativos aos séculos XVIII e XIX que permitem entender a Armação como um objetivo, uma presa de alto valor econômico, e uma estrutura de apoio, abrigo e defesa para as partes envolvidas em conflitos, confrontos e guerras, e um espaço de tensão interna do sistema de exploração colonial.

Pretende-se realizar esse exercício analítico a partir de trabalhos arqueológicos levados a cabo no vale do Ribeira, logo no início deste século (Bava de Camargo, 2009, 2002; Duran, 2008), os quais se sustentam em conceitos basilares bastante difundidos na Arqueologia histórica da Modernidade: de sistema-mundo (Kardulias, 2010) e de teoria de redes (Orser Junior, 2005), os quais possuem suas especificidades, mas comungam da necessidade de se delinear contextos arqueológicos analíticos mais abrangentes para lidar com o desenvolvimento do mercantilismo, do capitalismo e o papel das colônias – depois jovens repúblicas independentes e o conspícuo Império Brasileiro – nessa transformação.

Como resultado dessa reflexão, chega-se a proposições que podem servir para a construção analítica das PCMs do capitalismo. Embora pareça sempre complicado falar de capitalismo em uma das regiões socialmente menos desenvolvidas do estado de São Paulo, ressalta-se que a cultura material que hoje lembra o atraso – ou o artesanal ou o não industrial – não reflete plenamente as dinâmicas socioculturais do passado. Tanto Cananéia quanto Iguape já estiveram no centro (expandido, é verdade) das preocupações da política colonial e imperial: indígenas escravizados, ouro, óleo de baleia, demarcação de fronteiras, embarcações como mercadoria e arroz foram eixos econômicos desde o século XVI até o começo do século XX (sobre a economia paulista e seu papel no Brasil colônia e no Império, ver Blaj, 2006; Valentin, 2006; Oliveira, 2007; Silva, 2015; Micheli, 2018, dentre muitas outras importantes fontes que se contrapõem à visão tradicional de uma economia paulista apenas doméstica). A caça e processamento da gordura das baleias, assim como a montagem de cascos de madeira e seu velame propulsor, necessitavam de fábricas complexas e bem-organizadas, tecnologicamente suplantadas somente com a plena mecanização da indústria. Além disso, essas empreitadas tinham que ser protegidas, de alguma maneira, das ameaças dos inimigos do Estado, demandando vigilância e defesa por meio de tropas e armas. Esse último aspecto foi sinalizado pela pioneira no assunto da baleação no Brasil, a historiadora Miryan Ellis (1922-2017), já em sua produção imediatamente posterior ao doutoramento, na década de 1950, reunida, ampliada e rediscutida na obra *A baleia no Brasil colonial: feitorias, baleeiros, técnicas, monopólio, comércio, iluminação*, de 1969.

Para o caso dessas duas atividades – o processamento da banha dos cetáceos e a construção naval – havia um equilíbrio certo entre a proporção de terra e água para as instalações e equipamentos, pois as atividades secas e úmidas eram interdependentes, mas específicas. Assim, conjuntos de ilhas pontilhando mares e rios –

que se fundiam em estuários – apresentavam condições absolutamente necessárias para essas fábricas marítimas coloniais. Dessa forma, propõe-se abordar os contextos e sítios arqueológicos insulares da complexa transição do século XVIII para o XIX, da colônia para império, a partir de premissas inerentes ao seu suporte físico, a própria ilha. Essas porções de terra cercadas por água eram ocupadas porque tinham um papel específico dentro das culturas marítimas e não eram apenas reflexo da vida continental (Dawson, 2019; Laky, 2022, por exemplo).

O BINÔMIO ARMAÇÃO/FORTIFICAÇÃO

As Armações começaram a ser constituídas, em São Paulo, a partir de 1734 (Duran, 2008, p. 246, fundamentado em Ellis, 1969); bem antes disso, desde o início do século XVII, foram implantadas no Nordeste, em especial na Baía de Todos os Santos, mas não exclusivamente (Duran, 2008, p. 245). E somente mais tarde, principalmente na segunda metade do século XVIII, é que foram erguidas em Santa Catarina, embora haja uma inicial, da década de 1740 (Duran, 2008, p. 247; Comerlato, 1998; 2002, igualmente embasados em trabalho pioneiro de Ellis, 1969). Ou seja, de forma geral as Armações desceram do Norte para o Sul, acompanhando fluxos migratórios e o deslocamento dos eixos de interesses políticos e econômicos da Metrópole (ouro, fronteiras meridionais, dentre outros – para outras informações compiladas e atualizadas, consultar também recente trabalho de N. Vieira, 2023).

A primeira Armação paulista instalou-se na ilha de São Sebastião, atual município de Ilhabela (Figura 1). Situada na costa norte do canal homônimo à ilha, ela apresenta uma combinação nada incomum de estruturas edificadas: área de produção do óleo dos cetáceos juntamente com um sistema defensivo efetivo, composto pelas fortificações da Sepitiba (continente) e do Rabo Azedo, bem como a nunca finalizada fortaleza da ponta das Canas (Boiteux, 1957, p. 584; Almeida, 1959; Bava de Camargo, 2002; Bendazzoli, 2021). Embora a fortificação nunca tenha sido concluída, isso não significa que ela não tenha sido minimamente operacional. E por operacional também queremos dizer que as aparências importavam: a ideia de fortificação era tão importante quanto o funcionamento efetivo da mesma (Bava de Camargo, 2002, p. 143).

Esse binômio armação/fortificação pode ser percebido em diversos lugares e essa articulação não escapou à investigação arqueológica, embora o número de pesquisas vinculadas entre a cultura material militar e a extrativista/industrial não seja tão expressivo: exemplos são os trabalhos no arquipélago de Svalbard, Noruega (Holmgaard *et al.*, 2019), em Point Loma/ Ballast Point, nos arredores de San Diego, EUA (Kelly & May, 2001) e, aqui no Brasil, trabalhos desenvolvidos pelas universidades federais da Bahia e do Recôncavo Baiano (ver Comerlato, 2014, por exemplo). Mas, talvez o caso mais paradigmático de interação/sobreposição – que está sendo abordado por pesquisa arqueológica, conduzida pelos autores do artigo – seja o da armação de pesca da Praia do Forte (Mata de São João, Bahia), a qual foi construída, no século XVIII, no terreno ou até mesmo eventualmente sobre as fundações de uma antiga fortificação (Bandeira, 2017)³.

³ Em Visita Técnica à armação da Praia do Forte (janeiro de 2024), pode-se perceber, ainda que superficialmente, que as ruínas da estrutura do engenho de frigir têm diversas etapas construtivas materializadas, aparentemente com um intervalo de tempo significativo entre elas. Parte do material construtivo é composto por grandes blocos de arenito lavrados, os quais aparentam ter sido reaproveitados de outra edificação. L. Bandeira (2017) apresenta documentação escrita que permite supor que a *nova* versão setecentista do forte da praia homônima nunca foi construída, a despeito de deixar subentendido que houve efetiva preparação para a edificação da fortificação que substituiria a original, construída apenas com terra batida. Embora seja prematuro – mas não descabido – dizer que o material construtivo do forte não realizado foi aproveitado para a primeira fase da empreitada baleeira, essa hipótese será avaliada com o avanço das pesquisas. Uma primeira etapa de

