



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – IFCH

Departamento de Arqueologia

Por Uma Arqueologia e História do Porto de Iguassú do século XIX

Maria Cristina de Santana Feitosa

Rio de Janeiro

2025

Por Uma Arqueologia e História do Porto de Iguassú do século XIX



Monografia apresentada ao Departamento de Arqueologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade do Estado do Rio de Janeiro como pré-requisito para obtenção do título de bacharel em Arqueologia.

Orientadora: Prof.^a. Dra. Camilla Agostini

Coorientador: Diogo Borges

Rio de Janeiro

2025

Ficha elaborada pelo autor através do
Sistema para Geração Automática de Ficha Catalográfica da Rede Sirius - UERJ

F311 Feitosa, Maria Cristina de Santana Feitosa Cristina .
 Por Uma Arqueologia e História do Porto de Iguassú
 do século XIX / Maria Cristina de Santana Feitosa
 Cristina Feitosa. - 2025.
 90 f.

 Orientador: Camilla Agostini Agostini Agostini.
 Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
 Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto
 de Filosofia e Ciências Humanas, para obtenção do grau
 de bacharel em Arqueologia.

 1. Vila Iguassú - Monografias. 2. Porto -
 Monografias. 3. Século XIX - Monografias. I.
 Agostini, Camilla Agostini Agostini. II. Universidade
 do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e
 Ciências Humanas. III. Título.

CDU 902/908

Assinatura

Data

Maria Cristina de Santana Feitosa

Por Uma Arqueologia e História do Porto de Iguassú do século XIX

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do título de título de Graduação em Arqueologia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Aprovada em:

Banca Examinadora:

(Orientadora). Prof.^a. Dra. Camilla Agostini

Departamento de Arqueologia

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UERJ

(Coorientador). Diogo de Souza Borges

Prof.^a. Dra. Nanci Vieira

Departamento de Arqueologia

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UERJ

Prof. Dr. Herminio Ismael de Araujo

Departamento de Estratigrafia

Paleontologia – DEPA Faculdade de

Geologia – FGEL

Rio de Janeiro

2025

In Memoriam

Dedico este trabalho à memória de minha avó Maria Raimunda de Santana e do meu avô Nicolau Teodoro de Santana, que me criaram como uma filha e me ensinaram o significado de caráter e lealdade.

Rio de Janeiro

2025

Agradecimentos

Agradeço a Deus por me capacitar e ajudar a superar todos os obstáculos ao longo do curso.

Agradeço à minha professora e orientadora, Camilla Agostini, por ter o privilégio de ser sua aluna, já nos primeiros períodos da faculdade. Pela grande profissional que você é, por conseguir transmitir seus conhecimentos com dedicação, humildade e ética. Pelo apoio e orientação durante a caminhada, pela paciência e incentivo durante esse processo, e pelas sugestões que foram de fundamental importância para a conclusão desse trabalho.

Agradeço ao meu coorientador e arqueólogo Diogo Borges, por ter se disponibilizado a compartilhar comigo seus conhecimentos arqueológicos de trabalho de campo. Pelas orientações e todo o apoio logístico durante as prospecções nos trabalhos no antigo porto de Iguaçu. Pelos conselhos e orientações que foram cruciais para a realização do meu trabalho de conclusão de curso.

Agradeço à minha família, em especial ao meu marido, Sergio Feitosa, por sua parceria nos momentos difíceis, por sua alegria ao ver o meu sonho sendo concretizado. Ao meu filho querido Sergio Feitosa Filho, pelo apoio incondicional durante essa jornada. Seu apoio e confiança foram essenciais para que eu pudesse superar os desafios e chegar até aqui.

A minha mãe, Laudelina de Jesus Café, e minhas irmãs pelas palavras de apoio e compreensão que muito me fortaleceram para alcançar o meu objetivo.

Agradeço aos meus amigos que me apoiaram e incentivaram em cada etapa desta jornada acadêmica.

É com imensa gratidão que expresso meus agradecimentos a todos os meus professores do curso de arqueologia por partilharem seus conhecimentos e experiências que fizeram toda a diferença na minha formação como arqueóloga. E em especial ao professor Hermínio Araújo Júnior, por acreditar no meu trabalho durante o período em que fui estagiária no laboratório de Paleontologia.

Ao Thiago Manchester, pelo apoio e orientação durante o trabalho na organização da coleção fosséis do laboratório.

Agradeço aos meus colegas de curso, com quem convivi intensamente durante os últimos anos, pelo companheirismo e amizade. Juntos, sofremos, choramos e nos alegramos. Essa troca de experiências não só me permitiu crescer como pessoa, como também me ensinou que unidos somos mais fortes.

Agradeço à Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ pela oportunidade de ter estudado nesta tão conceituada instituição, da qual muito me orgulho e que foi de grande relevância para a minha formação acadêmica e crescimento pessoal. Onde quer que eu vá, levarei comigo as lembranças da UERJ para sempre no meu coração.

Resumo

FEITOSA, Maria Cristina de Santana. **Por Uma Arqueologia e História do Porto de Iguassú do século XIX**. 2025. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Arqueologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2025.

O objetivo desse trabalho é fazer um breve estudo histórico e arqueológico do município de Nova Iguaçu, considerando as relações sociais e econômicas entre os diversos agentes da sociedade iguaçuana no século XIX. Bem como, dar ênfase aos diversos processos relativos às dinâmicas portuárias da antiga Vila de Iguassú de uma forma geral.

Evidenciando o crescimento e ascensão da antiga Vila, que, no século XIX, alcançou projeção em função do seu porto. O trabalho propõe um relato sucinto do cotidiano da Vila de Iguassú, buscando compreender a dinâmica das relações sociais entre diversos agentes e estratos da sociedade local, onde era realizado o transporte de pessoas e mercadorias da região, bem como o escoamento do café proveniente do Vale do Paraíba, evidenciando com isso sua relevância econômica. Além disso, ressalta-se também no trabalho outros portos menores, mas não menos importantes, que davam suporte à região.

Por fim, por meio de uma prospecção preliminar, a fim de evidenciar as estruturas e remanescentes arquitetônicos do antigo porto de Iguassú, objetivou-se contribuir com informações materiais deste porto fluvial ligado à Baía da Guanabara para fomentar interpretações e novas percepções sobre a utilização do espaço portuário da antiga Vila de Iguassú, de forma que, no futuro, esta pesquisa possa contribuir com novos estudos e análises mais aprofundadas.

Palavras-chave: Vila Iguassú; Porto; Século XIX.

ABSTRACT

FEITOSA, Maria Cristina de Santana. **Towards an Archaeology and History of the Port of Iguassú in the 19th Century.** 2025. Final Course Work (Bachelor's Degree in Archaeology). Institute of Philosophy and Human Sciences, State University of Rio de Janeiro, 2025.

The objective of this work is to conduct a brief historical and archaeological study of the municipality of Nova Iguaçu, considering the social and economic relations between the various agents of Iguaçu society in the 19th century. It also aims to emphasize the various processes related to the port dynamics of the old village of Iguassú in general.

Highlighting the growth and rise of the old village, which, in the 19th century, achieved prominence due to its port. The work proposes a succinct account of daily life in the village of Iguassú, seeking to understand the dynamics of social relations between various agents and strata of local society, where the transport of people and goods from the region was carried out, as well as the flow of coffee from the Paraíba Valley, thus highlighting its economic relevance. In addition, the work also highlights other smaller but no less important ports that supported the region.

Finally, through preliminary prospecting, in order to highlight the structures and architectural remains of the old port of Iguassú, the objective was to contribute material information about this river port connected to Guanabara Bay to foster interpretations and new perceptions about the use of the port space of the old village of Iguassú, so that, in the future, this research can contribute to new studies and more in-depth analyses.

Keywords: Vila Iguassú; Port; 19th Century.

Sumário

<i>Apresentação</i>	10
<i>Breve Panorama dos Estudos de Arqueologia Portuária no Brasil</i>	12
<i>Porto da Ribeira Paulista</i>	14
<i>Porto de Santos</i>	16
<i>Portos de Sergipe</i>	18
<i>Porto de Pelotas – Rio Grande do Sul</i>	19
<i>Porto Bacharel, Cananéia - litoral Sul de São Paulo</i>	21
<i>Portos clandestinos, o caso do Sahy – Mangaratiba/RJ</i>	22
<i>Cais do Valongo – Zona Portuária do Rio de Janeiro</i>	26
<i>Nova Iguaçu no Tempo</i>	28
<i>Povos originários e capitânicas hereditárias</i>	29
<i>A hidrografia da região</i>	31
<i>A importância dos rios para a Baixada Fluminense no século XIX</i>	33
<i>A Estrada do Comércio</i>	36
<i>Século XIX - Iguaçu no caminho do café</i>	45
<i>Escravidão na Vila Iguassú</i>	46
<i>A relevância dos portos em Iguassú no Século XIX</i>	50
<i>Trapiches e Ancoradouros na dinâmica portuária no séc. XIX</i>	55
<i>O porto de Iguassú</i>	58
<i>Metodologia e Resultado</i>	61
<i>Considerações Finais</i>	81
<i>Referências</i>	83

Apresentação

O município de Nova Iguaçu faz parte da região metropolitana do Rio de Janeiro. Fundado no ano de 1833, está situado às margens do rio Iguaçu. Durante o século XIX, a região viveu um período de grande desenvolvimento, impulsionado pela economia do café, facilitado principalmente por sua ligação com o Vale do Paraíba e com as Minas Gerais. A vila de Iguassú atuava como entreposto comercial, aonde as mercadorias chegavam no lombo de animais pela Estrada Real do Comércio até o porto Iguassú, ou pelos afluentes do rio Iguaçu, e eram posteriormente embarcadas em pequenos barcos que ali ancoravam, cujo destino era a cidade do Rio de Janeiro (Pereira, 1977).

A localidade servia de pouso a tropeiros, viajantes, negociantes e autoridades que necessitavam de hospedagem, alimentação, ferragens, equipamentos e serviços. Tendo os rios e seus portos o lastro necessário para o transporte de passageiros, produção agrícola e de produtos. Tudo era realizado por meio da navegação pelo rio Iguaçu, em pequenas embarcações, já que no decorrer do século XVIII, a navegação de canoas e faluas se fazia livremente por todos os rios Silva (2017). Fato que favoreceu de forma considerável para a expansão da lavoura, da cafeicultura e, conseqüentemente, do progresso e apogeu da antiga Vila. contribuindo para a expansão da lavoura, da cafeicultura e, conseqüentemente, do progresso e apogeu da antiga Vila.

Ou seja, a ascensão econômica e política da região de uma forma geral estava atrelada ao porto que por meio da logística fluvial da região, favoreceu a ligação entre o litoral, a cidade do Rio de Janeiro e o interior do território, através da atracação nos fundos da Baía da Guanabara. Já que era mais econômico transportar a produção local como café, feijão, farinha de mandioca, toucinho e algodão e especialmente o café por barcos do que por terra (Cunha Júnior, 2017; Forte, 1933).

A logística de escoamento da produção agrícola através das embarcações, impulsionou o desenvolvimento da região de Iguassú. Os rios da região, desaguavam na Baía de Guanabara, possibilitando a locomoção de pessoas e transporte de mercadorias. Ao longo desses rios que desaguavam em suas margens havia diversos portos menores. Através destes portos e dos poucos caminhos terrestres a economia de toda a região do rio Iguaçu se integrava à economia da cidade do Rio de Janeiro e ao mercado Atlântico.

Durante o século XIX, a vila atingiu seu auge econômico, apresentando uma infraestrutura suntuosa para a época e um comércio próspero, principalmente para a classe dominante, proprietária das terras e da força de trabalho escravo. A Vila de Iguassú tinha na atividade portuária a força principal por trás de sua potência econômica e política e a população vivia em função do comércio de seu porto.

Além disso, o escoamento do café, mercadoria mais comercializada no século XIX e principal destaque da economia fluminense, tinha origem no Vale do Paraíba. Seu transporte era realizado pela Estrada Real do Comércio até o porto de Iguassú que, segundo Rodrigues, era transferido para embarcações e levado até o porto do Rio, de onde eram exportados principalmente para Hamburgo, Havre e Nova York (Rodrigues, 2006, p.34). Durante a primeira metade do século XIX, o café brasileiro, foi o sustento as exportações do Império e ocupou a primazia (60%) da produção mundial (Lessa, 2000 apud Rodrigues, 2006. p. 31).

Oliveira afirma que boa parte da produção de Iguassú, tinha finalidade comercial. Como, por exemplo, o açúcar, a aguardente, a farinha e o tabaco que eram destinados ao mercado externo, produtos usados para a compra de escravos na África (Oliveira, 2010, p. 17). Dessa forma, Oliveira (2010) declara que as mercadorias “depois de descarregada no porto de Iguacu, seguia em embarcações de casco raso (as “chatas” ou “faluas”), movidas por velas e remos, pelo rio homônimo e pela Baía de Guanabara até o porto da cidade do Rio de Janeiro” Oliveira 2010 p.21).

Dessa forma, o Recôncavo inseria-se no espaço atlântico do comércio ultramarino, produzindo e exportando alimentos variados, comprando e vendendo escravos, adquirindo produtos de Portugal e em contato com outras partes da América portuguesa e do Império português. A produção de alimentos e o comércio foram das primordiais atividades da região e da sua inserção na economia atlântica (Oliveira, 2010, p. 7)

Diante do exposto, esse estudo é relevante para fomentar interpretações e novas percepções sobre a utilização do espaço portuário da antiga Vila de Iguassú. Que, pelo seu potencial arqueológico, irão possibilitar valiosas informações sobre as dinâmicas sociais presentes na sociedade iguassuana do século XIX. Além disso, vão contribuir para a preservação do patrimônio cultural do município de Nova Iguaçu e destacando a riqueza histórica da região da Baixada Fluminense.

Breve Panorama dos Estudos de Arqueologia Portuária no Brasil

Para o estudo do porto de Iguassú utilizamos os recursos da arqueologia portuária, que teve início como um campo específico na arqueologia a nível mundial a partir da consolidação da arqueologia urbana. Essa, por sua vez, foi favorecida com a reconstrução europeia pós-Segunda Guerra Mundial e com a difusão da Arqueologia de Ambientes Aquáticos, mais especificamente da arqueologia subaquática, que se desenvolveu em razão da criação do equipamento Aqualung SCUBA (Camargo, 2017, p. 31).

Segundo Camargo, as pesquisas dos remanescentes portuários eram incipientes e não priorizavam as evidências de tais estruturas. No entanto, nas palavras do autor: “foi somente entre as décadas de 1940 e 1950, que a arqueologia portuária começou a constituir um corpo metodológico definido”. A partir de então, a disciplina, tem como base principal os estudos dos contextos portuários e suas estruturas, nas últimas décadas vem crescendo no Brasil (Camargo, 2017, p. 32).

A arqueologia portuária se divide em dois tipos “pesquisas no porto e pesquisas do porto”. Na primeira, as prospecções e escavações estão concentradas na área do porto, tendo como principal objetivo os vestígios arqueológicos que porventura possam ser encontrados. Podendo ser acampamentos pré-coloniais, até antigas fazendas. Já na arqueologia do porto, a materialidade arqueológica é o próprio porto nas suas diversas fases construtivas e de ocupação. Nesse caso, o objeto arqueológico é o próprio porto (Camargo, 2017, p. 32).

Os remanescentes portuários compõem um *patrimônio arqueológico* e são elementos da cultura material. Dessa forma, através dessa materialidade é possível fazer uma leitura sobre as atividades que ocorriam nestes locais em tempos passados. Assim, todo o entorno do porto e os artefatos arqueológicos emersos e submersos podem contar a história da utilização destes espaços e daqueles que ali se fizeram presentes (Camargo, 2017, p. 40).

Na atualidade, as pesquisas “arqueológicas subaquática e náutica enquanto ciência” vêm se desenvolvendo (Rambelli, 2002 apud Camargo, 2008, p. 5). A disciplina se apresenta no Brasil como uma reflexão contemporânea sobre a necessidade de uma maior abrangência temática da Arqueologia marítima (Rambelli, 2003; Duran, 2008),

outrora presa à ideia de ‘mar’, ‘oceano’ (água salgada), deixando à margem os meios banhados por água salobra e doce. Camargo ressalta que a arqueologia subaquática é a mesma arqueologia aplicada em terra, porém, as técnicas são adequadas ao meio físico e realizadas por arqueólogos-mergulhadores (Camargo, 2017, p.31).

Estes podem e devem ser auxiliados por mergulhadores não arqueólogos, que para isso têm que se submeter a treinamento prévio ao nível técnico, no mínimo. Arqueologia, seca ou molhada, é atribuição de arqueólogo (Camargo, 2008, p. 5).

A arqueologia subaquática, em consonância com as técnicas e métodos adequados tem sido de grande relevância no âmbito científico e cultural. Sua contribuição é muito importante para elucidar as diferenças essenciais entre os diversos tipos de navios, assim como as técnicas construtivas empregadas na época moderna, em diversos países da Europa. Elemento de grande importância na história dos povos e das nações, pois traz informações sobre a realidade social econômica e religiosa do que se passava a bordo dos navios no contexto das grandes navegações (Garcia, 2005, p. 13).

No que se refere à Arqueologia Náutica, o foco está na “tecnologia naval do material flutuante antigo”, especificamente relacionada a um objeto, como por exemplo o estudo das embarcações. Que neste caso, temos como, por exemplo, as pesquisas realizadas pelo próprio Camargo sobre os “Saveiros de Laranjeiras em Sergipe”. Nesse sentido, Silva ressalta que todo o processo contribui para a consolidação de “Arqueologia na sua fase molhada” (Silva, 2018, p. 16).

Já a Arqueologia Portuária é entendida como uma interface. Para Camargo, a disciplina se estabeleceu como mediadora entre a Arqueologia urbana e a arqueologia subaquática. Os estudos concentram-se nos sítios e vestígios arqueológicos relacionados às atividades portuárias e marítimas, buscando também compreender as edificações presentes no entorno do porto (De Camargo, 2009)

Deste modo, a arqueologia portuária pode ser explicada pela relação que o homem tem com estes ambientes a “terra e mar”. Por exemplo, o cais é visto como um ponto de acesso e atracação entre a embarcação e a terra, onde parte de sua estrutura tem que estar em meio líquido. Como explica Camargo: “assim um cais possui fundações tanto em terra, quanto no leito fluvial ou marinho, demandando prospecções nos dois

ambientes para realização de estudo completa” (Santos, 2014, p. 23 apud Camargo, 2002, p. 67).