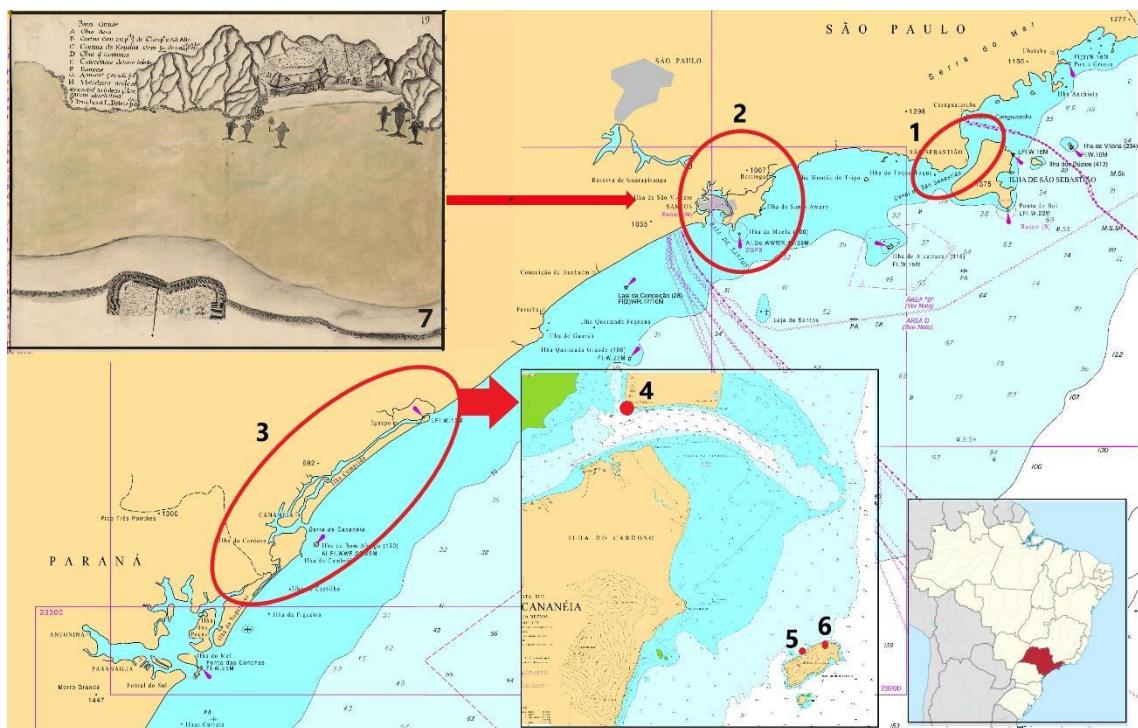


Figura 1. O litoral de São Paulo, com os três espaços defensivos e de produção de azeite de baleia: 1. São Sebastião e Ilhabela; 2. Santos, São Vicente, Guarujá e Bertioga; 3. Cananéia e Iguape. No detalhe: 4. fortificação da Ponta da Trincheira; 5. área de fundeio e de corte dos cetáceos da ilha do Bom Abrigo; 6. o local do complexo industrial da armação; 7. representação da Barra Grande de Santos, com o sistema de fortificações e as áreas de processamento das carcaças vinculadas à armação da Bertioga. Fonte: os autores, elaborado sobre Cartas Náuticas 21070 e 1703 da Marinha do Brasil; Barra Grande, 1775, disponível na Biblioteca Nacional Digital.

Tratando de contextos espacialmente mais próximos ao nosso foco de pesquisa, na ilha de Santo Amaro, na porção sul do canal de Bertioga há a Armação dita de Bertioga (apesar de hoje estar no município de Guarujá), ao lado do forte de São Luís (Campos, 1997). Na mesma ilha, mas na barra de Santos, uma sucursal da Armação de Bertioga – a semelhança da Armação do Bom Abrigo, também subordinada à Bertioga – foi implantada na praia do Góes, vizinha a uma fortificação, uma bateria mais afastada da fortaleza de Santo Amaro da Barra Grande, cuja denominação é homônima à praia (Ellis, 1958).

Do ponto de vista material, essas fortificações apresentam características comuns interessantes, que nos permitem fazer uma série de inferências a respeito de suas funções mais óbvias e de outras subjacentes, as quais são perceptíveis a partir de uma análise mais ampla do universo náutico no qual estavam imersas as Armações.

Em realidade, há um panorama mais abrangente a ser explorado primeiro: das Armações paulistas, apenas a da ilha do Bom Abrigo não era guarneida por uma fortificação. Mas isso não significa que não se soubesse previamente da necessidade da construção de uma posição forte associada à empreitada baleeira. Em 1767, o coronel Afonso Botelho de Sampaio e Sousa (Almeida, 1961, p. 426) faz estudos para o estabelecimento de uma posição artilhada na ponta do Itacuruçá, na ilha do Cardoso, tendo como intuito garantir a entrada da barra de Cananéia e o ancoradouro da ilha do Bom Abrigo, o que seria impossível considerando-se o alcance dos canhões disponíveis à época. Assim, nem a barra seria garantida, nem o ancoradouro defendido a partir

investigação foi desenvolvida em setembro de 2024, como parte das atividades práticas da disciplina Arqueologia Histórica da pós-graduação da UFS.

da ponta do Itacuruçá, local da implantação do marco quinhentista afonsino, hoje recolhido à sede Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Haveria sim a possibilidade do controle visual das atividades da Armação, bem como a defesa do canal sul que demandava a barra de Cananéia, o que não dispensaria o uso de embarcações de combate complementares ou uma bateria no Bom Abrigo.

Voltando à fortificação de São Luís e à bateria da praia do Góes, ambas são obras do século XVIII. Embora a de São Luís tenha como embrião uma fortificação quinhentista – a casa forte de São Felipe – a construção que lá se encontra hoje data do governo de Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão (o Morgado de Mateus, Capitão General de São Paulo entre 1765 e 1775), quando a capitania começou a passar por uma reestruturação administrativa, com reflexos na infraestrutura (mais informações sobre o contexto defensivo em Mori, 2003). Da época do mesmo governante também seria a bateria do Góes, assim como o início da fortificação da ponta das Canas, em Ilhabela. Tanto a do Góes como a de São Luís estão implantadas em costões rochosos, são de pequenas dimensões – auxiliares ou complementares a outras fortificações – e permanecem integradas à paisagem – ainda mais hoje que não estão caiadas e se confundem com a vegetação e as rochas das áreas de proteção ambiental que as envolvem. Essa situação radical de posicionamento e de difícil construção das obras mostra que essas eram posições defensivas muito importantes, mas que só foram efetivamente consolidadas quando houve uma real necessidade de se proteger uma importante empreitada econômica (Paz, 2015).

A preocupação com a defesa dessa atividade econômica sujeita a ataques de forças inimigas é, de certa forma, de fácil compreensão, tendo em vista que não só a produção de mercadorias importava à coroa, mas também a própria estrutura física do negócio. A caça à baleia tornou-se um monopólio real no século XVII (Duran, 2008, p. 245), concedido a particulares (contratadores), os quais construíam a estrutura do empreendimento – com edificações de todos os tipos, barcos, aprestos, escravos, roças e tudo o que era necessário para a operação – que depois passaria à posse da Coroa, finda a concessão inicial. Após isso, seria a armação concedida a outro interessado (Duran, 2008, p. 247, segundo Ellis, 1969).

ÁREAS DE FUNDEIO: ÁGUAS PLÁCIDAS PARA O RETALHO DAS CARCAÇAS E O REFÚGIO DO INIMIGO

Outro interesse em termos de proteção advinha das condições de fundeio das armações: para as atividades de corte dos cetáceos eram necessárias áreas abrigadas, com mar calmo e certa profundidade, ou seja, propícias para abrigar a maior parte dos tipos de embarcações que frequentavam o litoral paulista. Dessa forma, as fortificações vizinhas às armações visavam controlar os ocupantes das áreas de fundeio, também. No caso da Armação da ilha do Bom Abrigo, ela não fora construída na principal área de fundeio da ilha em função da topografia acidentada, mas, quiçá também por estratégia defensiva, optou-se por estabelecê-la em local mais abrigado e defensável.

São essas as preocupações de controle do fundeio que estão presentes na documentação escrita das primeiras décadas do século XIX, com relação à ilha do Bom Abrigo e às águas da barra de Cananéia.

A documentação escrita sobre “piratas” no litoral do Centro Sul é bastante vasta, mas interessa-nos abordar os documentos escritos referentes ao século XIX, período em que corsários e piratas frequentaram a ilha e a Armação, como consequência.

Antes, porém, vale retomar alguns episódios para compor o pano de fundo do tema. Começa-se por um relato regozijante para os cananeenses, ocorrido em 1691 e narrado em famosa documentação dos séculos XVIII e XIX, transcrita por A. P. de Almeida (1967, p. 599):

Sae a notícia de uma lanxa de um bertantim da nação Franceza, ou seria de piratas. (...) E na verdade aqui compraram mantimentos, pagando-os com panno de linho e da Bertanha, (...) Aqui estiveram três dias. Nas suas comidas e bebidas não eram mesquinhos: convidavam para ellas a estes naturaes, mostrando carícias a todos e levaram sacos de fructas de limão, dizendo que era para temperos de bebidas.

Esse relato é importante para perceber que ser inimigo ou amigo, numa relativamente isolada povoação da colônia, era um conceito bastante amplo e transcendia a lógica dos poderes centrais.

Em seguida, há o conhecido o episódio envolvendo o navio pirata francês que afundou em 1718, na ilha da Cotinga, na foz do rio Itiberê, onde fica o porto antigo de Paranaguá. Esse episódio singular para a população de um outrora porto paulista, foi reavivado pelo garimpo subaquático efetuado nas décadas de 1960 e 80 nos restos da embarcação, e do qual hoje sobraram apenas alguns canhões bastantes deteriorados (sobre essas atividades, veja Hostin, 2021; Lordy, 1982, apud Lima, 1993; Sociedade Geográfica Brasileira, 1965). Assim, colocando um parêntese, um importante acontecimento para a História e a Arqueologia mundiais foi tratado como mais uma carga a ser recuperada do fundo do mar sem grandes preocupações com a identificação do contexto material do sítio arqueológico, gerando pouco ou nenhum conhecimento.