Vale ressaltar que, nos primórdios da arqueologia portuária em torno da primeira metade do século XIX, as pesquisas priorizavam os “vestígios das civilizações fenícia (púnica, também), grega e romana, tanto no Mediterrâneo quanto em terras mais ao norte” (Camargo, 2017, p. 32).

De maneira geral, a Arqueologia portuária só começa a se desenvolver como um campo específico dentro da Arqueologia, com abrangência mundial, a partir da consolidação da Arqueologia urbana, a qual teve grande crescimento com a reconstrução europeia pós-Segunda Guerra Mundial (Camargo, 2017, p. 31).

A arqueologia portuária é uma subdisciplina da arqueologia urbana que, na visão do autor, ainda é incipiente e não se consolidou na arqueologia. Sua origem está relacionada à exigência de licenciamento ambiental para projetos que pudessem eventualmente causar impactos ambientais no território nacional. No entanto foi um processo que no início o único objetivo era resolver problemas pontuais, porém sem nenhuma metodologia específica que abrangesse os espaços portuários, tal como no Ocidente e oriente próximo (Camargo, 2017, p. 37).

As primeiras escavações voltadas especificamente para o contexto arqueológico dos portos ocorreram no início dos anos 1990 no Vale da Ribeira paulista. Os trabalhos abrangeram o Porto Grande e o porto da Ribeira, ambos em Iguape, evidenciado o principal cais de alvenaria de pedra do porto que havia sido aterrado em 1967. Sendo o mesmo incorporado aos equipamentos de revitalização da antiga orla marítima dessa cidade (Scatamacchia & Demartini, 1994 apud Camargo, 2017, p. 36).

Porto da Ribeira Paulista

A planície costeira de Cananéia e Iguape, no sul do Estado de São Paulo, foi o portão de entrada de todo o Vale do Ribeira, desde a chegada dos europeus até o início do século XX Camargo (2002). O Porto de Iguape, que era sustentado principalmente pelas exportações de arroz e importação de bens manufaturados ou industrializados, veio a se tornar um dos mais importantes de São Paulo durante o século XIX Camargo (2009, p.

15). Entretanto, Camargo argumenta que “o mesmo (relativamente) grande porto iguapense já se ressentia, entre fins do mesmo século XIX e início do século XX, da perda de importância diante do porto de Santos devido a dois fatores principais”, a expansão ferroviária e o assoreamento do mar, que contribuíram para diminuir gradativamente a navegação de cabotagem até sua completa extinção na segunda metade do século XX (Camargo, 2006, p. 287).

Nesse contexto, foi elaborado um estudo minucioso das estruturas atuais no Porto da Ribeira Paulista, priorizando as estruturas aparentes e que apresentavam maior antiguidade. Tendo em conta a compreensão e a transformação dos modos de produção que ocorreram entre o século XIX e o XX. Um dos questionamentos era entender por que o transporte marítimo de cargas e de passageiros do Vale do Ribeira paulista que tinha sido extinto há tantos anos. E apesar de todo esse processo, os portos da região continuaram ativos em razão da pesca comercial e do turismo náutico. A metodologia utilizada nesse estudo foram análises das estruturas visíveis, desde os problemas atuais até a sua gênese de formação, ou seja, o início do capitalismo no Vale do Ribeira (Camargo, 2009).

Na visão de Camargo, o arqueólogo é de fundamental importância no processo de desconstrução, reconstituição e compreensão dos ambientes portuários. Que, por seu intermédio, pode influenciar nas decisões entre poder público e sociedade, considerando os inúmeros extratos e diferenças culturais. Além disso, as pesquisas evidenciaram entre outras coisas que, o Vale do Ribeira não é uma área economicamente estagnada, e isso se deve a transformação contínua das estruturas portuárias, produto do desenvolvimento do modo de produção capitalista que se desenvolveu na região do Vale do Ribeira (Camargo, 2019).



Figura (1). Igreja e área portuária, Iguape SP, anos 1930; Foto divulgação [Blog Fotos de Iguape / Domínio comum].

<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/19.228/7427>

Porto de Santos

No porto de Santos o trabalho de Manoel Bueno Gonzalez demonstrou a perspectiva arqueológica sobre o patrimônio subaquático do canal do porto de Santos, local de habitação de caçadores-coletores e posteriormente dos povos Tupi, que utilizavam a área para deslocamento e obter recursos. Mais tarde, com a chegada dos colonizadores e suas embarcações no século XVI, “vieram também batalhas, encalhes e manutenção de seus equipamentos em águas abrigadas desta região” (Gonzalez, 2007).

Algumas escavações recentes em áreas específicas da cidade sugerem a transição de todo um comércio marítimo com a recuperação de bens importados em locais comuns e em todas as classes da população. A pesquisa reforçou o uso de bens submersos para traçar uma perspectiva arqueológica e histórica da ocupação do canal e da expansão do porto. Além disso, possibilitou criação de políticas voltadas para a proteção e preservação dos sítios submersos (Gonzalez, 2007).

Os estudos arqueológicos no porto de Santos comprovaram que o patrimônio submerso do canal do porto tem forte potencial para diferentes atividades de pesquisas

relacionadas a cultura da região. Entretanto, é necessário que os estudos interdisciplinares prossigam para subsidiar uma gestão efetiva da utilização do patrimônio.



<https://masp.org.br/acervo/obra/porto-de-santos-sp-visto-a-direita>

O principal objetivo dos trabalhos arqueológicos no porto de Santos foi estabelecer um programa sistemático de Arqueologia portuária, que incluía inventário, mapeamento e contextualização de bens portuários, estruturas, edificações e equipamentos, sejam móveis ou imóveis; em uso ou abandonados (Camargo, 2009).

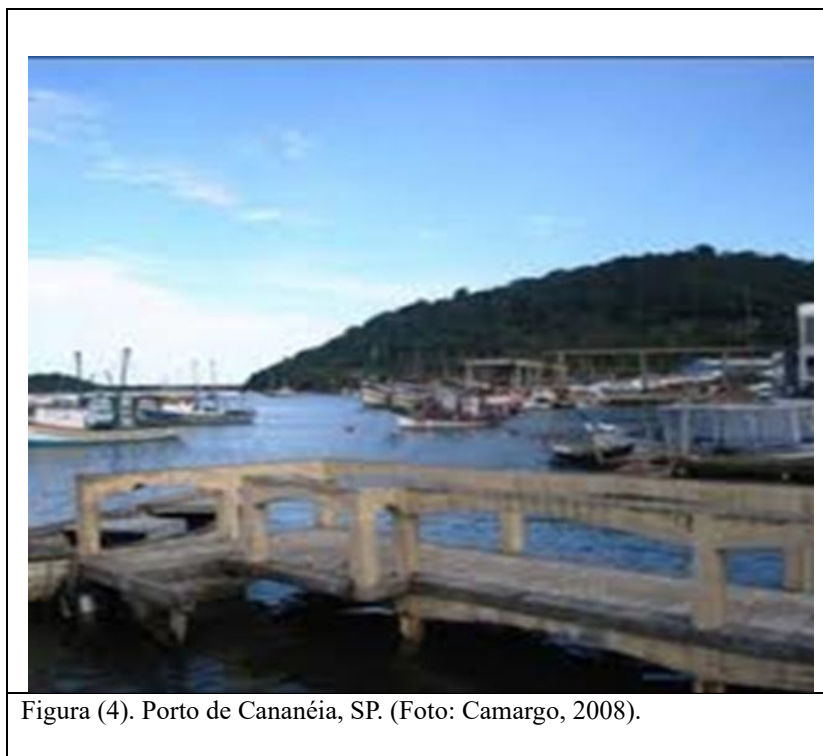


Figura (3). Autor: Benedito Calixto, 1890; Óleo sobre tela; Título: Porto de Santos, SP. Fotografia: MASP

Portos de Sergipe

As pesquisas priorizaram as cidades de Aracaju, Laranjeiras e Barra dos Coqueiros, com o foco na importância do transporte fluvial para a economia local. A metodologia consistiu na análise dos vestígios materiais, bibliografia, toponímia, cartografia histórica, comparação imagética, relatos orais, elementos físicos da paisagem geográfica, dentre outros. De acordo com Camargo, as paisagens marítimas apresentam elementos submersos, emersos, em uso, abandonados ou em ruínas, “formando um espaço dinâmico, onde diversas paisagens formam um tecido suscetível de ser entendido” (Camargo, 2107, p. 14).

A partir de um olhar arqueológico, foi possível pensar as características socioambientais da região e de que forma a influência das marés direcionou os rios ao longo da história, orientando as formas de deslocamento das populações e dos bens (Camargo, 2107, p. 5).



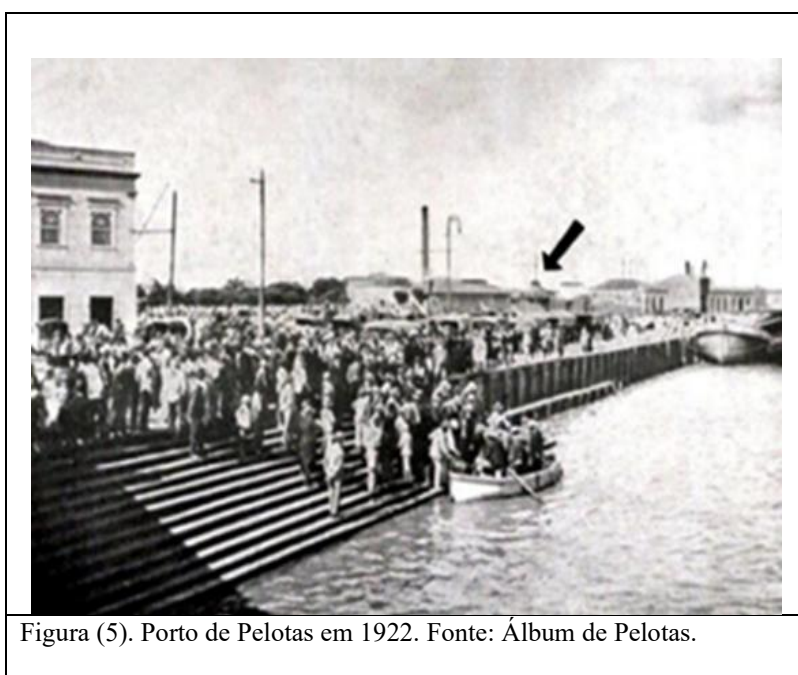
Porto de Pelotas – Rio Grande do Sul

O processo de modernização e industrialização no porto de Pelotas-RS foi objeto de pesquisas no âmbito da arqueologia portuária realizado pela arqueóloga Camila Fabiane Silveira, onde ela busca compreender a constituição do espaço portuário concernente ao período cronológico de 1876 a 1940. A arqueóloga considera que o porto da década de 1870 começou a se inserir na lógica de um porto modernizado, industrializado, capitalista (Silveira, 2019, p. 62).

Após extensas pesquisas bibliográfica e documental, material cartográfico e iconográfico, entrevistas e conversas informais. Além de prospecção arqueológica de superfície na área sob estudo foi possível inferir que as marcas materiais e espaciais no porto sinalizam uma ruptura, o que fez com que surgisse uma nova dinâmica portuária, em Pelotas Silveira (2019, p. 28). Fato que justificou a escolha do porto como objeto de estudo. Os trabalhos arqueológicos apresentados pela autora trazem uma abordagem interpretativa para compreensão de como o porto de Pelotas foi construído e transformado no decorrer da década de 1870 a 1940.

As evidências comprovaram que o porto de Pelotas, se comparado a outros portos nacionais, começou a se modernizar relativamente cedo, acompanhando em alguns aspectos o desenvolvimento de outros portos nacionais e internacionais. Além disso, destacou-se diversas áreas com forte potencial arqueológico, o que ressaltou a necessidade de uma legislação específica para garantir maior proteção legal aos bens portuários.

Silveira (2019) destaca que, simultaneamente ao início da arqueologia portuária em Iguape, foram desenvolvidas pesquisas no bairro da Ribeira, em Natal-RN. O foco não estava ligado diretamente às estruturas portuárias, mas sim ao contexto urbano. Contudo, os estudos apontaram áreas portuárias com potencial arqueológico, expondo a necessidade de reivindicar proteção legal para os bens portuários apresentados nesta investigação (Silveira, 2019).



Porto Bacharel, Cananéia - litoral Sul de São Paulo

Desde a conquista europeia deste território até o início do século XX, a planície costeira de Cananéia e Iguape, região sul do Estado de São Paulo, foi o portão de todo o Vale do Ribeira. O Porto Bacharel de Cananéia remete ao período pré-colonial e seu nome faz alusão a um bacharel ibérico que teria sido degredado nessa parte do litoral no século XV (Camargo, 2013). Segundo o autor, por todo o espaço portuário da cidade de Cananéia encontram-se naufrágios, estruturas portuárias, estaleiros, engenhos de pilar arroz, fábricas de processamento de pescado, casas comerciais e lixeiras domésticas e comunitárias possíveis de serem estudados.



Figura (6). Fachada norte do Porto do Bacharel. (Foto Camargo, 2007).

Para Camargo o espaço portuário representa o modo de produção capitalista que se desenvolveu na região como “forma de poder substituindo a força (física, bélica) das armas que detém o controle sobre o território e a população, a partir de meados do século XIX” (Camargo, 2013, p. 4).

Como decorrência desta última colocação, constituem-se os espaços portuários como um dos loci privilegiados para o entendimento da produção capitalista a partir da Arqueologia, pois neles há a possibilidade de serem encontrados, com relativa proximidade espacial, contextos arqueológicos que abrangem várias etapas da produção de mercadorias: fabricação e/ou processamento, transporte, comercialização e consumo (Camargo, 2013).

O objetivo do estudo foi mapear e cadastrar as estruturas portuárias do vale do Ribeira - SP, principalmente aquelas situadas no município de Cananéia – que trazem informações sobre o período de 1850-1950. Época em que se desenvolveu o modo capitalista de produção na região, baseado no cultivo da lavoura comercial do arroz. A metodologia utilizada para o levantamento de dados teve origem no que o autor chama de Arqueologia Extensiva, que segundo Camargo não privilegia somente as ruínas arqueológicas, ou seja:

Está-se, assim, trabalhando com uma interface entre a Arquitetura, História, Geografia e Arqueologia, na qual todas as informações são incorporadas a uma mesma base de dados, sem privilégio do registro arqueológico (ruínas, jazimentos) sobre as demais fontes de informação (Jimenez Puertas, 2006 apud Camargo, 2013, p. 127).

A abordagem buscou avaliar as contradições existentes entre o discurso e a sociedade concreta. Principalmente, em função dos portos de Cananéia continuarem ativos, diferente do que acontece em outros municípios. Ou seja, o local é famoso por suas belezas naturais, patrimônio histórico, mas, paradoxalmente, é a mais pobre do estado de São Paulo.

Portos clandestinos, o caso do Sahy – Mangaratiba/RJ

A promulgação da Lei Feijó, de 1831, proibiu o tráfico negreiro para o Brasil, entretanto, a lei foi amplamente ignorada, o que fez aumentar o tráfico clandestino no Brasil. É o que revelam as pesquisas realizadas pela arqueóloga Camilla Agostini, nas ruínas do Sahy no litoral brasileiro. Os estudos evidenciaram um sítio arqueológico de grande relevância no litoral sul-fluminense. Onde um número de pequenos portos

clandestinos teria aumentado ao longo da costa, mas para receber os africanos escravizados após a proibição do comércio de escravos.

Agostini reforça que “a dinâmica da ilegalidade do tráfico” contava com grande um aparato. Uma vez que, simultaneamente à instalação de tais portos, também era elaborada uma infraestrutura que ia desde “atracadouros, barracões, fazendas de engorda ou quarentena, trapiches e mercados, e até cemitérios”. Deixando à mostra o que a pesquisadora chama de “processo de fazer escravos no Brasil” (Agostini, 2019, p. 35).

No contexto da escravidão, os portos desempenharam um papel central no tráfico de africanos pelo Brasil e no mundo, servindo como pontos de chegada, comércio e distribuição dessas pessoas que vinham escravizadas em condições desumanas. Em seu estudo: “Temporalidades e saberes inscritos em ruínas e memórias”, a arqueóloga aborda o processo de escravização de africanos na primeira metade do século XIX, no complexo de ruínas na praia do Sahy, no litoral sul do Rio de Janeiro, associado ao tráfico ilegal de africanos. Segundo Agostini, a clandestinidade do comércio de africanos envolvia um grande aparato, com portos, atracadouros, barracões, “fazendas de engorda” ou quarentena, trapiches, mercados e cemitérios. Além disso, contava também com a participação da população local não escravizada (Agostini e Almeida, 2019).

As evidências apontam que o local é um sítio arqueológico de grande relevância. Os estudos demonstram que as estruturas são testemunhas de uma prática brutal e sistemática que marcou a história do país. As ruínas fornecem informações e uma melhor compreensão do que foi o processo de escravização dos africanos no Brasil, que podem contribuir não somente com a história, mas também para a memória sobre a escravidão e o legado da diáspora africana no Brasil (Agostini e Almeida, 2019, p. 35).

Construir a historicidade arqueológica associada às ruínas relacionadas ao tráfico negreiro e ao processo de escravização de africanos na primeira metade do século XIX foi o objetivo do trabalho. Segundo a pesquisadora, o foco foi construir um diálogo entre “temporalidades e saberes” que nos conduza a refletir não somente sobre o passado, mas que também nos faça pensar as ruínas vivas no presente. Além disso, é importante buscarmos entender as relações que os diferentes grupos estabelecem com elas, que suas histórias e memórias, “dependem dos olhos de quem as veem” (Agostini, 2019, p. 33).