Alguns anos mais tarde, em 1722, as autoridades de Cananéia clamam ao Capitão General para que os homens de Cananéia não fossem convocados a servir como soldados, em razão de serem eles poucos e da localidade ter sido invadida por corsários e inimigos. Essa solicitação foi de fato atendida e, em verdade, estendida para todas as vilas do sul, em 1726. A Carta Régia de D. João V, inclusive, frisa especialmente as vilas de Iguape e Cananéia, as quais não poderiam ficar despovoadas de homens válidos em razão da atração causada pelas notícias de minas de ouro em seus territórios (Almeida, 1962, p. 198).

Nesse período a Armação da ilha do Bom Abrigo ainda não havia sido estabelecida; essa documentação serve para que tenhamos uma noção da efetividade dessas ameaças exógenas e que elas estavam relacionadas às atividades econômicas: a exploração aurífera e, menos explicitamente, mas com grande probabilidade, a procura por serviços de reparos navais mais elaborados para embarcações que ficavam muito tempo no mar e que não poderiam aportar em qualquer lugar sob o risco de serem apreendidas e suas tripulações encarceradas.

Sem dúvida o estado de beligerância entre as coroas europeias afetava os ânimos coloniais, tendo em vista a rede de relações estabelecidas com as trocas (desiguais) entre metrópoles e colônias. Mas, por outro lado, fatores locais determinavam os acontecimentos que muitas vezes marcaram as localidades em questão.

Problemas com piratas, corsários e inimigos em geral voltam a figurar entre a documentação escrita já nos primeiros anos do século XIX, e envolvem especificamente a ilha do Bom Abrigo, a qual sediava a Armação baleeira (Figuras 1, 2 e 3), em pleno funcionamento àquela época (acredita-se que ela tenha começado a funcionar depois de 1767, mas a data de encerramento das atividades é incerta).



Figura 2. A pequena baía da armação, com a fachada principal do engenho de frigir em destaque. Fonte: foto dos autores.



Figura 3. As fornalhas do engenho de frigir. Fonte: foto dos autores.

É importante observar um quadro mais amplo, o qual envolve o pano de fundo franco-ibérico – a Guerra das Laranjas e o tratado de Badajoz, em 1801 – e uma condição colonial macrorregional, a saber, uma exploração aurífera residual, tanto no sul da capitania de São Paulo quanto em outras zonas auríferas mais significativas, em razão do esgotamento dos veios mais produtivos. Para o abandono das minas de São Paulo concorria também o desinteresse da Metrópole em incentivar essa atividade visando à fixação da população (Bava de Camargo, 2002, p. 86, de acordo com Bellotto, 1978). Localmente, essa perda de dinâmica mineradora era contrabalanceada pela produção de mercadoria na Armação (óleo) e por uma atividade de construção e reparo naval bastante significativa (Bava de Camargo, 2014, com referências anteriores), tanto de canoas quanto de embarcações um tanto maiores, tais como as lanchas e, especialmente, as sumacas⁴. Note-se que ambas as atividades são complementares pelo fato de que a Armação necessitava de constante reposição das embarcações. Essa relação era tão estreita que os estaleiros mais importantes de Cananéia produziram de forma sistemática e ininterrupta, enquanto a Armação funcionou (c. 1760 a 1830), fato a ser examinado mais à frente, em conjunto com as relações familiares que ligavam os estaleiros à Armação.

Assim, em 1801 ocorrem dois episódios no ancoradouro principal da ilha do Bom Abrigo, esse um pouco distante da Armação: o primeiro, o confronto entre as tripulações de uma *balandrina*⁵ espanhola e uma escuna pirata, do qual resultou a morte do capitão pirata e o ferimento do piloto da mesma embarcação, que foi levado à Cananéia por uma lancha de um brigue que estava previamente fundeado lá. O segundo, refere-se ao aprisionamento da sumaca *Ilha Raza* pelo barco *Galinho* ou *Saranambi*, originalmente português, mas que havia sido apresado por espanhóis (Almeida, 1963, p. 178).

Em 1803, um “brigue negro” arribado ao Bom Abrigo meteu medo aos cananeenses, da mesma maneira que um navio de “três mastros”, soçobrado na ilha do Cardoso em 1804, representava um espetro enigmático (Bava de Camargo, 2009, p. 113). Um pouco mais tarde, em 1809, o tenente-coronel Baumann desembarca em Cananéia e novamente julga necessária a fortificação da ponta do Itacuruçá, em razão das ameaças causadas por corsários que navegavam pela costa (Bava de Camargo, 2002, p. 152).

Em todos esses episódios fica clara a preocupação das autoridades locais com o fundeio de embarcações ameaçadoras ou enigmáticas na ilha do Bom Abrigo e seu entorno, que, como a toponímia transparece, era essencial para o abrigo dos mareantes fustigados pelo vento sul e pelas *lestadas* (fortes tempestades vindas do Leste, do oceano), ocasião em que o saco da Lama propiciaria o refúgio que a enseada principal não permitiria.

A importância da enseada principal da ilha como área de fundeio fica clara quando avaliamos não só os relatos, mas também a documentação material relativa ao local. Além de lixo contemporâneo, descartado por pescadores e veranistas, podem ser identificados vestígios móveis mais antigos, além de âncoras e ossos de baleias (para maiores detalhes ver Bava de Camargo, 2015; Duran, 2008 e Guimarães, 2010). Muito além de provarem a ocupação ancestral e ininterrupta da enseada, esses remanescentes mostram que ela era uma continuação da Armação – área de descarnamento das carcaças – assim como um local de fundeio importante, mas também sujeito às intempéries, frequentes nessa zona do litoral paulista, principalmente no inverno. Como consequência, o fundeio de embarcações desconhecidas ou inimigas aí poderia significar uma ameaça à Armação, tanto como empreitada produtiva quanto como uma ameaça à ordem interna na própria hierarquia

⁴ Embarcação de carga, de cabotagem, modesta tonelagem, geralmente com dois mastros, inspirada na *smak* holandesa.

⁵ Possivelmente uma balandra de menores dimensões, embarcação construída com a técnica casco primeiro – *shell first* – aproximadamente como as embarcações Mediterrânicas na Antiguidade eram construídas.

da armação. Válido lembrar que a embarcação pirata de 1801 havia engajado, na armação catarinense de Itapocorói (por quais meios, não se sabe) quatro dos vários *homens negros* [sic] que constituíam sua tripulação (Almeida, 1963, p. 178), os quais seriam muito provavelmente africanos ou afrodescendentes escravizados. As armações baleeiras estavam muito longe de ser instalações que possuíam escravos não especializados, submissos e sujeitos a trabalhos ordinários que não representavam risco extremo, de forma que elas não eram simples repositórios de braços potenciais para os corsários, mas locais onde tripulação especializada e motivada poderia ser recrutada ou engajada à força⁶. Tudo isso aponta para o fato de que as operações regulares de preparo do óleo conviviam com outras atividades e ideias que fugiam do controle oficial ou dos propósitos originais da instalação industrial. Como conclusão, o controle das áreas de fundoio relacionadas às Armações significava não só a vigilância e proteção das estruturas industriais, assim como a manutenção da ordem laboral escravista.

UM FORTE PARA O BOM ABRIGO? A PONTA DA TRINCHEIRA

Ao longo das duas primeiras décadas do século XIX houve uma crescente preocupação com a defesa da barra de Cananéia, culminando com a construção de uma fortificação na propriamente denominada ponta da Trincheira, em Ilha Comprida, hoje um município autônomo (Bava de Camargo, 2002). Essa estrutura defensiva visava não só a defesa contra embarcações inimigas, mas também o controle das atividades que ocorriam à margem do poder central; os inimigos do Estado estabeleciaam relações de troca que, muitas vezes eram proveitosas para os habitantes da região – tais como os simpáticos franceses de 1691.

Dentro desse quadro, tanto a Armação poderia ser atacada, para a pilhagem de seus reservatórios, quanto as pessoas ligadas ao funcionamento da Armação poderiam ser cooptadas a cooperar com forças inimigas. Tanto elas poderiam ser engajadas à força quanto poderiam voluntariamente ceder abrigo ou víveres, pois o espaço da Armação não era somente constituído pela estrutura de produção de mercadoria, mas envolvia uma série de equipamentos voltados ao sustento dos trabalhadores livres e escravizados. Além disso, há que se considerar a possibilidade de descaminho do próprio óleo processado, mesmo sem a presença de ameaça estrangeira. M. Ellis (1969) comenta a profusão de comércio ilegal proveniente de óleo de baixa qualidade produzido a partir de refugos do processamento das armações, que teriam, inclusive, afetado o preço da *canada* (medida equivalente a dois litros) no mercado de Salvador; nesse sentido, apesar do importante controle burocrático estabelecido com a unificação dos contratos, os administradores locais das armações eram, ao fim e ao cabo, aqueles com poder para coibir ou acobertar eventuais desvios, principalmente em áreas portuárias secundárias, como o eram aquelas à serviço dessa indústria. Mas, apesar disso, à época de implantação da fortificação, a Armação não era o foco das preocupações defensivas, como veremos adiante.

O que parece é que a Armação funcionava como mais uma estrutura nodal dentro de um espaço mais amplo, que envolvia também o fundeadouro da ilha do Bom Abrigo, a barra de Cananéia em si e as ilhas Comprida e do Cardoso (onde ficava o Itacuruçá). Havia interesse específico dos corsários inimigos em

⁶ Para uma apreciação sumarizada do panorama apresentado, tem-se farto material da imprensa referente ao apresamento das embarcações *Aurora* e *Mendília* (1825) e a posterior revolta dos marinheiros escravizados contra os corsários, culminando com a morte dos últimos, desembarque das mercadorias em seu destino final, Paranaguá (O Universal, 06/02/1826, pp. 1-2) e a alforria dos mareantes escravizados (Diário Fluminense, 19/01/1826, p. 1); é possível consultar também Reis (2014), sobre a revolta na Bahia, em 1814, capitaneada por escravizados de armações; e Silva (2012) a respeito dos registros de óbitos de escravizados na região de Itapocorói – atual Penha, SC – os quais mostram as aptidões náuticas dos escravizados e as agruras inimagináveis do trabalho na armação.

interagir com a Armação, seja para prejudicar seu funcionamento, seja para saquear/ negociar víveres e mão de obra, mas não havia qualquer defesa fixa para ela.

A fortificação da ponta da Trincheira fazia parte de um subsistema defensivo que guardava as duas barras principais do Mar Pequeno, separado do mar grosso, do oceano, pela ilha Comprida. Na barra de Cananéia se localiza a povoação homônima e, ao norte, próximo da dificilíma e rasa barra de Icapara, encontra-se Iguape, o município mais importante do subsistema a ser defendido.

Essa situação se colocava em razão direta da independência das colônias espanholas, fato que constituía uma ameaça real de perda de territórios de Portugal, obrigando à defesa do espaço colonial (Bava de Camargo, 2002, p. 134).

O esquema defensivo em análise tinha, portanto, objetivos um tanto diferentes daqueles das primeiras iniciativas do coronel Afonso Botelho de Sampaio e Sousa e do Morgado de Mateus, seu tio e capitão-general pombalino de São Paulo. A defesa efetiva da fachada marítima do vale do Ribeira, na segunda década do século XIX era um esforço algo emergencial, real e pragmático de guerra, com o intuito de não ceder nenhum território do reino e proteger a produção da região, canalizada para os portos de Paranaguá, Santos e, principalmente, Rio de Janeiro.

O papel específico da Trincheira, dentro da lógica do subsistema defensivo, era o de controlar as embarcações que entravam e saíam da perigosa – mas funda – barra de Cananéia, as quais tiravam grande vantagem da ilha do Bom Abrigo como um fundeadouro abrigado para a espera por boas condições de navegação. Esse fluxo determinante para o início ou fim de viagens corresponderia a um eixo que seguia, *grosso modo*, a direção leste-oeste, em grande parte controlada pela fortificação. O fluxo do eixo norte-sul de embarcações, que correspondia à navegação que ligava os diversos portos do vasto e heterogêneo litoral brasileiro, também encontrava raro refúgio na ilha do Bom Abrigo. Entretanto, esse eixo só poderia ser protegido e fiscalizado por embarcações de guerra – a Trincheira nada poderia fazer e isso era bastante claro aos estrategistas luso-brasileiros. Atendendo às preocupações dos ofícios da época, todas as ações de apresamento e combate aconteciam na saída ou entrada da barra, bem como no ancoradouro da ilha, seguindo algumas das táticas corsárias consagradas (Sartoretto, 2022). Perseguições eram comuns, mas muitas vezes malsucedidas; outras oportunidades de captura de embarcações aconteciam quando elas estavam vulneráveis, ou seja, em momentos de manobra e, principalmente, em espera. Em razão disso, controlar a ilha do Bom Abrigo seria vital, pois era de lá que se poderia dar o *bote* para a captura de uma *presa* que cruzava a região ou que estava fundeada no Abrigo. A ilha era, portanto, um ponto de intersecção entre os eixos norte-sul e leste-oeste de navegação, que eventualmente era patrulado pelos navios guarda-costas ou que protegiam – com eficácia relativa – os potencialmente complicados, demorados e onerosos comboios de naves mercantes (O Farol Paulistano, 09/05/1827, p. 3).

Mas, controlar a ilha era algo que a fortificação não podia fazer, ao contrário dos corsários. Erro de cálculo dos engenheiros militares? De forma alguma. Havia a plena consciência de que seria impossível controlar o Bom Abrigo sem uma melhor distribuição das fortificações na região e sem embarcações de guerra, fato em nada diferente da maior parte dos planos defensivos costeiros da época (Bava de Camargo, 2002, p. 141; Moreira, 1994). Como consequência, deduz-se que a fortificação daquela parte da costa demorou demais para ser implantada e que a defesa da armação foi “sacrificada” tempos depois, quando as preocupações da metrópole lusitana eram outras. Impossível negar que os fatores ambientais da área também foram determinantes: as

distâncias a serem cobertas pelas armas, mesmo que combinadas com embarcações de guerra eram bastante grandes, tornando o plano de fortificação um investimento arriscado em termos de estratégia de defesa.

Essa situação fica clara quando examinamos um ataque corsário no canal de São Sebastião, em 1827, no qual estavam presentes duas belonaves importantes: a goleta (um tipo de escuna de herança espanhola) *Sarandi* e a corveta *Chacabuco*. O relato desse combate pouco conhecido – o que, por si só, já demandaria um longo e específico tópico – evidencia bem a importância do binômio Armação/ Fortificação estabelecido na segunda metade do século XVIII, pelo governo do Morgado de Mateus, além de deixar patente a importância da conjugação de esforços defensivos com embarcações de guerra.

“No dia seguinte (18), a *Sarandi*, tendo perdido de sua conserva a *Chacabuco*, tentou penetrar no canal da ilha de S. Sebastião, mas foi bravamente hostilizada por uma bateria levantada na ponta da Armação e ‘com tan buen acerto – declarou Brown – que las balas lepegaron al casco o al velamen’.

Mais no interior, avistaram mais duas baterias e um navio fundeado a meio canal, prontos a entrar em ação. Diante disso não se animou o navarca inimigo a prosseguir; virou de bordo em retirada. A situação tornou-se dentro em pouco mais grave com o encalhe do *Defensor Perpétuo* [mercante vindo da África capturado pelos corsários] a cujo bordo já havia um morto e um ferido.

Abandonou Brown a empresa e se fez ao largo, sendo caçado porfiadamente no dia 19 por uma fragata imperial.

No dia 20, a *Chacabuco* demandou a ilha de S. Sebastião à procura do Almirante. Ali seu comandante, G. Santiago Bynon, praticou um desembarque para depredar a povoação, chegando a incendiar a casa do Sargento-mor Bento Vaz Carvalhaes. Os moradores, porém, armando-se, com grande denodo repeliram o inimigo que, em precipitada fuga, deixou a morder a areia dez mortos. Procurando fazer nova investida, foi o corsário repulsado pelos fogos da bateria do Rabo Azedo (3 peças), do comando do capitão João Correia Alves Mazagão, que lhe fez graves avarias e mortes, e pelo forte da Villa Bella (7 peças), do comando do Tenente-Coronel Lopo da Cunha d'Eça e Castro. Ao retroceder, ainda a *Chacabuco* foi bem castigada pelo fogo daquelas baterias e do fortim de Sipotuba [sic], de três peças” (Boiteux, 1957, p. 584).