Para Agostini, os vestígios arqueológicos, a oralidade, a memória e princípios etnográficos de observação e registro dialogam entre si e com os diversos grupos sociais contemporâneos que se utilizam dessas ruínas e de seus espaços associados e os diferentes sentidos a eles conferidos. E os remanescentes do sítio arqueológico do Sahy, em Mangaratiba, despertam uma consciência sobre o funcionamento do sistema escravista da época. Os estudos demonstram que a violência física, a tortura simbólica ou psicológica era prática constantemente utilizada como ferramenta para subjugar os escravizados recém-chegados na sociedade.



Figura (7). Remanescentes do Porto de Sahy: O local foi abrigo dos africanos e como rancho de canoas e/ou produção de farinha. (Foto: Camilla Agostini, 2019).

As pesquisas arqueológicas nos remanescentes portuários do Sahy são de fundamental importância, pois contribuem para um melhor entendimento sobre a trajetória da escravidão e do “processo de produção ou do fazer-se escravo no Brasil”. Além disso, Agostini nos convida a fazer uma reflexão sobre a forma de como as populações contemporâneas do pós-abolição lidam com a memória de uma experiência tão terrível para os seus antepassados. E, ainda, sobre as diferentes formas de

reapropriação desse passado estão evidenciadas nos antigos espaços abandonados, seja através do silêncio ou das práticas religiosas ancestrais, utilizadas como símbolo de luta e resistência por parte daqueles que a ainda hoje se fazem presentes (Agostini, 2019, p. 35).



Figura (8). O local ainda hoje é utilizado para a prática de religiões de matriz africana. (Foto: Camila Agostini, 2019).

Nessa perspectiva, é importante destacar a relevância dos arqueólogos e sua contribuição para a sociedade na qual estão inseridos. Uma vez que as pesquisas dos remanescentes de uma fazenda, uma senzala ou um antigo porto de passageiros, como no caso o porto de Iguaçu, podem não somente revelar as informações sobre o passado. Mas também influenciar a nossa compreensão sobre o presente, que vão cooperar para despertar um senso de pertencimento e identidade por parte da sociedade contemporânea para com a sua história.

Cais do Valongo – Zona Portuária do Rio de Janeiro

A descoberta do Cais do Valongo ocorreu no contexto das obras de revitalização urbana realizadas na região portuária do Rio de Janeiro, através da implantação do Projeto Porto Maravilha em 2011, para as Olimpíadas de 2016. O local foi construído por ordem do Príncipe Regente D. João VI e se tornou a porta principal de entrada de africanos escravizados no Brasil e nas Américas, entre 1811 e 1831, e testemunha de um dos maiores processos de migração forçada na história.

Durante as escavações, foi encontrada grande quantidade de materiais que pertenceu aos africanos escravizados. Além disso, os trabalhos realizados pela arqueologia na zona portuária na praça Jornal do Comércio, evidenciou o calçamento no estilo pé de moleque e o calçamento de paralelos, restos da construção de remodelamento do Cais para a recepção da Imperatriz, que surpreendentemente, apesar das mudanças que aconteceram no local ao longo do tempo, ainda se encontrava em bom estado de preservação (Lima, Sene, Souza, 2016, p. 359).

No Porto do cais do Valongo, desembarcaram aproximadamente um milhão de pessoas escravizadas, entre fins do século XVIII e início do XIX. O local era ponto de desembarque, mas também funcionava como ponto de comércio de cativos. Além disso, próximo ao porto se encontrava casas de engorda, o lazareto para recuperação dos doentes, o mercado de escravos e o Cemitério dos Pretos Novos, para sepultamento dos que não sobreviviam à travessia ou faleciam logo após o desembarque (De Araujo, De Freitas, 2019, p. 106).

As escavações no Cais do Valongo foram fundamentais para o reconhecimento do local como patrimônio histórico e cultural. O local hoje é identificado como “lugar de memória” (Carneiro e Pinheiro, 2022). Em 2017, o cais do Valongo foi reconhecido como patrimônio mundial pelo Comitê de Patrimônio Mundial da Unesco.



Figura (9). A rampa de desembarque do cais da Imperatriz. *Annals of Museu Paulista*. v. 24. n.1. Jan.-Abr. 2016. P.385

Nova Iguaçu no Tempo

No estudo da história do município de Nova Iguaçu é necessário compreender as dinâmicas do cotidiano da extinta Vila de Iguassú do século XIX, a partir das relações políticas, sociais e econômicas da população no período. O estudo propõe um olhar arqueológico para a relação da antiga vila e sua posição intermediária entre as áreas produtoras do Vale do Paraíba, destacando a conjuntura histórica e geográfica da criação da localidade, que durante sua formação como município esteve ligada à cidade do Rio de Janeiro.

Segundo o censo de 2022, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, o atual município de Nova Iguaçu está a 40 km do centro da cidade do Rio de Janeiro e a 117 km da cidade de Vassouras, uma das antigas comarcas ligadas à economia de *plantation*, mais próximas da região. Atualmente, Nova Iguaçu ocupa 521,2 km², sua população corresponde a 785.86. No século XIX, Saint Adolphe apresenta uma descrição detalhada do número de habitantes da Vila de Iguaçu, estimado em mais de 4.000 habitantes, conforme fragmento a seguir:

Consta esta vila de um agregado de casas d'uma aparência simples, e ao mesmo tempo agradável, onde há mais gente do que de ordinário se encontra nas vilas do interior do Brasil, cujas ruas se acham desertas nos dias de trabalho. É cabeça de uma legião da guarda nacional, e tem uma escola de primeiras letras instituída no princípio de 1837, [...] e sua população é avaliada em mais de 4.000 habitantes, pela maior parte cultivadores, fabricantes d'aguardente e de tijolos; cujos gêneros são transportados pelo rio Iguaçu para a cidade do Rio de Janeiro (Silva, 2022, p. 12).

O censo de 1872 aponta que a população de Iguaçu era de 19.971 habitantes e nesse período o seu território era de aproximadamente 1.305,47 km² (Silva, 2017, p. 2). Antes de adentrar nas pesquisas sobre os portos propriamente ditos, faz-se necessário uma breve contextualização do território de Nova Iguaçu para que se possa melhor entender o desenvolvimento da região no século XIX.

De acordo com a etimologia, o termo Igoassu é de origem indígena e significa “água grande ou muita água”. Que correspondia à maior porção da região da Baixada Fluminense ou Baixada da Guanabara, como ficou *conhecido o local no século XIX*.

Dado pelos povos originários, o “termo Igoassu faz referência aos rios e pântanos, significando água grande ou muita água” (Lima, 2010, p. 140, grifo do autor) e foi usado para batizar a unidade administrativa que compreendia quase todo o território baixadense delimitado ao longo do século XIX (Silveira, 2017, p. 22).

Povos originários e capitânicas hereditárias

De acordo com as pesquisas desenvolvidas por Oliveira (2010), em sua obra intitulada “Forros Senhores da Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguaçú”, a freguesia de Iguaçú era uma parte da Capitania Hereditária de Martim Afonso de Souza, que, a partir da implantação efetiva do sistema de capitânicas em 1534, ficou subordinada à vila de São Vicente. A Capitania do Rio de Janeiro tinha um território aproximado de 55 léguas (363 km) da foz do rio Macaé, no Estado do Rio de Janeiro, até a foz do rio Juqueriquerê (Caraguatatuba), próximo da Ilha Bela. Esse território é parte do atual Estado de São Paulo e foi a primeira vila instalada no Brasil (Oliveira, 2010).

O geógrafo De Azevedo (1992) aponta que o sistema de capitânicas Hereditárias acelerou o processo de ocupação no Brasil. Em sua obra “Vilas e Cidades do Brasil” o autor menciona que as cartas-régias corroboraram com tal processo, na medida em que conferiam autoridade aos donatários para que fundassem povoações com o nome de Vilas, as quais possuiriam “termo, jurisdição, liberdades e insígnias de Vilas” conforme o costume dos Portugal De Azevedo (1992, p. 6). O fragmento abaixo apresenta com clareza a sequência de eventos que levaram à fundação da Vila de São Vicente em 1532, no litoral paulista. Esse processo era recorrente sempre que uma Vila era fundada também no século XIX, como ocorreu com a Vila de Iguassú em 1833.

Coube a Martim Afonso de Sousa demarcar lhe o terreno, arruá-lo, loteá-lo. Distribuiu os lotes aos sesmeiros, construiu um forte, a casa da Câmara, a cadeia, a igreja, a alfândega, nomeou os

administrativos da justiça e convocou os “homens bons” para eleição dos vereadores (De Azevedo, 1992, p. 6).

Alberto Lamego (1964), em “O Homem da Guanabara”, afirma que Estácio de Sá fez a doação de uma sesmaria às margens do rio Iguaçu a Cristóvão Monteiro, ouvidor-geral do Rio de Janeiro, em 1591 (Da Costa, 2014). A doação foi um presente por ter se destacado na luta para a expulsão dos franceses na disputa pela posse da Baía da Guanabara. Após a morte de Cristóvão Monteiro, as terras foram doadas aos monges beneditinos, que, posteriormente, adquiriram outras propriedades na região de Iguaçu, constituindo assim uma das maiores e mais antigas fazendas do Brasil em 1596, a Fazenda Iguaçu (Rodrigues, 2006, p. 23, et al.). O fragmento abaixo aponta a localização da fazenda que, segundo Pereira (1977, p.17), e a medida das terras que era em “braças”, um sistema de medida portuguesa muito utilizado no período colonial.

Desde a primeira doação - doação e não venda - feita por Jorge Ferreira, que data de novembro de 1591, até 17 de abril de 1669, o Mosteiro de São Bento adquirira um total de 10.950 braças de terras que constituíam a Fazenda de Iguaçu (Pereira, 1977, p. 17).

De acordo com Lamego, as primeiras regiões exploradas foram as bacias do Meriti e do Iguaçu, sendo esta última concedida a Brás Cubas em 1568. Entretanto, como não tomou posse, em 1602 as terras foram partilhadas entre sesmeiros. As medidas e localizações das sesmarias, que foram doadas pela Coroa Portuguesa estão registradas em Lamego (1964, p. 195); foram concedidas nas proximidades e à margem da baía de Guanabara, uma grande sesmaria de 3.000 braças de testada (de frente) pela costa do mar e 9.000 de fundos pelo rio Meriti foi doada a Brás Cubas”.

Com base na Unidade de Medida Portuguesa no período colonial, conforme tabela abaixo, 1 braça é 2.200 metros, 3.000 braças equivalem a 6.600 metros. Na visão de Oliveira, essas porções de terras redistribuídas por seus sucessores tinham o objetivo de atender aos interesses da coroa portuguesa. Visto que, entre outras coisas, utilizavam o local para abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, das Minas Gerais e como via de acesso ao interior do território (Oliveira, 2010, p. 14).

De início, as terras doadas ficavam localizadas ao longo dos cursos e margens dos principais rios da região. Em poucos anos, o território que antes foi povoado pela

população indígena começou a ser invadido pelos colonos portugueses. Jose Ribamar Besso Freire e Marcia Fernanda Malheiro, em “Aldeamentos indígenas do Rio de Janeiro”, trazem à luz os primeiros registros da ocupação da Região da Baixada Fluminense. São relatos a respeito dos povos indígenas que já habitavam essas terras muito antes da colonização do Brasil.

Segundo os autores, com a chegada dos portugueses, as diversas aldeias que ocupavam a margem ocidental do Rio Iguaçu foram quase todas exterminadas. A maioria delas foi dizimada e entre elas estavam os jacutingas de Iguaçu, que, de acordo com Da Silva (2016, p. 3), são “os que se enfeitam de penas de jacu branco”, ou seja, os Tupinambás. Suas terras foram invadidas e ocupadas e, em seguida, grande parte dessas terras foi doada aos colonos europeus de origem portuguesa. Com a ajuda dos guerreiros tupinikim e temiminó, os franceses e seus aliados, “os tupinambás”, foram derrotados pelos portugueses. Os índios que foram dominados tiveram seus territórios invadidos, suas aldeias destruídas, suas terras ocupadas, loteadas e distribuídas (Freire e Malheiros, 1997, p. 38).

A hidrografia da região

O acesso ao território e a ocupação das terras fluminenses ocorreram através dos vários rios da região, ou seja, os rios serviram de caminhos e as primeiras terras ocupadas foram às suas margens. Nesse contexto, Azevedo relata que no Brasil a maioria desses núcleos urbanos estava associada a um curso d'água, fosse ele grande, médio ou pequeno. Esse fato explica que a localização dos primeiros núcleos urbanos “era como escolher entre a vida e a morte” (Azevedo, 1992).

À medida que os povoamentos avançavam para o interior, a preocupação com a presença da água e a facilidade de comunicações se tornou patente na escolha dos sítios urbanos. Ou seja, dois elementos vitais para a existência e a sobrevivência dos aglomerados urbanos. Pode-se dizer que viver próximo às águas, tanto dos oceanos como dos rios, era prioritariamente um gesto de sobrevivência, haja vista que viver pelo sertão adentro era sujeitar-se a perigos de toda espécie, como ataques indígenas e distantes de tudo. As necessidades materiais exigiam essa permanência na costa, como o fornecimento de água, que era de suma importância para o uso doméstico, facilidade de obtenção de

alimento através da pesca, além de permitir maiores contatos regionais. Ademais, simbolizava a busca por tudo que a civilização podia oferecer (Azevedo, 1992, p. 38).

Segundo o autor, das águas vinham os contatos de Portugal, os tecidos para o vestuário, mantimentos, armas e munições, instrumentos de uso comum ou para a lavoura, sementes e cabeças de gado. Com os navios também chegavam notícias dos membros das famílias que estavam distantes e os acontecimentos dos países estrangeiros. Sob essa lógica, Oliveira menciona que os vários portos da região faziam ligação com as vias terrestres, promovendo o fortalecimento do comércio local, integrando a economia da cidade do Rio de Janeiro e ao mercado atlântico. “Uma vez que não só alguns dos excedentes da produção eram exportados, como parte considerável do que se produzia tinha finalidade comercial” (Oliveira, 2010, p. 17). Vale ressaltar que alguns produtos, como o açúcar, a aguardente, a farinha e o tabaco, destinados também ao mercado externo, eram usados como moeda de troca para compra de escravos (Oliveira, 2010, p. 17).

Os rios foram preponderantes para o deslocamento de passageiros, mercadorias, produção agrícola, como também para o tráfico negreiro, que abastecia não somente a capital do império, mas as metrópoles europeias. Sendo assim, com base nas informações de Lamego é possível vislumbrar principalmente a relevância dos rios que banhavam as terras da Baixada Fluminense:

Pelas águas do Meriti, do Sarapuí, do Iguaçu, do Pilar, do Saracuruna, do Inhomirim, do Suruí, do Magé, do Guapimirim, do Macacu e do Guaxindiba é que foram subindo os desbravadores. Ao longo de suas margens, foram alinhando engenhos e fazendas e por eles é que descia para o Rio de Janeiro pela Baía da Guanabara toda a produção agrícola do recôncavo (Lamego, 1964, p. 203).

Sob a perspectiva de Oliveira (2010), a Baía era valorizada por suas águas calmas e seguras, tanto para a navegação costeira quanto para o acesso ao interior do território. Conforme apontam os fragmentos abaixo:

Depois de descarregada no porto de Iguaçu, seguia em embarcações de casco raso (as “chatas” ou “faluas”), movidas por velas e remos, pelo rio homônimo e pela Baía de Guanabara até o porto da cidade do Rio de Janeiro (Oliveira, 2010, p. 21).

Os produtos chegavam aos embarcadores (trabalhadores especializados na construção e reparação de embarcações), na Baía de Guanabara, como Iguaçu, Estrela,

Piedade, Porto das Caixas e Magé. Isso era feito por meio dos caminhos carroçáveis, ou por veredas trilhadas por tropas de muare. Partindo dos pequenos portos, era transferido para embarcações menores e levados até o porto do Rio, de onde eram exportados sobretudo para Hamburgo, Havre e Nova York (Rodrigues, 2006, p. 34).

A importância dos rios para a Baixada Fluminense no século XIX

Em cada região, as cidades nasceram com características próprias. De modo geral, os princípios norteadores para a formação de diversas cidades foram os rios e seus portos. Batista (2013) acredita que isto se deve sobretudo pelo caráter utilitário das vias fluviais, que abastecem diversas comunidades com transporte de pessoas e matérias-primas, além de atividades extrativistas, como a pesca, a extração de areia, argila e outros minerais. Os rios também serviram de base para a instalação de portos fluviais ao longo de suas margens. E até hoje são fundamentais para qualquer ocupação, seja de grande porte ou pequenas ocupações.

Em muitas localidades, alguns povos ainda utilizam os rios para tomar banhos e lavar roupas, principalmente nas áreas ribeirinhas sem acesso à energia elétrica. Diante disto, percebem-se os rios como personagens históricos num processo de continuidades que ocorre ao longo do tempo. O autor cita um pensamento do filósofo Heráclito de Éfeso, considerado pai da dialética, que viveu no século VI, há aproximadamente 500 a.C. Através de uma metáfora, Heráclito refere-se aos rios como: “o próprio fluxo da existência”. Para o filósofo, os rios são como a “imagem da história no acontecer do mundo” (Baptista, 2013, p. 2).

Heráclito de Éfeso, no século VI a.C., usou o rio como imagem da história em seu sentido mais amplo: o próprio fluxo da existência. A renovação permanente das águas do rio, que ao mesmo tempo persiste como uma unidade definida pelas suas margens, indica o jogo complexo entre mudança e continuidade que pode ser observado no acontecer do mundo (Pádua, 2019).

Conforme já citado anteriormente, os rios tiveram papel relevante no processo de conquista, ocupação e desenvolvimento de terras em todo o território brasileiro. Em relação à Baixada Fluminense e especificamente na região de Iguassú, não foi diferente,

os rios tiveram papel central no processo de ocupação da região. No início do século XIX, todos os rios da região de Iguassú eram navegáveis por embarcações menores, como as barcaças, canoas e faluas. Para tais embarcações, a força motora era muscular e eólica, visto que só os rios com mais profundidades comportavam os barcos de maiores calados. Já na década de 1830, se fazia em barcos a vapor” (Silva, 2017, p. 3). No que se refere à Iguassú, seus rios desaguavam na Baía de Guanabara, mostrando-se mais propícia para a comunicação com a cidade do Rio de Janeiro e para a vida dos colonos.

Apesar das inúmeras trilhas indígenas existentes na localidade, a maioria delas era de difícil acesso. Para Lamego, os rios interferiam na penetração, “tornando-se difícil o caminhar pelos bordos da baía, devido a tanto brejo”. Nesse sentido, o acesso ao interior da Baía se dava através dos inúmeros rios que cortavam a região. Havia muitos perigos, principalmente em relação à imensidão da floresta, com terrenos alagadiços e um sertão desconhecido. Entretanto, na visão de Lamego, os rios eram como admiráveis estradas naturais, irradiando em leque para as zonas montanhosas” (Lamego, 1964, et. al. p. 203).

Nesse cenário, os rios eram os meios de comunicação e veículos de integração social. Principalmente porque foi ao longo de suas margens que surgiram as cidades, povoados, capelas e engenhos Waldick (1977). Além disso, as terras mais férteis para a produção do arroz, feijão, hortaliças e os vários tipos de frutas e leguminosas cultivadas na região do Recôncavo geralmente eram “as que estavam localizadas mais próximas dos rios (Oliveira, 2010, p. 24). Sobre a relevância dos rios no processo de ocupação da região da Baixada no início da colonização, Lamego menciona que;

Pelos navegáveis se conduzem do interior do sertão as madeiras precisas aos edificios e ao fabrico das embarcações, os gêneros necessários ao sustento do povo, e todos os efeitos das lavouras em tanta fartura que, num só dia não falta na ribeira o necessário a mantença dos habitantes da cidade Toda a espécie de mariscos e abundância de pescados e de conchas para as comunidades distantes do litoral (Lamego, 1964, p. 203).

Os rios levaram prosperidade a diversas vilas fluviais na região, pois no geral, às margens desses rios se encontravam instalados pequenos portos fluviais, que uniram essas localidades Fortes, (2018, p. 237). Para Rodrigues, os rios Meriti, Sarapuí, Iguazu e os demais rios da região foram os principais caminhos utilizados pelos desbravadores. Por outro lado, o autor avalia que, apesar do predomínio da circulação fluvial, os fatores

positivos não excluíram os inconvenientes ligados diretamente aos transportes fluviais no século XIX. A exemplo disso, podemos citar a dependência das marés nos baixos cursos, o nível das águas que, em tempos das secas, ficavam muito baixos, e os constantes entulhamentos dos rios e canais (Rodrigues, 2006).

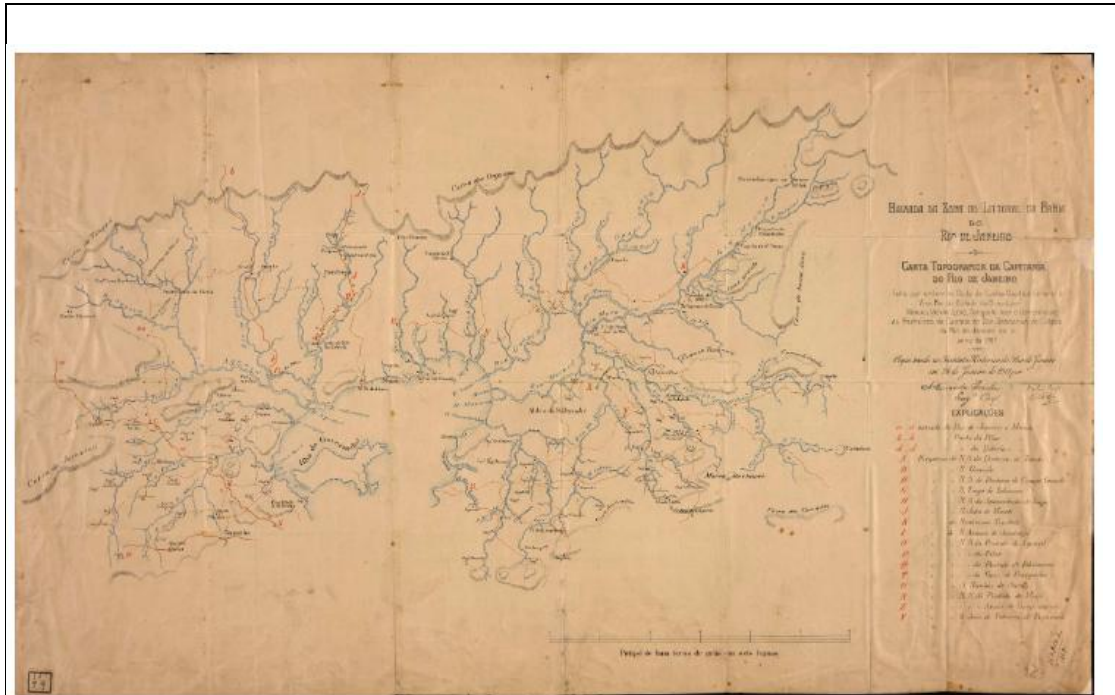


Figura 10. Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro, Manoel Vieira Leão, 1767.

Fonte: Biblioteca Nacional.

A Estrada do Comércio

Parte da história e colonização do Brasil foi escrita ao longo do tempo, através dos *caminhos e estradas*. Na Vila de Iguaçu, no século XIX, esses caminhos encurtaram distâncias e fortaleceu as atividades econômicas na região, através da circulação de pessoas e de mercadorias. Não obstante Novaes (2008), traz à luz as constantes insatisfações dos viajantes com as vias de circulação existentes na região: “as dificuldades dos caminhos que castigavam as tropas eram por demais penosas. Contornar as serras com estreitas passagens onde o precipício espreitava homens e animais ao sabor de pedras rolantes, e que ao menor descuido iriam fazer companhia às carcaças que, rodeado de urubus, jaziam no fundo do abismo” (Novaes, 2008, p. 7). Além disso, era preciso melhorar a fiscalização dos produtos transportados. Os caminhos construídos anteriormente para essa finalidade, em sua maioria das vezes, não atendiam as necessidades dos comerciantes na questão de segurança e de tempo. Vale destacar que o termo “novo” era atribuído a todos os caminhos que iam surgindo.

Muitas dessas vias eram percorridas a pé, em lombo de burros ou em diligências, levando produtos ao interior e explorando as riquezas da terra que seguiam rumo a Portugal. Segundo o autor, no início da colonização e escoamento das riquezas produzidas na região das Minas Gerais para o porto do Rio de Janeiro, era realizado pelo Caminho dos Guaianás (Uma trilha dos Guaianazes) ou Caminho Velho do Ouro, ou Caminho de Paraty Novaes (2008, p. 7). No texto a seguir, os três caminhos mencionados por Novaes fazem referência à Estrada Real:

Este caminho também conhecido como Estrada Real, foi moldada através dos séculos pelo vasto interior do país, ao longo dos seus 1400 Km cruza 177 cidades em três estados brasileiros, 162 em Minas Gerais, 8 no Rio de Janeiro e 7 cidades em São Paulo. Era a única via de acesso à região das principais reservas de metais preciosos – ouro e diamantes – do Brasil, situadas em Minas Gerais, autorizada pela Coroa. Dessa forma, toda a circulação de riquezas, mercadorias e pessoas só poderia ser feita por este trajeto e, por isso, passou a ser chamada de Estrada Real (Novaes, 2008, p. 9).

Com o esgotamento das minas de ouro nas Minas Gerais no século XIX e o apoio da Coroa, novos caminhos foram abertos. O objetivo central desses caminhos era

viabilizar o transporte do café, mercadoria mais importante do século XIX, que inicialmente era realizado em lombo de mula.

Rodrigues, afirma que, entre 1819 e 1820, surge a Estrada do Comércio, a primeira obra pública no Brasil Império. A estrada começava na Vila de Iguazu e teve seu calçamento concluído em 1822. “O percurso da via se fazia atravessando as serras do Tinguá e da Viúva e mais adiante, a vila de Pati do Alferes, para terminar no porto de Ubá, do rio Paraíba, rumando para as Minas Gerais, depois de percorrer dez léguas desde a Vila de Iguazu até o porto de Ubá” (Oliveira, 210 apud Pereira, 1977).

A estrada do Comércio ligava as áreas produtoras do Vale do Paraíba ao porto de Iguazu, facilitando o embarque, especialmente para o porto do Rio de Janeiro, principal centro de comércio e exportação. A via se encontrava nos limites de influência da Igreja N. S. da Piedade do Iguazu e do Porto de Iguazu, próximo a inúmeras moradias.

Criada pela Junta de Comércio, a Estrada do Rio de Janeiro, foi bastante utilizada pela população, comerciantes e viajantes, tendo seu calçamento sido finalizado em 1822 Rodrigues, (2006, p. 25). A partir de então, seu calçamento, só viria a potencializar o comércio e o movimento já existentes nos portos do rio Iguazu, fazendo a já movimentada freguesia ficar ainda mais concorrida de pessoas, autoridades, negociantes, produtos e serviços (Oliveira, 2010, p. 18).

A abertura da Estrada do Comércio levou prosperidade ao povoado de Iguazu. Kidder (2001), confirma, que em pouco tempo a localidade “sairia de 30 casas para uma população de 1200 habitantes”. O viajante passou pela região em 1837, quando o café já estava sendo transportado pela Estrada do Comércio para embarcar no porto de Iguazu.

A abertura da Estrada do Comércio levou prosperidade ao povoado de Iguazu. Kidder passou pela região em 1837, quando o café já estava sendo transportado pela Estrada do Comércio para embarcar no porto de Iguazu. Em seus relatos o viajante menciona, que em pouco tempo a localidade “sairia de 30 casas para uma população de 1200 habitantes”;

A villa de Iguassú, a mais opulenta da Província do Rio de Janeiro, exporta diariamente cinco mil arrobas de café e importa grande quantidade de gêneros para o consumo do país e, por isso, o seu comércio já é considerável e suficiente para produzir vantagens

ao capital que for empregado na feitura da estrada (Pessoa, 1857 apud Forte, 1933, p. 59).

Conforme mencionado anteriormente, a principal função desses caminhos e estradas era viabilizar o escoamento de mercadorias, que exigia uma logística de transporte com maior rapidez e segurança. Fator essencial para o fortalecimento do comércio já existente nos portos do rio Iguaçu, principalmente no que diz respeito à comercialização do café, mercadoria de maior valor no século XIX.

Vale ressaltar que diversos caminhos e estradas foram abertos pelos aventureiros e desbravadores. Contudo, o Caminho do Proença, também chamado de Terra Firme, foi o mais utilizado pelos tropeiros em busca do porto de Iguaçu durante o auge da produção cafeeira Peres, (1993: 9). Hoje, o antigo Caminho do Proença ainda existe, próximo à atual RJ-107, conhecida como Velha Estrada de Petrópolis ou Estrada Automóvel Club

Remanescentes da Estrada Real do Comércio



Figura 11. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

A Estrada do Comercio foi a primeira via aberta no Brasil para o escoamento do café nos anos de 1819 e 1820. Sua abertura foi determinada pela Junta de Comércio do Rio de Janeiro e seu calçamento ficou concluído em 1822 (Rodrigues, 2006, p. 25).

O historiador Ney Alberto (2013), especialista na história da Baixada Fluminense, explica as divergências de informações sobre a construção da Estrada do Comércio: “é um grande equívoco associar o ouro à estrada real do comércio”. Pois o escoamento do ouro ocorreu antes da criação da Estrada do Comércio. A construção da via foi resultado da abertura dos portos às nações amigas em 1808, conforme destaca o professor. Assim, no início a estrada era chamada de Estrada do Comércio, no entanto, após a vinda de Dom João VI para o Brasil, a estrada passou a ser chamada de Estrada Real do Comércio.

Para Ney, a contradição não se sustenta, pois, conforme mencionado, o caminho do ouro no início foi por Paraty, seguindo para Xerém e posteriormente, para Inhomirim. Adentrando no Rio Iguassú somente na altura do rio Pilar, região que hoje é conhecida como Duque de Caxias. Soares (1962) reforça que as vantagens que a Estrada do Comércio oferecia eram tamanhas que o velho Caminho de Terra Firme, com o passar do tempo, foi sendo abandonado.

Criação da Vila de Iguazu

O desenvolvimento de Iguazu a princípio ocorreu lentamente assim como, em todas as vilas do Recôncavo. Lamego (1964, p. 199) é categórico ao afirmar que somente no final do século XVII começam a surgir as primeiras vilas no Recôncavo da Guanabara. Assim também aconteceu com as vias de circulação, conforme o trecho a seguir:

Só mais tarde, no seguinte século, é que as estradas de penetração na cordilheira iriam criar, em seus pontos de partida e de junção com as vias fluviais, as "vilas de comércio tais como Iguazu, Pilar, Jacutinga, Estrela, Inhomirim e Porto das Caixas (Lamego, 1964, p. 200; 301).

A configuração espacial de Iguassú, foi favorecida pelos inúmeros caminhos e estradas que cruzavam a região, possibilitou e definiu padrões de acesso e visibilidade

para construção de capelas e igrejas, e promoveu uma ocupação mais efetiva na região fluminense (Lamego, 1964, p. 200; 201).

Aliado a isso, Iguassú ganha destaque como uma área de potencial econômico no século XVIII, quando foi elevada à categoria de “freguesia curada”, ou freguesia (distrito) “com um cura” (padre). Esse fato colocou Iguassú em evidência e, a partir de então, o olhar das autoridades coloniais se volta para a região, como uma área de ocupação com potencial econômico (Rodrigues, 2006, p. 23; 28).

Em 1719, Kidder (missionário da American Bible Society), em visita a Iguassú, relata surpresa com o desenvolvimento do local. Kidder declara; “há vinte anos passados, o lugar era insignificante e não contava mais que trinta casas. O visitante observa que a Vila se desenvolveu rapidamente, se tornando a mais próspera da província do Rio de Janeiro.

No que tange à organização espacial da localidade a economia cafeeira fez surgir grandes avanços. As fazendas precisavam de mão de obra para a lavoura. Dessa forma, um grande número de escravizados foram levados para a região, para trabalhar na plantação de café, contribuindo exponencialmente para o aumento populacional de Iguassú (Oliveira, 2010, p. 26).

O crescimento populacional, seja de pessoas livres ou escravizadas, aliado ao aumento da produção, intensificou as relações comerciais. Somando-se a proximidade com a cidade do Rio de Janeiro. Fatores que impulsionaram o desenvolvimento da região portuária, favorecendo a ocupação na região fluminense (Lamego 1964, p. 201).

Em seu trabalho “Maxambomba de Iguassú: de fazenda à cidade”, Silva (2012) apresenta os relatos do viajante Kidder, (missionário da American Bible Society), que no início do século XIX visitou Iguassú.

Aos poucos, porém, os fazendeiros do interior foram se convencendo de que para eles era mais interessante descarregar em Iguassú o café, o feijão, a farinha de mandioca, o toucinho e o algodão: daí era mais econômico mandar as mercadorias para o mercado por via marítima que por terra”. Por outro lado, os negociantes estabeleceram na Vila de Iguassú, comércio de todo o tipo, como ferramentas e outros produtos manufaturados, sal, tecidos, vinhos, entre outros, para atender à demanda dos lavradores por esses produtos. Assim é que o lugar foi se desenvolvendo rapidamente e agora é considerado como a vila mais próspera da

provincia do Rio de Janeiro, com uma população de cerca de mil e duzentos habitantes (Kidder, 2001, p. 170).

Tais fatores foram determinantes para que a freguesia de Iguaçú ganhasse relevância durante o século XIX. Nesse contexto, no dia 15 de janeiro de 1833, um decreto assinado pelo regente Nicolau Pereira de Campos Vergueiro eleva a Freguesia Nossa Senhora da Piedade de Iguassú à categoria de Vila. Foi criada, assim, a Vila de Iguaçú, formada pelas Freguesias de Iguaçú (sede), Inhomirim, Pilar, Santo Antônio de Jacutinga, São João de Meriti e Marapicu (Rodrigues, 2006, p. 26).

A Vila de Iguassú no século XIX tinha uma localização privilegiada e, por sua posição geográfica, interligava as áreas de monocultura de café do Vale do Paraíba e a cidade do Rio de Janeiro. Por ser um entreposto entre a cidade do Rio de Janeiro e a serra do Mar, a região oferecia depósitos, hospedarias e pastos. Era de grande importância para os comerciantes locais e considerada a via mais importante para o escoamento do café principal mercadoria transportada durante todo o século XIX (Rodrigues, 2006). A fama de Vila próspera atraía tropeiros, viajantes, negociantes e autoridades de diversas partes do mundo que necessitavam de hospedagem, alimentação, ferragens, equipamentos e ofícios pios, é o que revela o historiador (Araújo, 2011, p. 3).

O local serviu de passagem e pouso para tropeiros e viajantes que buscavam riqueza e poder que através da Baía de Guanabara ou por terra, cruzava o território da freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguaçú, ou pelos rios. Uma vez no porto de Pilar, o destino era o Vale do Paraíba do Sul, sentido Minas Gerais (Oliveira, 2010, p. 25; Silva, 2022, p. 5).

O comércio de Iguassú não gerou somente poder econômico aos fazendeiros, mas principalmente poder político que influenciou na formação cultural da época. Na sociedade Iguassuana, tanto na política quanto no comércio, o indivíduo era reconhecido através do vínculo hereditário que possuía, o nome de família significava um atestado de idoneidade. Sendo assim, os títulos e os dotes individuais eram requisitos para que estranhos fossem inseridos naquela sociedade (Pereira, 1977, p. 7). Entretanto, a exclusividade de comercialização das mercadorias pertencia exclusivamente aos fazendeiros da região, bem como sua influência sobre as informações sociopolíticas e econômicas provenientes da capital, o que incrementava as trocas culturais e de saberes (Branci, 2014).

No século XIX, a vila alcançou seu apogeu econômico, apresentando uma infraestrutura suntuosa, tendo como pilar central o comércio do seu porto, sempre aliado ao movimento da Estrada Real do Comércio (Fortes, 1933). Visto que para os fazendeiros era mais lucrativo o envio de produtos como o café, o feijão e o algodão, dentre outros, por via fluvial do que por terra. Por outro lado, os comerciantes estabeleceram depósitos de sal, produtos manufaturados, vinhos, ferramentas e outros para melhor atender os lavradores.