Seria necessária uma larga digressão para entender se há exagero ou fidelidade no excerto; certo é que o enfrentamento de fato ocorreu. O que serve para os propósitos deste artigo é marcar a importância da combinação de forças para repelir o ataque, mas, ao mesmo tempo, garantir a efetividade da ação das fortificações – a Armação estava protegida por duas fortificações em Ilha Bela, e uma no continente (embora a fragata de guerra tenha sido atraída pela veloz *Sarandi*, deixando o meio do canal inacessível aos tiros da artilharia fixa). Interessante notar que o núcleo urbano da Vila Bela da Princesa não estava tão bem protegido em termos de artilharia, o que permitiu o desembarque – desastroso – das forças da *Chacabuco*, repelido mais em função da eficiência da tropa terrestre autóctone. Mais notável ainda é perceber que o sistema defensivo do canal conseguiu causar danos efetivos e afugentar uma corveta nova, construída nos EUA e armada com 22 peças de artilharia, que havia sido vendida pela marinha chilena à Argentina (Armada Chilena, s.d.). Não era uma simples embarcação adaptada, tal como um pequeno mercante armado para o corso.

Em síntese, de 1766, data do planejamento de construção de uma fortificação na região de Cananéia, até c. 1819-1824, quando foi erguida de fato a fortificação, havia decorrido mais de 60 anos. Nesse período, o Brasil passou de Colônia para refúgio da família real, daí para Reino Unido, e finalmente para Império independente. O Absolutismo esclarecido cedeu a um liberalismo *de gatinhas*, ainda fortemente dependente do trabalho escravo. Foi da política ultramarina *a fôrceps* e economia mineradora/açucareira à instabilidade e fragmentação política da primeira metade do século XIX e uma economia que muito lentamente se diversificava (ver Ribeiro & Pereira, 2009, por exemplo), mas que ganharia grande impulso com o café e a efetiva cessação do tráfico transatlântico de escravizados (ver Mendes, 2009, por exemplo). Com esse quadro sociopolítico

como pano de fundo, a fortificação da ponta da Trincheira é uma materialização tardia que deveria lidar com a inconstância de seu tempo, a mobilidade da guerra, os efeitos erosivos da dinâmica marinha sobre a ponta arenosa e as mudanças de sua designação – bateria, trincheira, forte – através dos anos (Bava de Camargo, 2005-2006, 2002). Já a armação era uma estrutura ainda produtiva ou com potencial produtivo, mas vetusta porque solidamente implantada em rocha e com a maior parte de seu equipamento imóvel – completamente diferente dos barcos baleeiros estadunidenses, predominantes em todos os oceanos nas primeiras décadas do século XIX. Assim, a fortificação jamais poderia ter servido como uma defesa efetiva da armação, pois elas eram frutos de contextos diferentes. Mas, de maneira paradoxal atuaram em conjunto, uma vez que eram estruturas de um mesmo espaço marítimo e componentes de paisagens marítimas sutilmente distintas, mas que se entrelaçavam na cronologia e na função – constituíam as *rugosidades* no espaço de Milton Santos (Moraes *et al.*, 2022).

Além disso, na virada do Primeiro Reinado para a Regência, a fortificação começa a ser lentamente apropriada como equipamento de uma nova lógica de controle da produção de mercadorias, a partir da tributação e da arrecadação de taxas e impostos sobre a produção e não mais a partir do controle do fluxo da mercadoria física em si (Bava de Camargo, 2002, p. 144). Ou seja, ela é instalada originalmente como um equipamento de defesa que, de forma rápida, assume outras funções de cunho burocrático dentro da lógica de um Estado que se aburguesava (naquilo que lhe interessava). Mas, é necessário avaliar em que medida as políticas do estado centralizador lusitano/imperial convergiam ou divergiam das intenções dos mandatários do poder local/regional.

PODER LOCAL X PODER CENTRAL: INIMIGOS PARA UNS, OPORTUNIDADES PARA OUTROS

A década de 1820 é particularmente interessante para entendermos a situação de tensão existente entre os interesses locais regionais e os da Corte. Uma das figuras proeminentes de Cananéia era Joaquim José da Costa, Sargento Mor da vila (1788 até c. 1820-30), mas que exerceu também o cargo de Capitão Mor interino por muitos anos (Almeida, 1967, p. 437). Além desse posto, era dono de um dos maiores estaleiros da região, prospectado em 2007 (Bava-de-Camargo, 2014, com referências anteriores). Sua localização era onde hoje está instalada uma das bases costeiras do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo, ao pé do morro de São João – ou Candairó, como era conhecido no início da ocupação euro-indígena.

O Sargento Mor figura em alguns documentos referentes à fortificação da ponta da Trincheira, mas, note-se que de forma pouco abonadora: embora ele reitere, desde 1823 que a fortificação já se encontrava pronta (Bava de Camargo, 2002, *corpus* documental 1823c), em 1824 chega à Cananéia o tenente Antônio Mariano dos Santos, que se dedicou à construção da fortificação até o ano de 1825. Assim, fica claro que a fortificação apenas havia sido iniciada quando da chegada do tenente; o seu terreno era pouco mais do que um local onde as seis peças de artilharia inglesa, de ferro, padrão *Armstrong*, de calibre 12, desembarcadas em Cananéia, em 1822, ficaram depositadas – para não dizer, esquecidas – montadas em carretas defeituosas (Bava de Camargo, 2002, *corpus* documental 1823b e c; 1824b). Embora estivessem demasiado desgastadas para a ordenança inglesa, algumas peças de artilharia do padrão *Armstrong* – principalmente as que tiveram as *almas brocadas*, ou seja, que tiveram seus dutos internos perfurados depois da fundição – eram bastante próprias para as colônias portuguesas e espanholas. Em resumo, os oficiais ibéricos sabiam que estavam comprando material defasado, mas procuravam comprar o melhor da *sucata* que estava disponível (Bava de Camargo, 2005-2006, p. 283).

Assim, o conjunto das armas da Trincheira era, de certa forma, poderoso – embora não tivesse alcance de tiro suficiente para cobrir toda a largura da barra – equilibrado – data de fabricação, técnica de fundição e massa em torno de uma tonelada e meia – mas bastante defasado com relação às principais forças navais mundiais. No entanto, poderia fazer potente fogo contra embarcações de guerra de armadas americanas e corsários em geral. Além disso, os corsários costumavam dispor de armas de combate de curta distância e voltadas a matar mais e destruir menos – as famosas caronadas (Allan, 2023).

Entre 1827 e 1828 ocorrem pelo menos três episódios de enfrentamento com piratas ou corsários platinos, os quais ficavam sediados na ilha do Bom Abrigo, ora fustigando as embarcações na boca da barra de Cananéia, ora na de Iguape, ou de Icapara, a qual lhes havia causado uma significativa baixa – naufrágio de uma lancha – durante episódio de aprisionamento de uma embarcação (Bava de Camargo, 2002, *corpus* documental).

Nessa época a fortificação da ponta da Trincheira havia passado por melhoramentos que a colocaram em condições efetivas de combate (Bava de Camargo, 2002, p. 94). Mas, isso só ocorre porque as tropas de linha e oficiais graduados empreenderam ações de manutenção e de manobra militar em razão da Guerra Cisplatina. E, de novo, vale à pena frisar que os militares envolvidos nessas operações, muitos deles de fora da região, reclamaram da conduta dos oficiais das vilas de Iguape e Cananéia. E, entre eles estava o Sargento Mor Joaquim José da Costa, o qual foi pontualmente citado em documento de 1828, no qual ficou clara a sua má vontade em ceder o transporte para as tropas ou auxiliar nas tarefas reivindicadas pelo comandante militar da praça (Bava de Camargo, 2002, *corpus* documental 1828e).

Mas, essa inépcia contrasta fortemente com sua valentia em 1827, quando afugentou os corsários da barra de Cananéia com uma embarcação local armada com uma peça de campanha de calibre 3 e troncos de bananeira simulando a existência de outras peças de artilharia (Almeida, 1968, p. 421-446). Esse episódio em particular mantém a relação mais próxima e direta com a armação na medida em que os danos causados por esse ataque corsário ficaram registrados tanto em fontes textuais quanto materiais, ao que tudo indica. Nesse sentido, o inventário da Armação, datado daquele mesmo ano, e redigido pelo então fiel depositário, José de Sousa Guimarães, menciona a existência da “[...] casa do engenho de pedra e cal...com alguma destruição dos Piratas..., a respectiva casa dos tanques com alguma damnificação” (transcrito em Ellis, 1969, p. 196). Além disso, durante os trabalhos de evidenciação e registro das estruturas edificadas da armação do Bom Abrigo (Duran, 2008), foi identificada uma enorme fissura em um dos tanques destinados à reserva do óleo processado, que claramente não se refere à um processo natural de arruinamento, mas antes, fruto de uma destruição intencional daquele equipamento, considerando a solidez e integridade estrutural das demais seções que o compõem, e sua localização estratégica em um ponto central em relação à uma de suas faces, onde causaria maior estrago. É da opinião dos autores que esse seja, justamente, um, se não o maior dos “danos” mencionados no documento (Figura 4).