A organização da região fluminense, no início do século XIX, foi orientada conforme a legislação da época. Um período em que os novos municípios deveriam ter como sede uma vila ou cidade. No texto abaixo, a autora descreve sucintamente como transcorreu a primeira sessão da Câmara de Iguassú, realizada em 27 de junho de 1833, e quais os políticos eleitos (Fridman, 1850, p. 4).

Competia à Câmara do Rio de Janeiro prover sobre a instalação da nova Villa. Segundo a legislação e os usos da época cabia-lhe ter providenciado sobre as eleições dos sete edis, apurando-as e proclamando os eleitos. Taes formalidades devem ter sido preenchidas, porque a Camara de Iguassú, celebrando sua primeira sessão em 27 de junho de 1833, dá a existência á Villa, da qual foram primeiros vereadores eleitos: Ignacio Antônio de Amaral, Antônio Ferreira Neves, Feliciano José de Carvalho Francisco Martins Vianna, Domingos Francisco Ramos, Carlos José (FRIDMAN, 1850)

A logística econômica através dos meios de comunicação, que eram os rios e seus afluentes, aliada à geografia da região com seus caminhos e estradas foram essenciais para a formação social e econômica de Iguassu, sobretudo pela variedade de embarcações que navegavam na baía Oliveira (2010). Havia barcos abertos, fechados e outros de tamanhos e modelos variados, fator primordial que facilitava a vida e a mobilidade de passageiros, o comércio de escravos e mercadorias para a capital do império, tendo como direção final as metrópoles europeias (RODRIGUES, 2006, p. 22).

Após a criação da Vila em 1833, aumentou significativamente o fluxo de tropas e militares, autoridades, negociantes, produtos e serviços. Os fluxos incrementados pelos transportes marítimo e terrestre exigiram a articulação entre duas estruturas diferenciadas. Uma voltada para a organização de muares e tropeiros e a outra para o escoamento via fluvial. Fatores que influenciaram diretamente a construção de estradas

relativamente adequadas à passagem de tropas de comércio e militares. Nesse sentido, é possível inferir que, o espaço geográfico foi um fator de grande relevância não apenas para a criação da Vila de Iguassú, como também para o desenvolvimento da Baixada Fluminense (Fridman, 1850).

Mapa da planta de Iguassú produzida pelo Cel. Conrado Jacob Niemeyer, 1837.

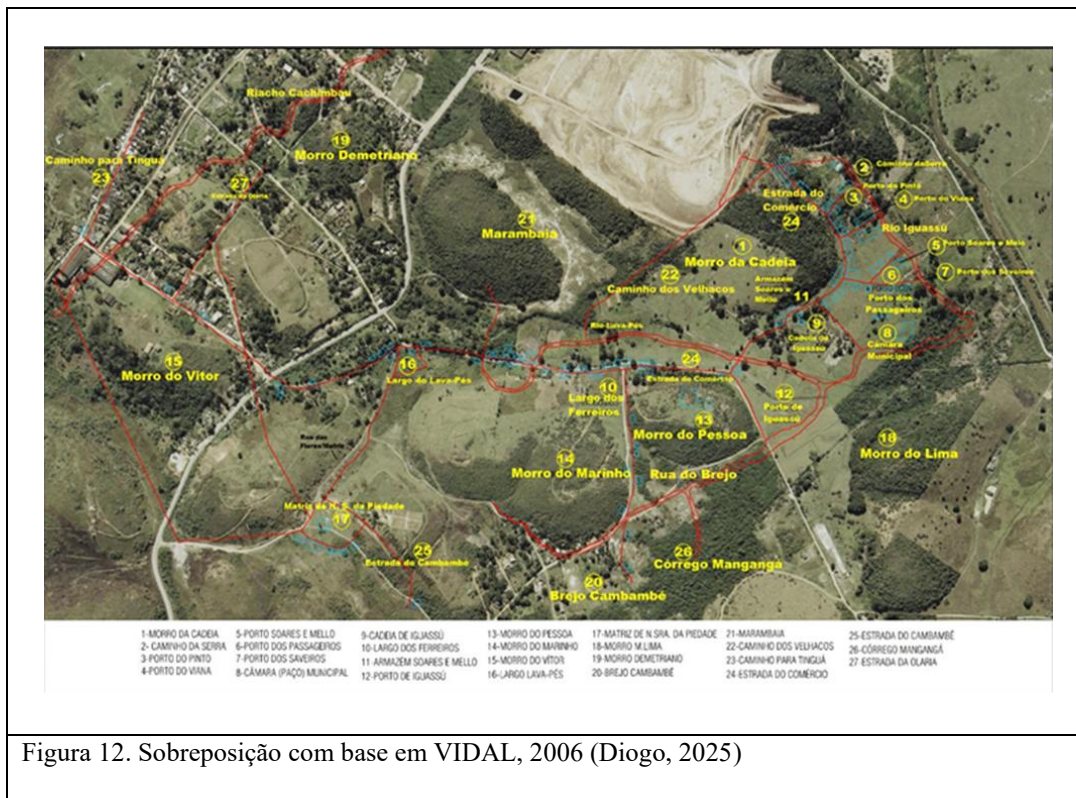


Figura 12. Sobreposição com base em VIDAL, 2006 (Diogo, 2025)

VILA DE IGUAÇU: LOCALIZAÇÃO

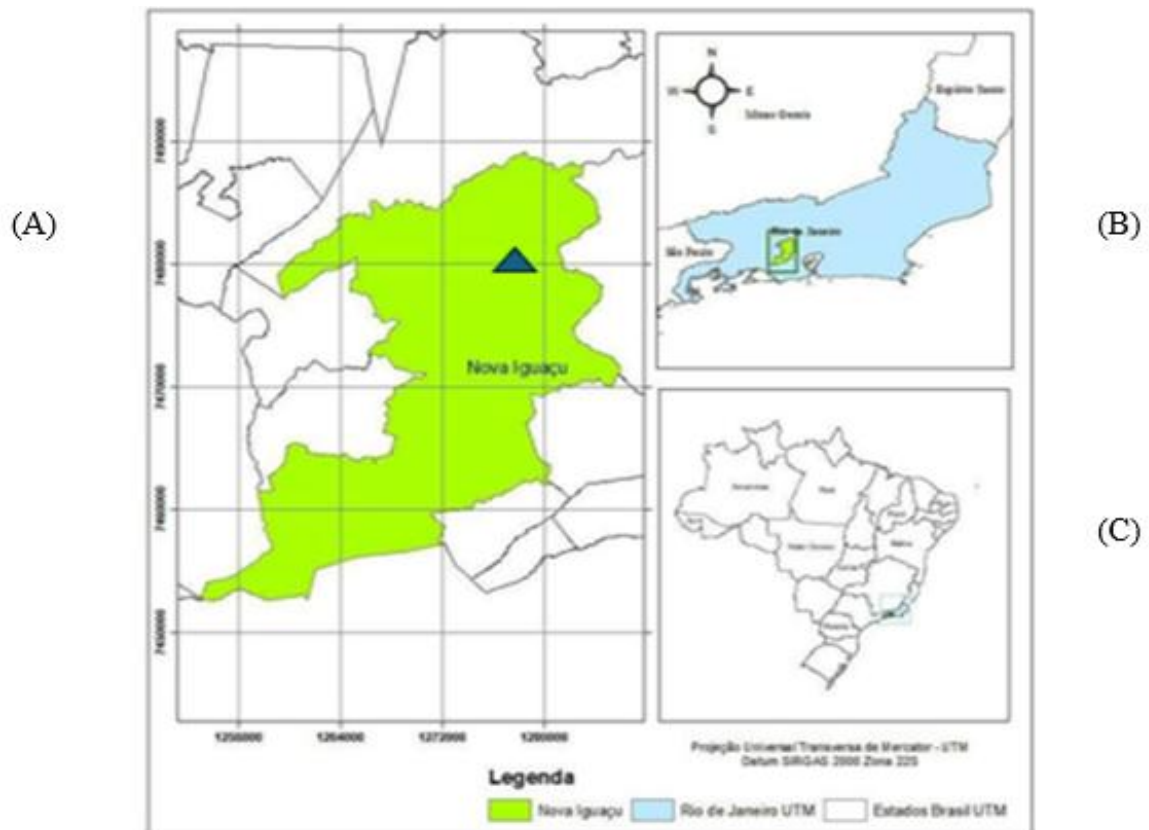


Figura 13. (Extraído de “Áreas verdes e a potencialidade do parque natural municipal de Nova Iguaçu” (2022).

- (A) Região de Nova Iguaçu.
- (B) Baixada Fluminense.
- (C) Mapa do Brasil destacando o Estado do Rio de Janeiro.
- (▲) Iguassú Velha.

Século XIX - Iguazu no caminho do café

O exposto nesse trabalho coopera para a compreensão dos diversos fatores que, em diferentes momentos da história, contribuíram para o apogeu da Vila de Iguazu. No século XIX, o café foi cultivado em larga escala no Vale do Paraíba e se tornou o elemento mais importante e a principal mercadoria transportada da economia brasileira durante todo o período. Quanto a Iguazu, a produção não tinha o mesmo peso que as regiões cafeeiras do Vale do Café, contudo sua produção abastecia não somente às fazendas da região de Iguazu, mas também ao mercado consumidor do Rio de Janeiro (Fortes, 1933, p. 38).

Segundo o autor, a Vila de Iguazu chegou a exportar diariamente cinco mil arrobas de café, o que fez da Vila a mais opulenta e a mais próspera da Província do Rio de Janeiro. A localidade possuía grandes armazéns, trapiches e estabelecimentos comerciais, fomentando um grande capital (Fortes, 1933, p.38). Vale destacar que o café não elevou a região como grande produtora, entretanto sua comercialização fez de Iguassú, um dos maiores entrepostos no seu itinerário para a exportação (Rodrigues, 2010, p. 28, Pereira, 1977).

O trajeto da produção agrícola consistia na seguinte forma: “da fazenda aos pequenos rios, dos rios aos portos e destes para o Rio de Janeiro, sobretudo antes da abertura dos caminhos de terra, que interconectavam as distintas vias de circulação fluvial entre as freguesias”. Especificamente em Iguazu, no século XIX, o café foi transportado por rio e por terra. Quando feito por terra, o trajeto ocorria pela Estrada do Comércio, que cortava o território da freguesia pela Estrada da Polícia (Fortes, 1933, p. 57).

Tornou-se a vila um verdadeiro entreposto comercial, pois os negociantes ali estabelecidos, adquirindo o café que vinha de cima, supriam as fazendas pelo interior com as mercadorias necessárias ao seu consumo custeio (Fortes, 9, p. 58).

Por meio dos rios, a produção da região de Iguazu chegava à Baía, de onde se dirigia para o mercado do Rio de Janeiro. Pereira comenta que os rios ainda não estavam obstruídos e, por eles, “a navegação dos pequenos barcos se fazia francamente em muitas léguas pelo sertão adentro, onde o braço escravo tornava rendosa a exploração agrícola” (Fortes, 1933).

O apogeu da Vila de Iguazu esteve associado diretamente à utilização dos rios, mas sobretudo à mão de obra escrava. Os escravizados desempenharam um papel relevante na produção da riqueza que impulsionou a vila de Iguazu como a mais próspera da região no século XIX. Vale ressaltar que, no início do século XIX, a população de escravizados africanos ou crioulos da região de Iguazu se tornou maior que a população livre.

No período entre 1779-1789 e 1821, a massa escrava dessa região tinha alcançado praticamente o dobro da população livre. Nesse mesmo período a população escrava cresceu 56%, enquanto a população livre cresceu apenas 27% (Dos Santos, 1994, p. 5).

Escravidão na Vila Iguassú

Na região de Iguazu, a lavoura de arroz, farinha, feijão, milho e cana demandava mão de obra. A relevância das vias fluviais e dos caminhos facilitava os contatos comerciais. Além disso, a emergência do café na região do Vale do Paraíba tinha no porto de Iguazu sua principal via de escoamento. Tais fatores possibilitaram grande desenvolvimento econômico às freguesias de Iguazu e Jacutinga, transformando o local em parada obrigatória de tropeiros, comerciantes, viajantes e outros. Nesse ínterim, houve um aumento exponencial tanto da população livre quanto da escrava, inclusive nas freguesias vizinhas. Sendo assim, buscou-se a mão de obra dos escravizados africanos ou crioulos, além de pequenos produtores livres (Soares, 2022).

De acordo com Ramalho (2012), a mão de obra dos africanos e crioulos foi um dos principais fatores que contribuíram para fortalecer a economia local e levou o abastecimento para o Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, Recife, além das colônias de Sacramento, Angola e Benguela. Sendo essa última uma das principais fornecedoras de mão de obra escrava para o Rio de Janeiro (Silveira, 1992:69; Bezerra, 2010, p. 18).

Soares garante que “nas pequenas propriedades das freguesias do Recôncavo do Rio de Janeiro, predominavam-se os escravizados oriundos de Benguela”. Sendo assim, já no final do século XVIII e início do século XIX, o segundo maior contingente de escravos estava concentrado na capitania do Rio de Janeiro, no recôncavo da Guanabara (Soares, 2022, apud. Lara, 1988).

Homens, mulheres e crianças compunham o grupo de pessoas escravizadas que trabalhavam tanto nas lavouras das fazendas de Iguazu, quanto nas mais diversas atividades, tais como domésticas, ferreiro, marítimo, mineiro, pescador, carpinteiro, pedreiro, alfaiate, costureira, sapateiro, assalariados e jornaleiro (Ramalho, 2012 apud. Bezerra, 2008: p. 39). Em relação à Vila de Iguazu, os autores afirmam que:

Os trabalhadores escravos ou quilombolas moviam a economia iguaçuana com enxadas, bois, arados, remos, martelos, agulhas e todas as demais ferramentas que, literalmente, construíram a história daquele município instalado no caminho do ouro (Ramalho, 2012 apud. Bezerra, 2008:39).

Entretanto, Ramalho (2012) ressalta que os escravizados também desenvolveram formas de resistência contra a escravidão imposta pelos senhores. Constantemente insatisfeitos por fatores, como a venda de um familiar ou da sua pessoa, castigos diversos, trabalhos exaustivos e abusos diversos e constantes. Como resultado desse processo, buscavam na fuga a esperança de dias melhores; fosse se refugiando nos vários quilombos existentes na região, ou em outros locais onde pudessem sobreviver fora do alcance dos seus senhores.

Durante o século XVIII e XIX, os fugitivos das fazendas na região de Freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguassú constituíram diversos quilombos nas matas da região. Iguazu ficava situada entre planícies com riachos e pântanos, um local propício para que fugitivos escravizados encontrassem refúgios seguros. Instalados nas matas e riachos, o ambiente natural dificultava invasões. Tais fatores influenciaram para a formação e o desenvolvimento dos quilombos durante o século XIX (Gomes, 1996).

Gomes (1996) argumenta que, para sua sobrevivência, ao longo do século XIX, os quilombos mantiveram em Iguassú, rede de comércio, relações de trabalho, amizades e parentesco envolvendo escravos ainda assenzalados e negros livres e libertos. No caso dos quilombos fluminenses da bacia do Iguazu e da periferia da Corte ao longo do século XIX, o comércio era feito com os taberneiros, os remadores e lavradores da região e comerciantes mestiços e brancos.

As evidências também apontam que os quilombolas de Iguazu plantavam, colhiam, caçavam, constituíam família. Além disso, mantinham um intenso comércio de madeiras com a Corte, por intermédio dos comerciantes. Em troca, os pretos recebiam proteção, gêneros alimentícios como carne, farinha e outros produtos como pólvora e

armas (Reis, 1996, p. 19). Entretanto, é importante ressaltar que por trás dessas interrelações, o domínio e a opressão do homem branco sempre se fizeram presente. A esse fenômeno que ocorreu em Iguazu, Flávio Gomes denomina de *campo negro* (Reis, 1996, p. 18).

As relações entre os quilombolas e os comerciantes eram motivo de preocupação para os senhores escravocratas e governantes da colônia. Uma vez que representavam ameaça constante aos moradores e às autoridades locais pelos recorrentes roubos e ataques feitos às propriedades da região. Os roubos não eram a única forma de sobrevivência e manutenção das relações. O cultivo de roças de abóbora, o mangalô (um tipo de vagem) e pequenas quantidades de açúcar. Além do comércio e extração de lenha, que segundo Gomes eram atividades econômicas bastante conhecidas na região de Iguassú eram utilizados também pelos quilombolas como meios de subsistência (Gomes, 1996, p. 13).

[...] sabe-se que os quilombos em Iguazu baseavam sua economia em uma agricultura de subsistência com grandes ‘plantações de abóbora e mangalô e insignificante plantação de cana’. Noticiava-se, ainda, que o mocambo estava situado em local ‘piscoso, e abundante em caça’. Havia, ainda, indícios de que os quilombolas assaltavam os moradores da ‘vizinhança, com o fim de arrebatá-los bois e outros animais domésticos próprios para alimentação’. Há também informações de que entretinham intensas relações comerciais com os taberneiros locais (Gomes, 1996:274).

Geralmente, os quilombos se instalavam em lugares protegidos, entretanto, a maioria deles ficava localizada próximo a fazendas, vilas e cidades. Reis menciona que “na fronteira da escravidão” os escravizados quilombolas podiam contar com uma rede de apoio e interesses que envolvia escravos, libertos e brancos.

O senso comum estabeleceu a ideia de que os quilombos formavam comunidades isoladas e autossuficientes. Segundo o autor, tal pensamento não é confirmado pelas pesquisas. Pois, as evidências apontam que havia uma relação muito mais intensa entre os quilombolas de Iguassú e diversos outros grupos sociais. Era um processo que não se resumia somente à Vila de Iguassú, mas também a outros quilombos pelo Brasil afora (Reis, 1996, p. 18).

Tratava-se de pessoas que podiam fornecer alimentos, armas, munições e outros produtos de interesse dos quilombolas. Além

disso, recebiam informações sobre movimentos de tropas e outros assuntos estratégicos (Reis, 1996, p. 18).