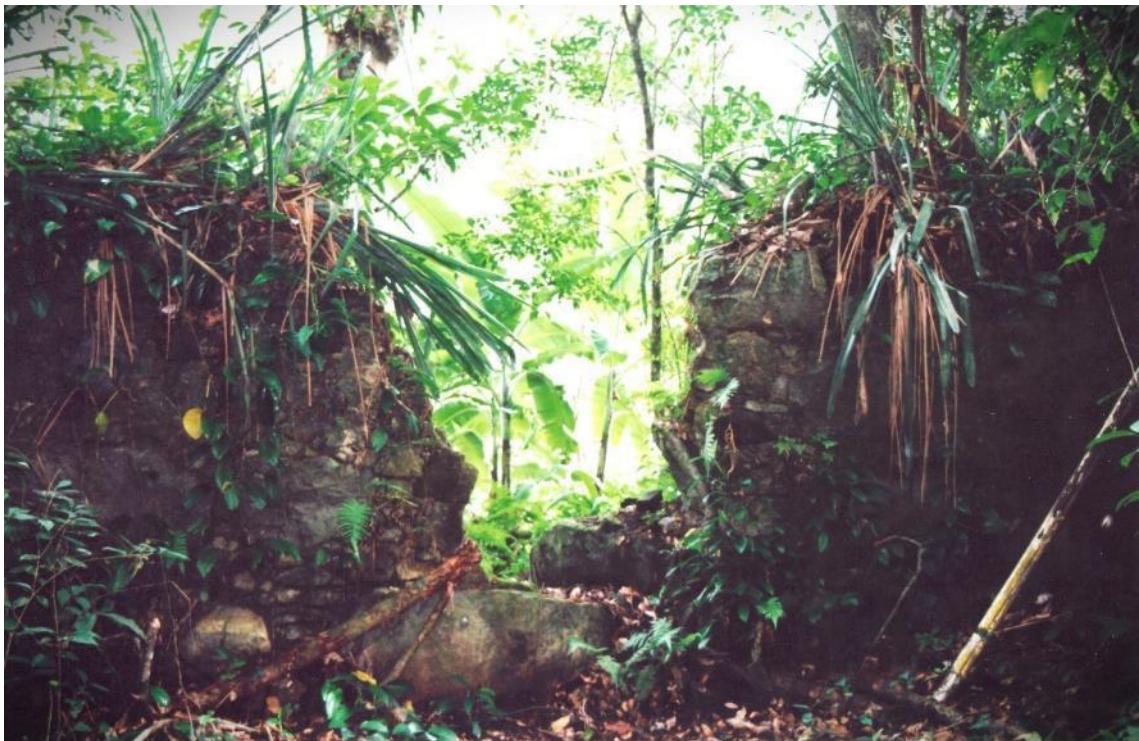


Figura 4. Imagem do possível dano ao tanque de óleo, causado pelo corsário. Fonte: foto dos autores.

O fiel depositário era filho de Alexandre de Sousa Guimarães, capitão mor de Cananéia e possivelmente o segundo dono do estaleiro da pedra do Argolão, construído por seu pai (homônimo). Como o denodado sargento mor Joaquim havia sido casado com uma das filhas de Alexandre Guimarães (pai), isso fazia com que o depositário da Armação fosse seu sobrinho por extensão de parentesco (Almeida, 1968, pp. 421-446).

O grau de parentesco entre Sargento Mor e o depositário da Armação, além do fato do óleo de baleia e seus subprodutos – borra ou graxa – serem absolutamente vitais para as operações dos estaleiros navais, na calafetação e preparo de breu para a *botação* (Lapa, 1968) – descida das embarcações para a água, sobre uma *carreira* (trilhos) – podem explicar a intensidade da ação de combate aos corsários quando estes efetivaram ações contra embarcações e carregamentos de Cananéia e infringiram danos contra a Armação, a qual estava ligada à família dos construtores navais. Explicam o ato heroico do Sargento Mor em 1827, mas também lançam luzes sobre os motivos da inépcia do mesmo, ao longo de várias situações ocorridas na década de 1820, relativas às providências de fortificação da região, mesmo às voltas da guerra Cisplatina: em grande parte, as preocupações da Corte com relação à integridade do território não eram prioridade para o Sargento Mor (Bava de Camargo, 2002, *corpus documental*), muito mais interessado nos acontecimentos que afetavam seus próprios negócios e os de sua família.

Em certo sentido, as atividades de construção naval estavam tão diretamente associadas às atividades da Armação baleeira que seria plausível propor que o declínio da primeira teria se dado pelo da segunda. Não é possível estabelecer uma relação inequívoca entre ambas, mas *grosso modo* a construção de embarcações teria cessado entre as décadas de 1830-1840, em Cananéia (Almeida, 1965, p. 469). A Armação, muito provavelmente parou de fabricar óleo antes, mas seja pela diminuição da demanda quanto à construção e reparo navais vinculados à Armação, seja pela dificuldade de obtenção e/ ou encarecimento do óleo de baleia necessário à faina construtiva, os estaleiros de Cananéia gradualmente deixaram de fabricar embarcações novas

– o que não significou o fim da indústria naval naquela localidade, mas o fim da fabricação de embarcações para serem comercializadas como mercadoria.

Há outros fatores externos, tais como a ascensão da indústria naval, principalmente no Rio de Janeiro (Bava de Camargo, 2014) a partir da Independência e, de forma mais intensa, na década de 1840 (Goulart Filho, 2011), além de outras condicionantes locais, tais como a mudança de Sargento Mor Joaquim José da Costa para Paranaguá (Bava de Camargo, 2014), fatores que precisariam ser colocados em conjunto com o encerramento das atividades da Armação para o exame da diminuição sensível da indústria naval em Cananéia em termos de construção de novas embarcações. Mas, a partir do ponto de vista pelo qual esse universo náutico é observado, não é possível tomar isoladamente um ou outro fator, mas todos eles são importantes para a explicação do contexto, uma vez que a faina necessária para a vida no mar dependia de uma conjunção de ações entrelaçadas. Assim, embora não haja ligação absolutamente explícita entre estaleiros e Armação baleeira, afirma-se que a cessação das atividades da Armação pode sim ter representado uma grande alteração no frágil equilíbrio existente na indústria naval. Como paralelo dessa situação, ainda nos dias de hoje, qualquer oscilação – para cima ou para baixo – da indústria do petróleo, afeta de forma significativa armadores e estaleiros, produzindo ampliações de instalações preexistentes, novos empreendimentos ou falências em série.

Uma década mais tarde, por ocasião da Guerra/ Revolta/ Revolução dos Farrapos, a ilha do Bom Abrigo volta a ser refúgio do inimigo – e de novo perceber-se á conflitos entre a política da Corte e os interesses locais. Em 1839, no auge dos temores do êxito bélico dos farrapos, as autoridades provinciais paulistas apontam que os revoltosos ficavam entre a ponta da Juréia e a barra de Cananéia em locais onde uma embarcação de guerra – a corveta *Regeneração* – não conseguia entrar por causa do calado (Bava de Camargo, 2002, p. 141). Era a flotilha capitaneada por Giuseppe Garibaldi, sendo composta por lanchões artilhados: *Rio Pardo*, *Caçapava* e *Seival* (Duran, 2008, p. 213) e, segundo as memórias do próprio corsário farrapo, teriam apresado duas sumacas carregadas de arroz que se encontravam no porto daquela ilha, sem mencionar, entretanto, qualquer ação contra a armação, aparentemente indicando seu estágio de abandono (Dumas, 2002).

A perda daquele território não era a maior ameaça real, mas sim a interrupção das rotas comerciais, principalmente no transporte de arroz, o produto por excelência àquela época. Dessa forma, atuar sobre as rotas de navegação norte-sul, bem como controlar o fundeadouro da ilha tornava-se vital. Assim, as patrulhas costeiras, embora ineficientes em águas rasas, ganhavam importância em mar aberto.