Nos anos de 1850, as autoridades policiais de Iguassú alertaram ao Chefe da Polícia da Província a respeito das dificuldades relativas à localização dos quilombos. Gomes relembra que os quilombos do Recôncavo da Guanabara, mais especificamente os da baixada iguaçuana, ficavam localizados nas margens dos rios Iguaçu e Sarapuí. As expedições frequentes para destruir os quilombos e os permanentes ataques das expedições de repressão não eram suficientes para extinguir os quilombos, que se acredita terem resistido até o final do século XIX (Gomes, 1994, p. 1).

Estando reconhecida a dificuldade, se não a impossibilidade, de extinguir-se o quilombo existente no manguê do rio Iguaçu, pelos meios comuns e combinados de cerco com força armada para prender e apreender os quilombolas, visto não poder penetrar-se no lugar dos ranchos ainda desconhecido, não obstante os esforços para isso de longa data constantemente empregados pela polícia, por estarem as avenidas e estradas tortuosas dos mangues impedidas e obstruídas de estrepes venenosos, ou envenenados, segundo informam os práticos incumbidos do exame da topographia do lugar (Gomes, 1994, p. 12).

De acordo com Gomes, alguns fatores foram determinantes para a derrota das expedições: as relações entre as diversas camadas sociais por exemplo como os quilombolas, taberneiros, comerciantes, escravizados, lavradores e outros. Outro fator foi a instalação intencional dos mocambos em locais íngremes e montanhosos, de difícil acesso. Pois só assim, conseguiriam fugir do quilombo em tempo hábil, caso houvesse cerco por parte das tropas. Além disso, a utilização de estrepes, uma espécie de espinho, feito com madeira ou natural. Pedacos de bambu e cana-verde envenenado, além de armadilhas no meio da mata, visando atrasar a entrada das tropas no interior das florestas. Essas formas de resistência muitas vezes levavam as tropas à exaustão (Gomes, 1994, p. 12).

Uma análise demográfica da região de Iguaçu feita pelo autor retrata o movimento populacional da região ao longo do século XIX. Gomes destaca especificamente para o período entre 1840 e 1872, que

- No ano de 1840, cerca de 62% da população de Iguaçu era escravizada;

- Em 1850, essa população diminuiu para 52% totalizando aproximadamente 13.259 pessoas cativas;
- Já em 1872, o recenseamento revelou que os escravos da região de Iguazu representavam somente 32,5%. Ou seja, entre 1840 e 1872, houve uma queda de 62%, para 32,5%, na quantidade de pessoas que estavam sob à condição de escravos.

O decréscimo no número de pessoas escravizadas em Iguazu está relacionado a diversos fatores. Um deles foi a Lei Eusébio de Queirós, que proibiu o tráfico negreiro a partir de 1850. A Lei do Ventre Livre de 1781, que declarou livres todos os filhos de mulheres escravas nascidos no Brasil a partir dessa data. Gomes destaca ainda que a quantidade de pessoas escravizadas em Iguazu decresceu, tanto em termos absolutos quanto relativos. Uma das consequências desse processo foi o aumento no preço dos escravos. Segundo Versiani (1994), houve uma tendência no sentido de transferir os escravizados para atividades produtivas onde a mão-de-obra forçada tinha maior vantagem.

Na segunda metade do século XIX, não somente os fazendeiros e lavradores de Iguazu, mas toda a região da Baixada Fluminense e da província do Rio de Janeiro, não conseguiam repor a mão de obra para cuidar das fazendas e das plantações (Gomes, 1994, p. 6). Por outro lado, as leis criadas para coibir o tráfico transatlântico de africano, escravizados não surtiram muito efeito. Agostini (2019) reforça que essas leis eram ignoradas e a busca por traficantes de escravos era contante, fazendo aumentar os portos clandestinos pelo litoral fluminense. Esse é um estudo bem amplo, não sendo o foco central dessa pesquisa, mas que permite compreender o contexto maior no qual estava inserido o porto de Iguassú no século XIX.

A relevância dos portos em Iguassú no Século XIX

As atividades portuárias no interior da Baía da Guanabara foram de fundamental importância para o comércio e o transporte de pessoas, mercadorias e serviços. Nas margens dos rios que cortavam a região de Iguazu ficavam instalados pequenos portos,

trapiches e atracadouros. Todos utilizados como pontos de embarque da produção do recôncavo. Nesses locais atracavam pequenas embarcações trazendo das Metrôpoles produtos estrangeiros como vestuário, maquinaria ou escravos, que eram transportadas para fazendas de outras regiões (Oliveira, 2010, p. 18).

Os rios eram navegáveis, isso facilitava para que os diversos tipos de embarcações movidas a remos, velas ou a vapor fizessem ligação entre as regiões produtoras e o porto da cidade do Rio. Tais fatores possibilitavam o escoamento da produção agrícola e dos gêneros alimentícios para o consumo da população da cidade do Rio de Janeiro (Fonseca, 2019).

O funcionamento dos portos de Iguaçu no século XIX também foi marcado sobretudo pela crescente demanda do comércio e exportação do café, que era realizado através dos portos fluviais e marítimos. Sendo o principal produto comercializado em Iguaçu durante o século XIX, o café teve um papel relevante na economia e formação da localidade. Dessa forma, os portos fluviais da região de Iguaçu, além de contribuírem para o desenvolvimento do local, desempenharam um papel relevante no processo de articulação e integração entre o território fluminense e outras regiões do Brasil (Oliveira, 2010, p. 21).

A Vila de Iguaçu e grande parte do espaço conhecido hoje como Baixada Fluminense se constituíram como uma região intermediária ligando, através de seus rios e portos fluviais, as regiões do interior, sobretudo das Minas Gerais ao Rio de Janeiro (Branci, 2014, p. 47).

Desde o século XVIII, todos os rios da região de Iguaçu eram navegáveis por canoas e fáluas. No entanto, no século XIX, só os rios com maior profundidade comportavam embarcações de maior calado. No início do século XIX, transitava-se pela baía de barças e diversas embarcações menores, onde a força motora era muscular e eólica. Já a partir de 1830, os barcos a vapor predominaram (Silva, 2017, p. 3).

O transporte marítimo até 1825 era feito somente por fáluas, a introdução de barcos a vapor reduziu a metade do tempo o percurso ao fundo da baía, exigindo, entretanto, novos estaleiros. Barcos maiores demandavam maiores atracadouros e vias fluviais diferenciadas (Silva, 2017).

Teixeira classifica os tipos de embarcações mais relevantes, fazendo um esboço do retrato da frota que navegava no interior do Brasil. As principais características da "barça" ou "chata" podem ser encontradas em: "Navegação Interior Brasileira" de Cássio Adriano Teixeira et al. Onde podem ser encontradas as especificações de embarcações com as principais características de fundo chato. A maior parte das embarcações que penetravam nos rios da Baía de Guanabara durante o século XIX, na maioria das vezes, movidas pelas propulsões dos ventos e da força humana (Fonseca, 2017 p. 151).

- Barça ou Chata: embarcação caracterizada por ter fundo chato, utilizadas geralmente, em águas abrigadas. Apresentam pouca navegabilidade, preferência locais protegidas dos ventos e fortes ondas;
- Barças: transportam, em média, uma quantidade significativa superior das Chatas;
- Canoas: Origem indígena, de tamanhos variados, confeccionadas a partir de um único tronco de árvore. (árvores muito grandes);
- Canoas: capacidade para transportar de 30 a 40 pessoas por canoa;
- Faluas: Origem portuguesa; possuem duas velas trapezoidais semelhantes às velas latinas. Foram bastantes utilizadas no transporte de mercadorias, possuindo entre 15 e 16 metros de comprimento;
- Todos os dias chegavam e saíam, inúmeras embarcações dos portos conforme os regimes de ventos e marés. (Oliveira, 2010, p. 22).
- Teixeira, et al. (2018) Gomes (1997, p.56). Teixeira, et al. (2018) detalhe das embarcações (Mesquita, 2018, p. 51).

Se alguma coisa pode aumentar a magnificência do empolgante cenário são as numerosíssimas embarcações de todos os tipos que cruzam incessantemente a baía, pontilhando com suas velas brancas o ver de claro do mar. Desde amanhã até a noite veem-

se, navegando em todas as direções, barcos abertos e fecha dos, lanchas e faluas (Bezerra, 2010, p. 111).

No século XIX, o transporte aquaviário fluvial era o principal meio de transporte de pessoas, animais ou mercadorias que se fazia através de vias navegáveis, como rios, lagos e canais sendo essencial na articulação entre a cidade e o interior. Nesse sentido Da Silveira, (2012 apud Braudel, 1990, p. 384) comenta que “por estes caminhos e canais, barcos, barcaças impelidas à vara dirigem-se continuamente para a grande cidade. As embarcações de pequeno porte eram bastante utilizadas e podiam navegar livremente "em muitas léguas pelo sertão adentro", porque segundo Pereira, os rios ainda não estavam obstruídos.

Oliveira menciona, pelo menos, 33 portos fluviais que faziam o escoamento da produção da região no século XIX. Esses portos foram instalados nas margens dos rios que cortavam a região na altura da freguesia em direção à serra. Consoante o autor, parte da produção abastecia a população da própria freguesia e as tropas que iam e vinham do interior, outra parte era destinada à cidade do Rio de Janeiro (Oliveira, 2010, p. 36).

A sinergia gerada pelos portos que concentravam o processo de armazenamento, distribuição e toda a logística fluvial foi de suma importância no processo de escoamento do café do Vale do Paraíba, no século XIX. Já que era mais econômico transportar não só o café, como também o feijão, a farinha de mandioca, toucinho, algodão, mercadorias e produtos, por barcos do que por terra (Rodrigues, 2006).

No porto, de Iguazu estava materializada a riqueza e prosperidade da elite iguassuana. No porto de Iguazu embarcava-se anualmente para o Rio cerca de dois milhões e quinhentas mil arrobas de café, e presentemente esse algarismo acha-se reduzido à metade (Silva, 2016, apud Ribeyrolles, 1858:80).

Considerando o cenário, a autora observa que, os fazendeiros, barões do café, prosperaram grandemente com toda a logística de escoamento fluvial existente na região, tendo nos portos sua base de sustentação política, econômica e social no século XIX (Silva, 2016, p. 8 apud Ribeyrolles, 1858, p. 80).

No que concerne ao Brasil, no período colonial os principais portos eram multifuncionais, centros de trocas comerciais e de administração, tanto civil quanto eclesiástica, além de postos de guarnição para a defesa. O porto tinha um caráter singular, ou seja, era compreendido como um espaço onde se materializava o ideário do projeto

colonizador português, um local considerado, ao mesmo tempo, multifuncional, econômico, defensivo e administrativo (Fortes, 2018, et al.).

O porto físico é “ um lugar abrigado na costa do mar ou nas margens de um rio, onde embarcações podem fundear para embarcar e desembarcar passageiros ou mercadorias; no sentido político, pode ser um local estratégico de defesa; mas no sentido socioeconômico é sempre muito mais do isso. Ponto de confluência do comércio de uma região ou país, o porto é também um conjunto formado por cais, pontes, terminais de transportes e instituições de ordenamento e fiscalização, em princípio suficientemente organizado e aparelhado para que os bens que por ele transitam possam fluir como corrente líquida, sem obstáculos ou tropeços de percurso (Cruz, et al. p. 327).

Segundo Nemeth (2011), os portos dos primeiros séculos alimentavam a economia das sociedades e a cidade contava com a ligação das rotas fluviais para o comércio. Nessa linha de pensamento, percebe-se que a vila de Iguassú não difere desse contexto, visto que nos portos da região no século XIX e principalmente no Porto de Iguazu estava a força motriz que impulsionava a economia e o desenvolvimento local.

Nesse sentido, a arqueologia portuária, a partir do estudo da cultura material, pretende contribuir para a compreensão das edificações do passado, da múltipla natureza desses espaços de interação e sua relação com a cidade e a sociedade às quais pertenceram. Na atualidade, em se tratando de Nova Iguazu, os estudos arqueológicos dos remanescentes portuários são de fundamental importância para trazer à luz a história do passado desses portos associados às dinâmicas sociais locais e regionais.

Os portos principais da baía são Magé, Piedade, Estrela e Iguassú. Nesses pontos, as tropas procedentes do interior descarregam quantidades de mercadorias que seguem para o Rio de Janeiro em pequenas embarcações (Kidder, 2001, p. 169 apud Silva, 2017, p. 5).

Portanto na perspectiva de Silva (2017), os portos fluviais eram a base de sustentação da economia de Iguassú e os diversos portos instalados às margens do Rio Iguassú eram essenciais e todos igualmente importantes. Pois facilitavam a mobilidade da população dando suporte ao comércio de toda a região de Iguassú. Alguns dos portos mencionados constam na relação abaixo:

Portos da Baixada Fluminense no século XIX

1. Porto do Pinto;
2. Porto do Viana;
3. Porto Soares e Mello;
4. Porto dos Passageiros;
5. Porto dos Saveiros;
6. Porto Estrela;
7. Porto do Pilar;
8. Porto dos Saveiros;
9. Porto de Sarapuí;
10. Porto de Ubá
11. Porto do Feijão, Ou Porto de Iguaçu.

Considerando a afirmação de Oliveira de que ao longo do rio Iguaçu, na altura da freguesia entre esses portos, havia vários outros menores. Bem como inúmeros atracadouros e trapiches, nos vários rios e seus afluentes. É possível que grande parte dos portos mencionados sejam desconhecidos e possivelmente, muitos não passavam de trapiches ou ancoradouros (Oliveira, 2010, p. 17 - 33).

Trapiches e Ancoradouros na dinâmica portuária no séc. XIX

Não há como falar dos portos da região de Iguaçu sem mencionar os pequenos ancoradouros e os diversos trapiches, locais onde as embarcações que navegavam pelo rio Iguaçu no século XIX, ancoravam e atracavam. Durante a colonização, os trapiches foram fundamentais na história e na dinâmica das atividades portuárias brasileiras. Sendo peças-chave na logística de embarque e desembarque de mercadorias. Principalmente,

porque foi em função da ocupação do litoral brasileiro, durante todo o período colonial, a maioria dos portos que foram surgindo eram “pequenos trapiches e ancoradouros naturais” que serviram como plataforma de embarque e desembarque (Goulart Filho, 2007, p. 1).

Honorato, argumenta que enquanto os ancoradouros eram somente estruturas projetadas junto aos portos, visando proporcionar segurança para as embarcações ancorarem. Os trapiches faziam parte das atividades portuárias e se confundiam com tais paisagens. Os ancoradouros eram locais pré-estabelecidos onde as embarcações podiam lançar suas âncoras para se manterem fixas. Entretanto, o objetivo principal do trapiche era a circulação, embarque e desembarque de produtos e a alfandegagem, o que resultou na instalação de “pequenos portos” (Honorato, 1996, p. 3).

Essas estruturas ocupavam longos trechos do litoral, oferecendo transporte e armazenagem do tipo mais primitivo. Embora, segundo o autor, a armazenagem não fosse a atividade mais importante. Os produtos que lá desembarcavam deveriam ficar o menor tempo possível, já que os custos de sua armazenagem eram altos e as condições eram extremamente precárias, conforme afirma (Lamarão, 1991, p. 140).

Em geral, as estruturas físicas da maioria dos trapiches e armazéns eram frágeis e suscetíveis a roubos, incêndios e desmoronamentos Fonseca, (2017, p. 173). Em vista disso, Cruz (1999) revela o incômodo e o questionamento do então vice-cônsul francês no Brasil sobre a desordem que havia nos trapiches: “empilhavam-se numa desordem completa as mercadorias mais diversas, enquanto não eram distribuídas pelas chatas ou saveiros” (Cruz, 1999, p. 8).

Era um complexo portuário, onde as pequenas embarcações foram fundamentais para o sucesso do transporte de cargas entre os navios e os trapiches. “As embarcações de alto mar ficavam a mais de cem metros dos velhos trapiches, ligados a eles por simples pontes de madeira, Lamarão (1991, p. 140). O autor complementa, que no século XIX, todo o trabalho de transporte de cargas entre os navios e os trapiches era realizado com o trabalho dos remadores. Sendo muitos deles, indígenas ou mestiços descendentes de indígenas e negros escravizados, alguns libertos ou marinheiros envolvidos nesse serviço.

Agostini corrobora com a informação anterior, ao afirmar que os remadores, canoeiros e barqueiros dominavam o conhecimento das correntes locais, já que

diariamente não apenas realizavam o transporte de pessoas, mas também lidavam com o vai-e-vem de mercadorias. Aliado a isso, Agostini observa que entre esses remadores havia um sistema de comunicação tanto visual quanto auditiva no momento de aproximação entre embarcações (Agostini, et al., 2019).

O processo entre os trapiches e as embarcações fundeadas na Baía eram feitos por meio de embarcações menores como canoas, faluas e catraias, um modelo de barco rústico movido a remo, tripulado por um só homem (Santos 2016). Nesse sentido, Honorato (2015) vê o trapiche sob a perspectiva de um espaço portuário.

Lamarão observa que a bibliografia é escassa de informações coerentes acerca do tema, como: o número de trapiches, como operavam, características, materiais construtivos e localizações exatas (Lamarão, 1991). Contudo, alguns autores corroboram para melhor elucidação do tema. O Professor Alcides Goulart Filho, em seu estudo “Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera”, esclarece que, durante o período colonial, “os portos eram pequenos trapiches” e “ancoradouros naturais”, utilizados como plataforma para embarque e desembarque. Para Goulart provavelmente, o objetivo era minimizar a longa espera no transporte de cargas que havia nos portos. O autor corrobora com o seguinte pensamento: “ O surgimento dos portos foi uma consequência do aumento do movimento de pessoas, mercadorias e produtos manufaturados” (Goulart Filho, 2007, p. 1).

Logo abaixo, Honorato (1996) menciona que os trapiches tinham a sua estrutura em madeira e todos deveriam ter acesso direto ao mar, rio ou canal, em margens próprias para o atracamento de embarcações. Também, contavam com armazéns, pátio e/ou telheiros de metal com melhor infraestrutura, isso incluía permissão para alfandagem. Geralmente, essas estruturas eram mal integradas a pontes ou pequenos cais, para o embarque e desembarque.

O que na época se considerava um porto não passava de um conjunto mal articulado e mal construído de trapiches de madeira onde encostavam pequenas embarcações que levavam as cargas destinadas aos navios que, por sua vez, permaneciam fundeados ao largo, em profundidade precavida do movimento das marés (Honorato, 1996).

A importância dos trapiches para locomoção e distribuição da produção do interior do recôncavo para a freguesia era de fundamental importância. Fato que se comprovou

em 1855, quando sobreveio na capital do país um surto de “cholera-morbus”, vitimando, dois terços dos escravos que trabalhavam no serviço fluvial. Durante a epidemia, mais de 30.000 arrobas de café ficaram armazenadas nesses trapiches. Fortes (1933) aponta que em Jacutinga e Meriti, a epidemia foi mais persistente, fazendo muitas vítimas fatais. A cólera se alastrou, acometendo outros escravos que trabalhavam no serviço fluvial. Em 15 dias, houve pelo menos 121 mortos, obrigando a navegação no rio Iguaçu a parar suas atividades por muitos dias, acumulando em seus trapiches mais de 30.000 arrobas de café (Fortes, 1933, p. 59).

Ao longo do tempo, os trapiches foram adquirindo um papel cada vez mais importante. A posição estratégica desses estabelecimentos fazia com que aumentasse a preocupação com o fisco. Em 1840, o ministro da Fazenda propôs tornar o Estado independente dos trapiches particulares. A necessidade de aumentar a arrecadação de impostos e diminuir a evasão de rendas gerou dois planos de ação por parte das elites políticas do Império, um visava remodelar o porto e aumentar as instalações da Alfândega, o outro, o objetivo era fiscalizar as atividades portuárias e dos trapiches privados.

Percebe-se então que os fatores decorrentes dos interesses econômicos que orientaram a ocupação do Brasil foram traçados principalmente no litoral. Sob a ótica de Silveira (2012) apud Prado Junior, [1945] (1978), os trapiches são como “um arquipélago de portos, cada um rodeado por sua zona agrícola e fortemente conectado à metrópole”. Entretanto, para Oliveira, provavelmente grande parte desses portos são desconhecidos e possivelmente muitos deles não passavam de trapiches ou ancoradouros (Oliveira, 2010, p. 37; 33). Outro fato importante é que, a denominação dos trapiches, bem como a denominação de cais, estava relacionada, geralmente, ao nome do proprietário ou à área em que se localizavam (Cruz, 1999, p. 8).

O porto de Iguassú

O projeto intitulado: “Pelos Caminhos da Baixada Fluminense”, realizado pelo arqueólogo Diogo Borges, tem como objetivo os estudos Arqueológicos da região da Vila de Iguassú, que foi a mais opulenta da Província do Rio de Janeiro no século XIX.

Quanto ao porto de Iguassú, Borges comenta que foi o porto mais importante para a economia do café. Localizado a cerca de 140 metros dos prédios da Câmara Municipal e cadeia, próximo a Estrada Real do Comércio, o porto se encontrava numa localização privilegiada com ampla visibilidade, próximo às principais vias de acesso à vila, tanto fluvial quanto terrestre. O local era um importante espaço comercial com inúmeros trapiches para armazenamento e envio do café do Vale do Paraíba para o Porto do Rio (Borges, 2025, p. 168). Em 1857, o Presidente da Província do Rio de Janeiro, em seu Relatório, atesta a importância do porto.

O Porto do Iguassú é de certo o segundo mais importante da Província, como porto comercial. A sua exportação para a corte foi no último triênio a seguinte: A importação em valor excede a 1,600:000\$000. Quasi todos os gêneros exportados são produzidos pelos municípios de Iguassú, Vassouras, Valença, Parahyba do Sul, e alguns outros circunvizinhos: da nossa província é da de Minas Geraes, que descem ao porto ao porto pelas estradas do Commercio, Vernek, Polícia, e Presidente Pedreira (Branci, 2014, p. 123).

A importância do porto de Iguassú não se limitava apenas a região onde estava inserido, mas exportava gêneros de toda espécie para o abastecimento em todo o país.

A Villa de Iguassú, a mais opulenta da Província do Rio de Janeiro, exporta diariamente cinco mil arrobas de café e importa grande quantidade de gêneros para o consumo do país e, por isso, o seu comércio já é considerável e suficiente para produzir vantagens ao capital que for empregado na feitura da estrada (Fortes, 1933 apud Borges, 2025, p. 132).

Situado numa paisagem cercada por colinas, o porto era provido por um canal artificial com cerca de 300 metros do Rio Viola e aproximadamente 1 km do Rio Iguaçu. Conforme mencionado anteriormente, o porto de Iguassú foi de grande relevância para o desenvolvimento da região de Iguassú e um importante espaço de trocas comerciais e culturais do século XIX. No local era realizada compra e venda de mercadorias e produtos diversos entre diferentes regiões e até de pessoas escravizadas.

No porto de Iguassú, desembarcaram naturalistas, pesquisadores e imigrantes que vieram de diversas partes do mundo para Iguassú (Borges, 2025, p. 150). O porto teve papel crucial para o escoamento do café do vale do Paraíba, que chegava ao porto por terra ou em lombo de animais e pelos rios em pequenas embarcações.

Os remanescentes portuários do antigo porto de Iguassú compõem um patrimônio cultural de grande relevância para os estudos arqueológicos na contemporaneidade. Sendo assim, esta pesquisa propõe um olhar com ênfase nos espaços portuários da antiga vila, sua relação com o rio Iguaçu e considera as residências, comércios, armazéns, os caminhos, entre outros, como parte desse contexto.

É possível perceber um complexo que interage entre si, de forma interligada e interdependente, evidenciando a relevância e a centralidade dos espaços portuários nesse processo no século XIX. Sua relação com a antiga vila e sua posição intermediária entre as áreas produtoras do Vale do Paraíba, destacando sempre a conjuntura histórica e geográfica da criação da localidade, que durante sua formação como município esteve ligada à cidade do Rio de Janeiro.

As pesquisas arqueológicas do porto de Iguassú e do seu entorno é de suma importância para compreensão do modo de vida da população, seus costumes, os aspectos culturais, econômicos e sociais da época. Já que podem revelar como tais atividades moldaram a vida da população na localidade. Além disso, contribuem para evitar que se percam os vestígios culturais da população que viveu em Iguassú no século XIX. A preservação da memória da localidade é fundamental para entender como foi o desenvolvimento da região e seu papel no contexto na história da baixada fluminense e da cidade do Rio de Janeiro. Logo, o objetivo deste trabalho é fazer um levantamento preliminar histórico e arqueológico, com vias a observar as formas de apropriação desses espaços como pontos estratégicos que trouxeram contribuições relevantes para o crescimento da localidade, nas áreas econômica, social e política, que poderão auxiliar em pesquisas futuras.

Metodologia e Resultado

A pesquisa sobre o antigo porto de Iguassú é de fundamental importância para trazer a luz os contextos portuários e históricos da região de Iguassú no século XIX, sob diversas perspectivas. Entre elas: destacam-se a compreensão de sua localização no território, sua influência na configuração da paisagem e os aspectos construtivos da infraestrutura portuária da Vila de Iguassú.

Para tal, foram usadas as técnicas de arqueografia. A partir deste ponto, serão descritos, registrados e documentados os remanescentes arquitetônicos do antigo porto e de seu entorno, com o objetivo de contribuir para o entendimento dos processos históricos, espaciais e materiais que moldaram o ambiente portuário da Vila de Iguassú no século XIX.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, primeiramente foi realizado um levantamento bibliográfico que consistiu na coleta de informações por meio de fontes bibliográficas, históricas, arqueológicas e documentais, sobre a caracterização do porto e das áreas adjacente. Foram consultados documentos textuais, cartográficos e iconografia documental, além de fotografias e acervos digitalizados a partir das bases de dados online.

Para caracterização da paisagem que envolve a área de interesse, foram realizadas análises da morfologia do terreno, destacando elevações, áreas sujeitas a alagamento, vias terrestres e canais fluviais. O levantamento topográfico consistiu na medição detalhada das características da superfície com base em pontos cardeais (norte, sul, leste, oeste), possibilitando a orientação precisa dos elementos da paisagem.

Esse procedimento é essencial para a produção de cartas ou plantas topográficas, como forma, dimensão, localização, fornecendo dados precisos sobre o terreno, possibilitando a elaboração de projetos que atendam às necessidades específicas do local (De Freitas, 2024). A partir dessas análises verificou-se que o Porto de Iguassú foi instalado em uma paisagem cercada por colinas que estão direcionadas para o norte, oeste e leste, em uma área de baixa elevação topográfica que, sazonalmente, sofre processos de inundação. Situado na Coordenada geográfica 23 K 663874/7493029, o acesso ao porto foi viabilizado por meio da construção artificial com aproximadamente de 300 m de extensão que conecta ao rio da Viola. Esse curso d'água contorna uma colina ao sul, desaguando ao rio Iguazu.

A imagem abaixo demonstra a paisagem ao redor do Porto, onde atrás da colina (seta preta) está situado o rio Iguaçu.



Figura 14. Fonte: Borges (2025).

Na direção oeste, o porto se encontra implantado de forma perpendicular à Estrada Real do Comércio, articulando o eixo viário terrestre com o eixo via hidrográfico da região. Segundo as pesquisas desenvolvidas pela equipe de Superintendências de Pesquisas arqueológicas do município de Nova Iguaçu, com base nos remanescentes arquitetônicos e sua disposição espaço das estruturas, a área do Paço Municipal da Vila de Iguassú estaria localizado a leste do porto. Nesse setor também se encontram vestígios arquitetônicos atribuídos à antiga Casa de Câmara e Cadeia, situados a cerca de 140 m.

A seta amarela, indica a localização da Estrada Real do Comércio; e a seta azul indica a localização do Porto de Iguassú.



Figura 15. Fonte: Borges (2025).

Mapa de nível da localização do porto de Iguassú.

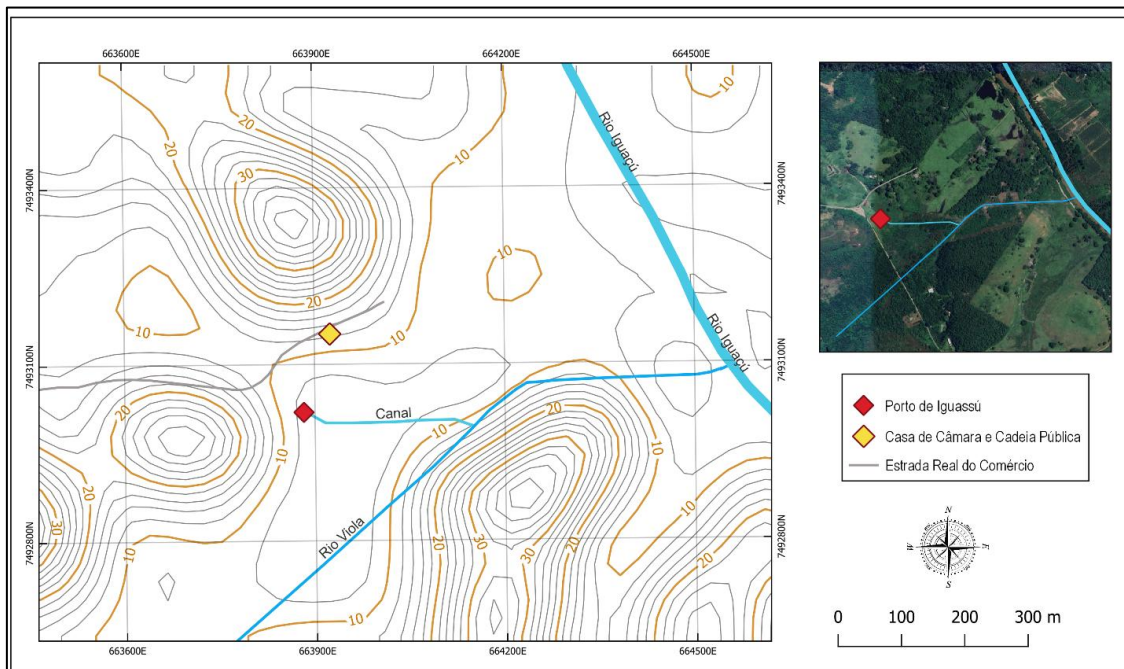


Figura 16. Mapa elaborado por Diogo Borges (2025).

A Figura 17, representa uma configuração topográfica e hidrográfica da área onde se localiza o antigo Porto de Iguassú, associando dados planimétricos (como curva de nível, vias e rios). O porto está situado em uma área de baixa elevação, conforme dito anteriormente, próximo à cota de 10 metros, localizado entre colinas mais elevadas (com cotas superiores a 30 metros). Essa configuração demonstra uma depressão natural propícia para o acúmulo de água e para o acesso fluvial. A confluência entre as vias fluviais, sugere uma importante interligação hidrográfica, facilitando a navegação e o escoamento de mercadorias.

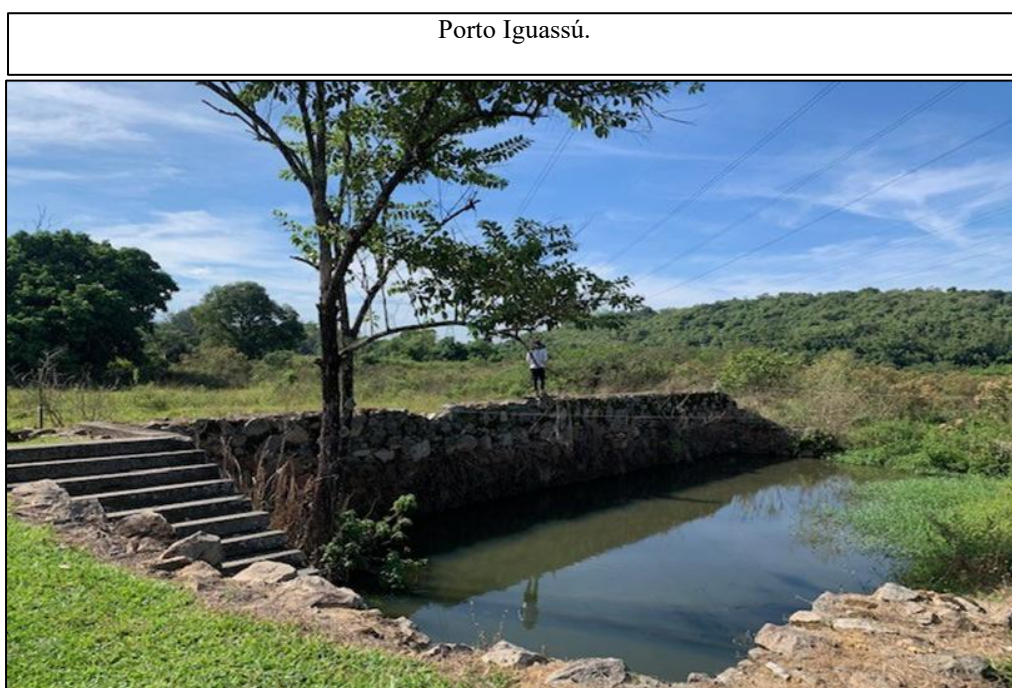


Figura 17. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

É importante apontar para o posicionamento do porto, protegido por elevações, que poderiam ter funcionado como barreira naturais e um ponto de controle sobre entrada e saída da Vila de Iguassú.

A planta baixa é um desenho técnico elaborado em escala, que representa a vista superior de uma edificação ou ambiente, evidenciando a disposição espacial. Corresponde a uma representação fundamental para o entendimento da organização espacial e para planejamento de projetos arquitetônicos.

Na arqueologia é uma ferramenta fundamental para o registro, análise e interpretações de sítios arqueológicos e remanescente arquitetônico proporcionando aos arqueólogos uma leitura mais precisa das dinâmicas sociais e culturais associadas aos vestígios materiais.

Partindo desta perspectiva, foi realizado o levantamento detalhado do remanescente arquitetônico do antigo Porto de Iguassú. Para isso, optou-se pelo procedimento de registros topográficos manual, com o objetivo de representar graficamente e estabelecer a localização georreferenciada das estruturas visíveis em superfície.



Figura 18. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Levantamento topográfico na área portuária



Medição da área para estabelecer a localização georreferenciada das estruturas visíveis em superfície

Figura 19. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Levantamento topográfico realizado na área do porto de Iguassú



Figura 20 e 21. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Foram utilizados instrumentos simples e eficazes, como trena métrica, nível de bolha, barbante, esquadro e bússola, permitindo a marcação dos alinhamentos, ângulos e diferenças de nível entre as estruturas.

Essa etapa, permitiu mapear os elementos construtivos ainda visíveis, subsidiando a análise espacial e contribuindo para compreensão da organização do porto no contexto da paisagem da extinta Vila de Iguassú.

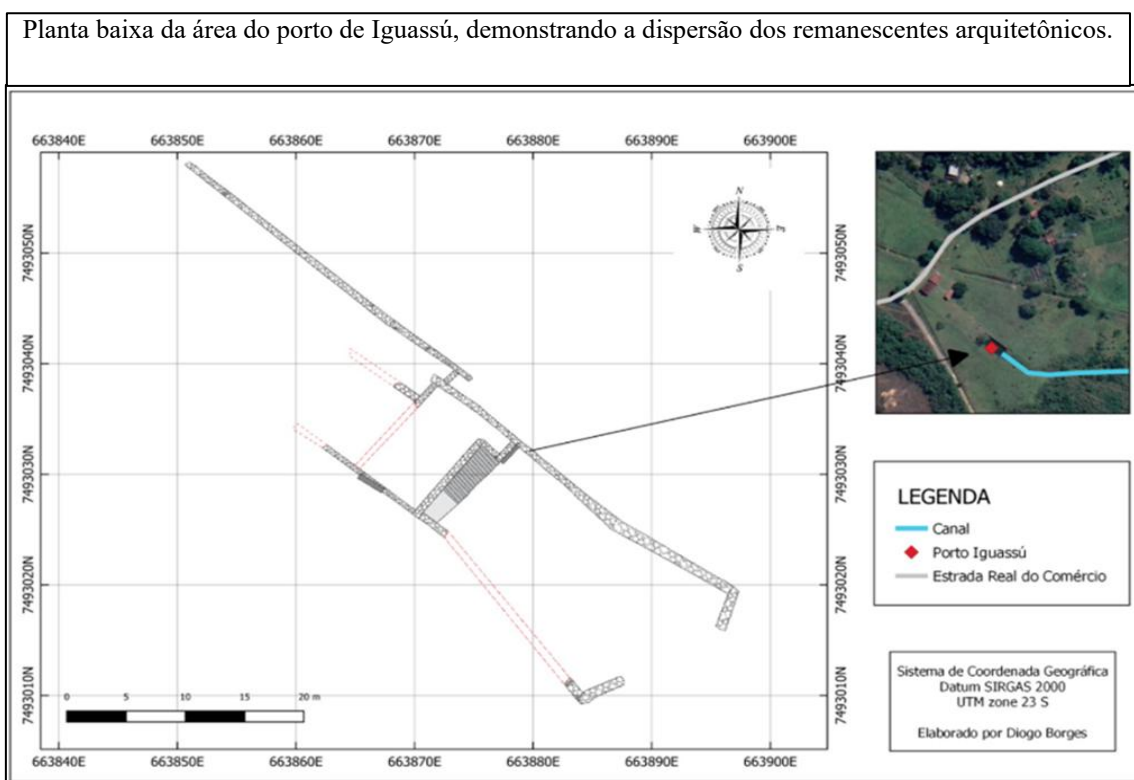


Figura 22. Fonte: Borges (2025).