E o que explicaria a reconstrução do forte da ponta da Trincheira nessa ocasião (Bava de Camargo, 2002, p. 95)? De fato, fortificações e navios de guerra se complementavam em termos de sistema defensivo; logo, tanto mais eficiente seria a defesa se as duas partes do sistema estivessem em condições de funcionamento sincronizado. Mas, o foco defensivo era outro com relação às ações navais dos farrapos: o território estava ameaçado de forma relativa, mas o comércio estava concretamente afetado. Ou seja, mais embarcações de guerra, apropriadas para águas rasas, seriam mais eficientes do que a fortificação para defender a região. Entretanto, como foi dito antes, os objetivos da Corte e dos habitantes locais nem sempre se coadunavam. Esse é exatamente o caso: documento de 1838, dirigido do administrador da mesa de rendas de Cananéia ao presidente da província, acusa o recebimento de aviso imperial e afirma que faria firme fiscalização e que não mais permitiria a venda de gêneros da terra às províncias rebeldes (Bava de Camargo, 2002, p. 140). Ora, fica claro que a guerra dos Farrapos, para os comerciantes locais, não representava um problema de fato, mas uma eventual possibilidade de negócios. E, por fim, talvez essas ações de restrição comercial tenham acentuado as operações de corso, as quais causaram prejuízo efetivo às vilas da planície costeira Cananéia-Iguape. Dessa

maneira, as determinações centrais tinham potencial para ser o oposto daquilo que os habitantes locais desejavam.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através do exame de uma série de informações documentais gráficas, bem como da contextualização da Armação com outros tipos de empreitadas e assentamentos na região, prospectados e escavados pela Arqueologia ao longo das últimas décadas, percebeu-se que ela assume diversas funções e significados ao longo do século XIX. Longe de ser apenas uma fábrica concedida a particulares pela Coroa, a qual deveria defender os interesses dos concessionários e seus próprios interesses monopolísticos na integridade física das edificações, bens e equipamentos, a Armação baleeira assume a função de sentinela do ancoradouro principal da ilha do Bom Abrigo. É bem verdade que uma sentinela com duplo sentido, pois se era a primeira a identificar as ameaças de navegadores inimigos, era também a primeira a ser atacada ou a primeira a colaborar com eles, tendo em vista que nem sempre os interesses do poder central convergiam com os interesses dos potentados locais ou da população litorânea.

Pode-se até supor que, na década de 1820, a Armação baleeira da ilha do Bom Abrigo interessava muito pouco à Coroa/ Corte, estas preocupadas em manter a coesão do território colonial e, logo após, imperial, bem como a fiscalização do trânsito de pessoas (ideias) e de mercadorias a partir do controle fiscal das embarcações. Por outro lado, aos mandões locais/ regionais a Armação interessava sobremaneira, tendo em vista que sua função era vital para a organização econômico social da região estuarino lagunar de Cananéia/ Iguape (subsidiariamente, Paranaguá, também). Embora ela possivelmente não estivesse funcionando à época, a expectativa do retorno de sua operação seria importante para o sucesso das transações do depositário da Armação e a continuidade do funcionamento dos estaleiros da região.

Uma década depois, os interesses se invertem, de certa forma: não há mais a ameaça de esfacelamento territorial – não na planície costeira Cananéia-Iguape – e à Regência importa a manutenção das rotas comerciais a partir da proteção das embarcações e o combate aos corsários de Garibaldi. Assim, torna-se vital o controle da ilha do Bom Abrigo como um todo.

Por fim, este artigo, muito mais do que apresentar pesquisas novas, pretende ser uma reflexão distanciada e amadurecida de estudos passados a partir do uso de um conceito fundamental da Arqueologia de Ambientes Aquáticos, o das PCMs. Sem dúvida a percepção, registro e classificação dos diversos componentes materiais das paisagens permitem uma abordagem totalizante, embora a análise dos contextos seja forçosamente fragmentada (a armação, a fortificação, a navegação, as áreas de fundeio, dentre outras categorizações), em função do uso de tipologias que muitas vezes enfatizam a especificidade, a qual paradoxalmente ameaça a percepção holística estimulada pelo próprio conceito de PCM – está-se trabalhando com paisagens, as quais possuem grandes dimensões e englobam diversos tipos de contextos materiais, ainda mais se compararmos paisagem com o conceito de sítio arqueológico, por exemplo, algo circunscrito e delimitado. Assim, quando falamos de paisagens, há uma grande quantidade de contextos envolvidos – muitas *rugasidades* no espaço, se trouxemos de novo M. Santos para a discussão. Esse termo miltoniano, algo literário, aponta para um problema importante da PCM: ela busca definições precisas de algo que apenas aparenta ser inerte, os bens culturais materiais que, em verdade são resultantes das dinâmicas produtivas sociais. Assim, acreditamos ser

determinante agregar ao conceito de PCMs, abordagens conceituais que envolvam um maior protagonismo das culturas locais e regionais das gentes do mar, bem como uma maior proximidade com os fundamentos de nossa formação intelectual, bastante distinta da estadunidense ou da do norte da Europa (sobre uma reflexão semelhante, que expõe o conceito de Maritorium, ver Herrera & Chapanoff, 2017).

AGRADECIMENTOS

A memória falha agora, já na quase maturidade da carreira e distante mais de quinze anos dos trabalhos de campo, mas as pesquisas que embasaram este artigo definitivamente não poderiam ter sido desenvolvidas sem o apoio de nossa orientadora, Maria C. Mineiro Scatamacchia; sem o auxílio das agências financiadoras Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq); sem o suporte do Museu de Arqueologia e Etnologia (MAE) e do Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo (IO) ambos da Universidade de São Paulo (USP); e especialmente sem a ajuda dos colegas Flávio R. Calippo, Gilson Rambelli e Ricardo Guimarães. Há evidentemente muitos outros e outras que contribuíram nesses percursos, mas que, lamentavelmente, não foram aqui mencionados/as.

REFERÊNCIAS

- Allan, P. (2023). Carronades: the smashers. *Naval History Magazine*, 37(6). Disponível em: <<https://www.usni.org/magazines/naval-history-magazine/2023/december/carronades-smashers>>. [cons. 01 mar. 2024].
- Almeida, A. (1959). Memória histórica de São Sebastião (V). *Revista de História*, São Paulo, v. 18, n. 37, 181-200. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1959.107277. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/107277>>. [cons. 12 jan. 2024].
- Almeida, A. (1961). Memória histórica de Cananéia (II). *Revista de História*, 22(45), 475-520.
- Almeida, A. (1962). Memória histórica de Cananéia (V). *Revista de História*, 25(51), 192-217.
- Almeida, A. (1963). Memória histórica de Cananéia (VI). *Revista de História*, 26(53), 177-217.
- Almeida, A. (1965). Memória histórica de Cananéia (X). *Revista de História*, 31(64), 453-477.
- Almeida, A. (1967). Memória histórica sobre Cananéia (XI). *Revista de História*, 34(70), 591-622. DOI: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1967.126405. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/126405>>. [cons. 23 jan. 2024].
- Almeida, A. (1968). Memória histórica de Cananéia (XIII). *Revista de História*, 37(76), 425-441.
- Armada Chilena (sd.). Corbeta "Chacabuco" 1º. Disponível em: <<https://www.armada.cl/tradicion-e-historia/unidades-historicas/c/corbeta-chacabuco-1>>. [cons. 01 mar. 2024].
- Bandeira, L. (2017). *O feudo: a Casa da Torre de Garcia d'Ávila. Da conquista dos sertões à independência do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Barra Grande (1775) [s.l. : s.n.]. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1033420/cart1033420fo19.jpg>. [cons. 16 jan. 2025].

- Bava de Camargo, P. (2002). *Arqueologia das fortificações oitocentistas da planície costeira Cananéia/ Iguape, SP.* Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Museu de Arqueologia e Etnologia, São Paulo.
- Bava de Camargo, P. (2005-2006). Arqueologia da fortificação oitocentista da ponta da Trincheira, barra de Cananéia, SP. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, 15-16, 271-290.
- Bava de Camargo, P. (2009). *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX.* Dissertação (Doutorado). Universidade de São Paulo, Museu de Arqueologia e Etnologia, São Paulo.
- Bava de Camargo, P. (2014). A “Pátria dos Carpinteiros”: arqueologia de um antigo estaleiro naval em Cananéia, São Paulo, Brasil. *Revista de Arqueologia Americana*, 32, 259-279.
- Bava de Camargo, P. (2015). Nautical landscapes in the Sixteenth Century: an archaeological approach to the coast of São Paulo (Brazil). Em Senatore, M. X., & Funari, P. P. A. (ed.). *Archaeology of Culture Contact and Colonialism in Spanish and Portuguese America* (pp. 279-296). S.l.: Springer.
- Bellotto, H. (1978). *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o Governo do Morgado de Mateus em São Paulo.* São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas.
- Bendazzoli, C. (2021). A construção do Forte de Ponta das Canas, Ilhabela, SP. Paleografia das correspondências entre Joachim da Silva Coelho e Morgado de Mateus. *Labor Histórico*, 7(3), 227-253.
- Blaj, I. (2006). A trama das tensões: o processo de mercantilização de São Paulo colonial (1681/1721). *Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura*, Campinas, 6(1), 143-150. DOI: [10.20396/resgate.v6i1.8645537](https://doi.org/10.20396/resgate.v6i1.8645537). Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8645537>>. [cons. 09 jan. 2024].
- Boiteux, L. (1957). Nossas campanhas navais - a Guerra Cisplatina (1825-1828). *Revista Marítima Brasileira*, LXXII(7/8/9), 479-588.
- Campos, M. C. (1997). *Dados Parciais sobre a produção de Óleo de Baleia da Armação de Bertioga - SP.* 1997. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo.
- Comerlato, F. (1998). *Análise espacial das armações e suas estruturas remanescentes: um estudo através da arqueologia histórica.* Dissertação (Mestrado). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre.
- Comerlato, F. (2002). O declínio das pesca da baleia nas Armações Catarinenses. *Fronteiras: Revista Catarinense de História*, 10, 65-74.
- Comerlato, F. (2014). Sítio escola da Praça Getúlio Vargas, área do Forte de São Lourenço no município de Itaparica – BA. *Revista Clio*, 28(2), 143-157.
- Dawson, H. (2019). Island archaeology. Em Smith, C. (ed.). *Encyclopaedia of Global Archaeology.* S. l.: Springer. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-51726-1_3280-1>. [cons. 01 mar. 2024].
- Diário Fluminense (1824-1831). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/imperio-brasil-diario-fluminense/706744>>. [cons. 18 jun. 2024].
- Dumas, A. (2002). *Memórias de Garibaldi (1860).* Porto Alegre: L&PM. Col. L&PM Pocket.
- Duran, L. D. (2008). *Arqueologia marítima de um Bom Abrigo.* Dissertação (Doutorado). Universidade de São Paulo, Museu de Arqueologia e Etnologia, São Paulo.
- Ellis, M. (1958). Aspectos da pesca da baleia no Brasil colonial (II). *Revista de História*, 16(33), 149-176.
- Ellis, M. (1969). *A baleia no Brasil colonial.* São Paulo: EDUSP/ Melhoramentos.

- Goularti Filho, A. (2011). História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa. *Revista Economia*, Brasília, 12(2), 309-336.
- Guimarães, R. S. (2010). *A arqueologia em sítios submersos: estudo do sítio depositário da enseada da praia do Farol da ilha do Bom Abrigo – SP*. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, Museu de Arqueologia e Etnologia, São Paulo.
- Herrera, J. M., & Chapanoff, M. (2017). Regional maritime contexts and the *Maritorium*: a Latin American perspective on archaeological land and sea integration. *Journal of Maritime Archaeology*, 12, 163-178. Disponível em: <<https://doi.org/10.1007/s11457-017-9191-x>>. [cons. 01 mar. 2024].
- Holmgård, S. B., Thuestad, A. E., Myrvoll, E. R., & Barlindhaug, S. (2019). Monitoring and managing human stressors to coastal cultural heritage in Svalbard. *Humanities*, 8, 21. Disponível em: <<https://doi.org/10.3390/h8010021>>. [cons. 01 mar. 2024].
- Hostin, G. (2021). The Pirate of Cotinga Island (1718): The History and Archaeology of a Mysterious Shipwreck in the South of Brazil. *MAHS News*, 32(2), p. 8-13. Disponível em: <<https://www.researchgate.net/publication/340732038> The Identification of the Pirate and Shipwreck MAHSNews Report Fall 2021>. [cons. 14 fev. 2022].
- Kardulias, P. (2010). World Systems Theory. Em Pearsall, D. (ed.). *Encyclopaedia of Archaeology* (pp. 2219-2221). S.l.: Elsevier. Disponível em: <<https://openworks.wooster.edu/facpub/142>>. [cons. 01 mar. 2024].
- Kelly, R. E., & May, R. V. (2001). *Shadows of the Past at Cabrillo National Monument National Park Service*. San Diego: Cabrillo National Monument / Oakland: Pacific Great Basin Support Office. Disponível em: <https://www.nps.gov/parkhistory/online_books/cabr4/chap3.htm>. [cons. 01 mar. 2024].
- Laky, L. A. (2022). Pólis e insularidade. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, São Paulo, 38, 61-70. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revmae/article/view/187317>>. [cons. 31 dez. 2023].
- Lapa, J. R. A. (1968). *O Brasil e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Lima, T. A. (1993). Arqueologia histórica no Brasil: balanço bibliográfico (1960-1991). *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, 1(1), 225-262. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0101-47141993000100015>>. [cons. 29 mar 2024].
- Mendes, J. S. R. (2009). Desígnios da Lei de Terras: imigração, escravismo e propriedade fundiária no Brasil Império. *Caderno CRH*, 22(55), 173-184.
- Micheli, M. (2018). Diversificação econômica na capitania de São Paulo. *Faces da História*, 5(1), 198-224.
- Moraes, B. C., Miranda, E. A., & Silva, M. W. (2022). Ruínas e rugosidades: revisão teórica no âmbito da geografia miltoniana. *Anais – XX Seminário de Integração – 2022. Crise, Emprego e Dinâmicas Urbanas e Regionais* (pp. 1-18). Disponível em: <<https://seminariodeintegracao.ucam-campos.br/anais-xx-seminario-de-integracao-2022-2/>>. [cons. 01 mar. 2024].
- Moreira, R. (1994). Os grandes sistemas fortificados. *A arquitetura militar na expansão Portuguesa* (p. 149-160). Porto: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Catálogo da exposição.
- Mori, V. H. (2003). Arquitetura militar: um panorama histórico a partir do Porto de Santos. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/ Fundação Cultural Exército Brasileiro.
- O Farol Paulistano (1827-1831). São Paulo: Imprensa de Roa e C. Disponível em: <<http://bndigital.bn.br/acervo-digital/farol-paulistano/700169>>. [cons. 18 jun. 2024].
- Oliveira, V. B. M. (2007). Mudanças Institucionais e seus impactos na província de São Paulo: a economia paulista ante a centralização política do Império brasileiro (1835 – 1850). *Almanack Braziliense*, 5, 101-115. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/alb/article/view/11661/13431>>. [cons. 01 mar. 2023].

- Orser Junior, C. E. (2005). Network theory and the archaeology of modern history. Em Funari, P., Zarankin, A., & Stovel, E. (eds.). *Global Archaeological Theory* (pp. 77-95). Boston: Springer. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/0-306-48652-0_7>. [cons. 01 mar. 2023].
- O *Universal* (1825-1842). Ouro Preto: Typ. Officina Patricia de Barboza. Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/acervo-digital/universal/706930>>. [cons. 18 jun. 2024].
- Paz, M. O. (2015). *Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil (1765-1801): a caça ao Leviatã dos mares*. Dissertação (Mestrado). Universidade de Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, Faculdade de Letras, Lisboa.
- Reis, J. J. (2014). Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. *Topoi*, 15(28), 68-115. Disponível em: <<https://revistatopoi.org/site/topoi28/>>. [cons. 29 mar. 2024].
- Ribeiro, G. S., & Pereira, V. (2009). O Primeiro Reinado em revisão. Em Grinber, K., & Salles, R. (orgs.). *O Brasil Imperial* (pp. 1808-1831). Vol. 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Sartoretto, E. (2022). Os caminhos fluidos do corso insurgente: uma análise da atuação dos corsários do Prata revolucionário do século XIX. *Revista Navigator*, 18(35), 24-44. Dossiê: O mar e as lutas pela Independência na América luso-espanhola.
- Silva, G. P. (2015) A dinâmica do enriquecimento paulista no século XIX: das origens à diversificação do capital da família Lacerda Franco. *Estudos Econômicos*, 45(2), 347-376.
- Silva, J. B. R. (2021). Bantos na foz do rio Itajaí (SC - séculos XVIII e XIX). *Cadernos de História (UFPE)*, 9(9), 205-219. Disponível em: <<https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/cadernosdehistoriaufpe/article/view/110103>>. [cons. 29 mar 2024].
- Sociedade Geográfica Brasileira (1965). Revive um navio corsário de Saint Malô, afundado em Paranaguá em 1718. *Geográfica*, 15, 28-31.
- Valentin, A. (2006). *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*. Dissertação (Doutorado). Universidade de São Paulo, História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo.
- Westerdahl, C. (1992). The maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 21(1), 5-14.
- Vieira, N. (2023). A Story of whales and people: the Portuguese whaling monopoly in Brazil (17th and 18th Centuries). *Historia Ambiental Latinoamericana Y Caribeña (HALAC) Revista De La Solcha*, 13(3), 20-48. DOI: <https://doi.org/10.32991/2237-2717.2023v13i3. P. 20-48>.