É importante resaltar que o levantamento topográfico realizado teve como foco os remanescentes arquitetônicos visíveis em superfície, não sendo empregadas metodologias intervenção no subsolo para identificação de estruturas.

Dessa forma, o mapeamento gerado reflete a configuração observável em superfície, sendo que, em alguns pontos na imagem 22, a sinalização em pontilhado indica

a possível continuidade das estruturas além dos limites visíveis, sugerindo a existência de trechos cobertos.



Figura 23. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Após o levantamento topográfico, foram realizadas as análises e descrições sistemáticas dos remanescentes arquitetônico do porto, com o objetivo de identificar os materiais empregados, as técnicas construtivas utilizadas e os padrões de edificações adotados em sua instalação.

Esse procedimento foi conduzido com base nos procedimentos da Arqueologia da Arquitetura, abordagem que integra métodos arqueológicos e arquitetônicos para o estudo dos remanescentes arquitetônicos, considerando aspectos como técnicas de construção, modificações estruturais e relações espaciais. Portanto, os estudos seguiram a descrição, classificação e análise das estruturas, quanto às suas características formais, organização espacial e contexto construtivo, permitindo inferir práticas tecnológicas e escolhas funcionais relacionadas à dinâmica portuária.

Após a etapa de descrição e análises dos remanescentes arquitetônicos, foi realizado um registro fotográfico sistemático das estruturas identificadas. Esse

levantamento teve como objetivo documentar os detalhes construtivos, os materiais empregados e o contexto arqueológicos em que as estruturas se inserem.

A seguir, são apresentados os remanescentes arquitetônicos portuários identificados no entorno da área do antigo Porto de Iguassú, com a devida nomenclatura adotada e ênfase em suas principais características construtivas e espaciais.

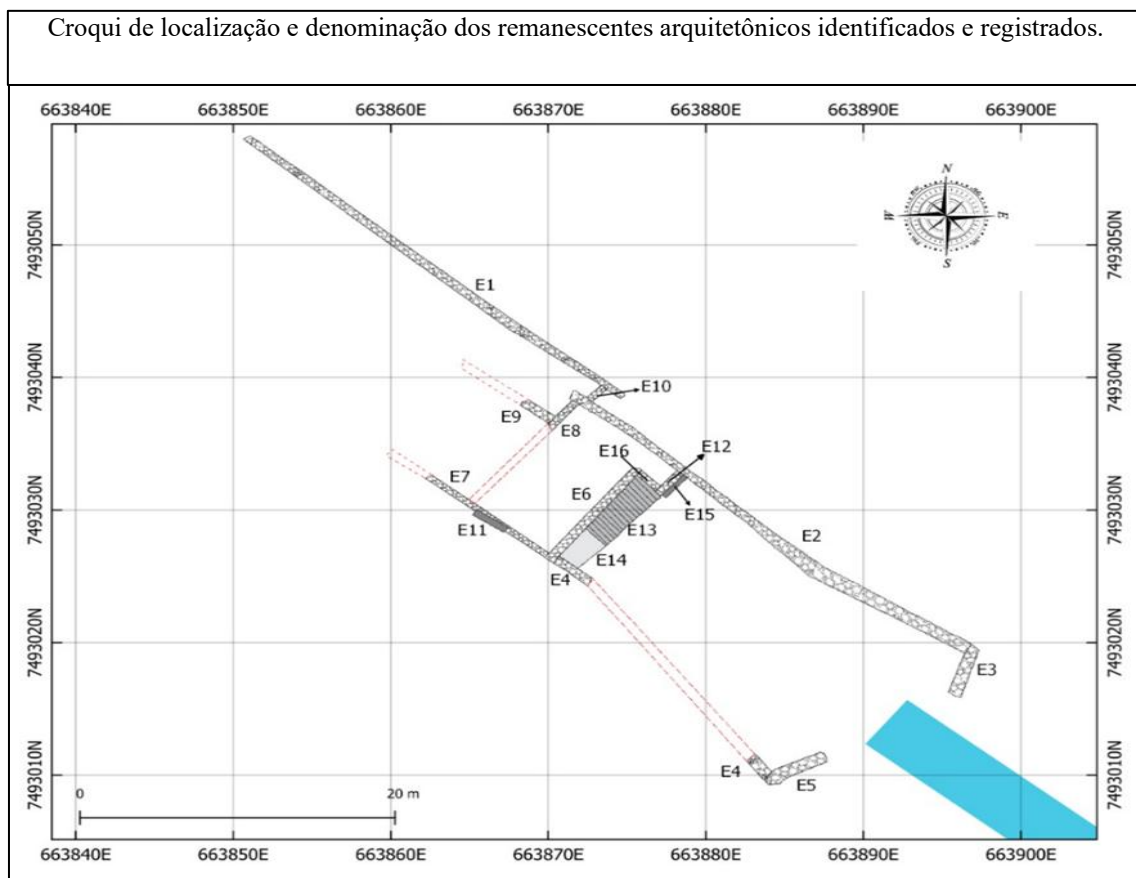


Figura 24. Croqui elaborado e vetorizado por Diogo Borges (2025).

Durante as atividades de identificação e descrição das estruturas que compõem o porto, foram registrados 12 remanescentes arquitetônicos construídos em alvenaria de pedras, compostos por rochas de tamanho diversos, variando em tamanho granulométrico entre seixo e calhau, como formato anguloso, justapostas e assentadas com argamassa. Além disso, identificaram-se duas estruturas formadas por rochas trabalhadas, dentre as

quais destaca-se o remanescente E11, indicado como uma soleira, possivelmente relacionada a um ponto de acesso.

Como característica funcional típica de um porto, destinado ao embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, foi evidenciada a presença de uma escadaria (E13), composta por blocos de rocha gnaisse talhados, e de um platô (E14), em rocha gnaisse plana, indicando um provável local de desembarque junto à margem.

Ao analisar a planta baixa (imagem 24) se observa a distribuição espacial de 16 remanescentes arquitetônicos (E1 a E16). As estruturas se organizam especialmente ao longo de dois eixos diagonais principais, articulados de forma linear angular, o que sugere a presença de um sistema construtivo coerente e funcional, que corresponde com o contexto de um espaço portuário lincado com a via terrestre, Estrada Real do Comércio.



O eixo principal está orientado na direção noroeste-sudeste, composto pelas estruturas E1, E2, E3, E4 e E5. Essa sequência indica a existência de um muro de arrimo e um cais de atracação, estruturado em alvenaria de rochas, que possivelmente acompanhavam o curso do canal. Este alinhamento sugere função de contenção, circulação e delimitação do espaço portuário.

No setor central. Situa-se uma maior densidade estrutural, composto pelas estruturas E6, E12, E13, E14, E15 e E16. Este conjunto demonstra um ambiente de articulação interna, destinado à carga e descarga, acesso vertical e controle de circulação de pessoas e mercadorias. É importante destacar que a estrutura E13, corresponde a uma escadaria, associada a divisórias internas, reforçando a percepção de compartimentação espacial.

Cabe ressaltar a inserção de estruturas secundárias, compostas pelas E7, E8, E9 e E10, formam alinhamentos transversais e elementos de apoio, conectando-se ao eixo principal e ao núcleo central, demonstrando um reforço estrutural ou limites internos, indicando o compartilhamento da área. Os tracejados vermelhos, apontado na planta baixa (imagem 24), correspondem a possível continuação de estruturas que foram identificadas em superfície.

A distribuição espacial dos remanescentes arquitetônicas revela uma organização funcional, sugerindo uma adaptação a área. A morfologia das estruturas e sua articulação indicam uma implantação planejada, com adequação à topografia local e integração à

paisagem fluvial. Abaixo, as figuras 25 e 26, apresentam-se os registros fotográficos e dimensões dos remanescentes arquitetônicos descritos:

[E1]	Descrições
	<p>Remanescente arquitetônico de muro de arrime constituído em rochas gnaisses assentados por argamassa. Comprimento: 34 m. Largura: 0,6 m. Altura: varia entre 0,5 e 0,95 m</p>
	<p>Figura 26 Vista lateral da [E1]. É possível perceber que a estrutura ainda se encontra bastante preservada.</p>

Figuras 25 e 26. Fonte: Cristina Feitosa (2025).


[E 2]	Descrições
	<p>Na [E2], Predominam rochas maiores que as rochas utilizadas na construção da [E 1], indicando necessidade de reforço para suportar o peso e a força da água, o atracamento das embarcações que circulavam no local e a movimentação de cargas como embarque e desembarque.</p>

Figura 27. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Percebe-se que na [E2] a escolha das rochas utilizadas na construção da estrutura, não foi aleatória. A parede é mais espessa que as outras evidenciando necessidade de reforço, para suportar o movimento de embarcações que atracavam no porto. Altura 1,57 cm; Espessura 80 cm. Comprimento 31,85 metros.


[E 3]	Dimensões
	<p>Porta de entrada das embarcações.</p> <p>Parede com Altura: 1,40cm. Espessura: 0,8 m. Base: 3,20m</p>

Figura 28. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

A identificação de remanescentes portuários permitiu o registro da estrutura [E 3], correspondente a uma parede situada no local de entrada das embarcações do antigo porto, atualmente em avançado estado de arruinamento devido à ação do tempo. A estrutura apresenta 1,40 m de altura e aproximadamente 0,80 m de espessura, sendo possível observar que parte significativa de sua extensão já não se encontra preservada.

A imagem a seguir apresenta a estrutura [E 4], uma parede localizada no lado esquerdo do antigo porto, que funciona como revestimento lateral da área de atracação. Observa-se a presença de um suporte metálico embutido na alvenaria, possivelmente destinado à fixação de uma argola. Tal elemento pode ter sido utilizado para a amarração de embarcações ou, alternativamente, como ponto de apoio para facilitar o desembarque de pessoas, garantindo maior segurança durante o acesso ao cais.

[E 4]	Especificações
	<p data-bbox="826 1061 1276 1093">Vestígios de ferragens chumbada na [E4].</p> 

Figura 29 e 30. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Ponto de entrada de acesso ao porto de Iguassú por via fluvial.



Figura 31. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Na figura (31), é possível observar que o porto foi construído cuidadosamente em forma de funil, evidenciando uma clara intenção de organizar e controlar o fluxo de entrada e saída das embarcações. Essa conformação arquitetônica sugere uma preocupação com a eficiência das operações portuárias, tanto no transporte de pessoas quanto nas atividades de carga e descarga de mercadorias, contribuindo para a funcionalidade e segurança da área de atracação.

Com base na análise das imagens e nas medidas das estruturas e remanescentes do porto de Iguassú, é possível inferir que o local não possuía infraestrutura adequada para receber embarcações de grande calado.

A conformação e as dimensões do porto indicam que sua operação estava restrita a embarcações de pequeno porte. Essa hipótese é corroborada por Oliveira (2010), segundo o qual, o trajeto da produção agrícola era feito da fazenda aos pequenos rios e dos rios ao Porto de Iguassú. Uma vez descarregadas no porto, as mercadorias seguiam viagem em embarcações de casco raso como as chatas, ou canoas e faluas movidas por velas e remos, até o porto da cidade do Rio de Janeiro (Oliveira 2010).

Mapa da planta de Iguassú velho produzida pelo Cel. Conrado Jacob Niemeyer, 1837.

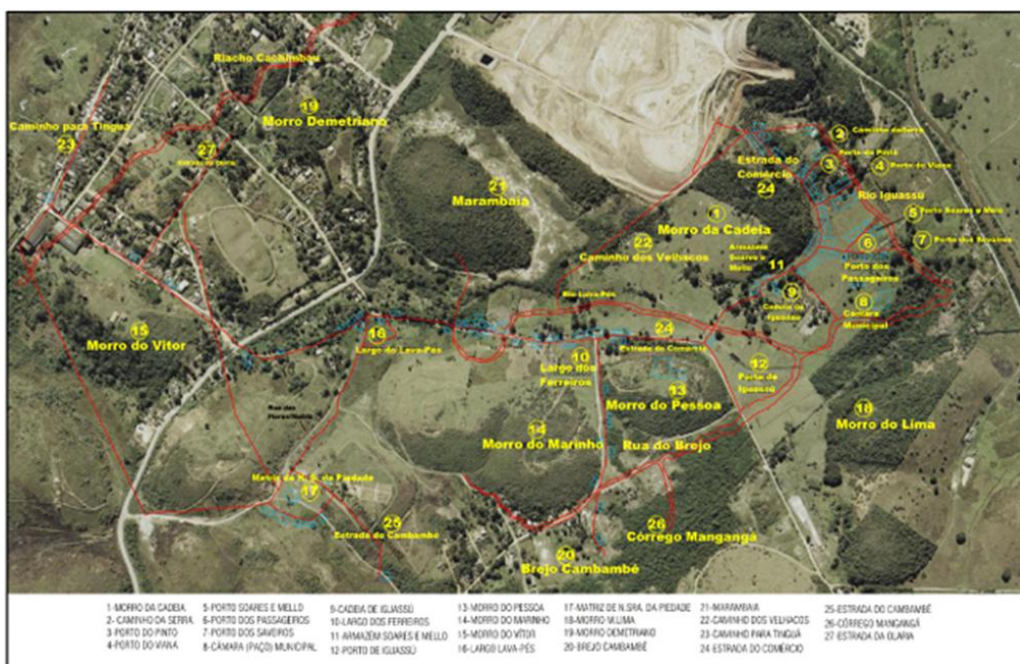


Figura 32. Sobreposição com base em VIDAL, (BORGES, 2025).

A localização do porto de Iguassú é representada pelo número 12, situado a aproximadamente 140 metros das ruínas dos edifícios onde ficavam localizados os prédios da câmara e da cadeia de Iguassú, representados respectivamente pelos números 8 e 9, local onde abrigavam as funções administrativas e jurídicas da localidade. As evidências também sugerem que a posição onde o porto foi instalado facilitou o controle das autoridades sobre a entrada e saída de todos os transeuntes e habitantes daquela localidade que utilizavam aquele espaço.

As escavações arqueológicas, realizadas por Diogo Borges, ainda em curso, evidenciam que os edifícios próximos à área do porto estão numa posição elevada, o que permitia uma ampla visão da paisagem urbana e portuária. A localização do porto na praça central, junto aos principais prédios administrativos, mais importantes da vila, sugere que o ordenamento de tais edificações teve objetivos específicos, que iam além das funções jurídicas e administrativas. Nesse sentido, Borges observa que:

Os remanescentes arquitetônicos evidenciados da Casa de Câmara e Cadeia, datada do século XIX, localizado em um ponto elevado, com ampla visibilidade sobre o Porto de Iguassú e estando

em frente à Estrada Real do Comércio – principais vias de acesso a Vila tanto fluvial quanto terrestre – revela-se como um elemento central na organização da paisagem urbana e simbólica da vila. Vale ressaltar que a edificação não apenas abrigava as funções administrativas e jurídicas da localidade, mas também operava como um dispositivo de controle espacial e social (Borges, 2025, p. 274).

Ou seja, as estruturas atuaram como mecanismo de ordem e repressão para regular condutas, num ambiente onde espaço, poder, vigilância e disciplina se entreteciam efetivamente na construção de uma paisagem de controle social e poder.

Nesse cenário, ao integrar-se à paisagem, o porto adquire um novo significado, que transcende a sua função de transportar pessoas e produtos, para se tornar um elemento representativo da história da região. E não só isso; o porto de Iguassú também funcionava como local de socialização e trocas culturais, onde circularam pessoas de várias partes do Brasil e do mundo. Por outro lado, a paisagem, por sua vez, ao incorporar o porto em seu meio físico, adquire uma dimensão simbólica, transformando-se em um local de memória (BORGES, 2025).

O que nos faz pensar a arquitetura portuária como um artefato repleto de significados, que nos possibilita compreender diversos aspectos da sociedade iguassuana no contexto do século XIX. Nesse sentido, sob a perspectiva de Borges, (2025), todo o complexo portuário, incluindo instalações próximas, como comércios, residências, Câmara e Cadeia, além da própria cidade, podem ser interpretados como ferramentas de dominação e se convertem em ponto de referência e vigilância, projetando sua influência sobre o cotidiano de todos os transeuntes e habitantes da antiga vila de Iguassú.


[E5]	Descrição
	<p>Remanescente arquitetônico de parede de rocha, composta por gnaisses de tamanho de seixo fino para grosso, apresentando formato de anguloso. A parede foi construída em forma de funil, sugerindo a necessidade de controle do fluxo de entrada e saída das embarcações.</p>

Figura 33. Fonte: Borges (2025).


[E 10]	Especificações
	<p>Evidência de uma escada localizada no lado direito do porto, sentido Norte.</p> <p>Largura do vão 1,20 m.</p>

Figura 34. Fonte: Cristina Feitosa (2025).


[E 11]	Características e Dimensões
	<p>Evidencia uma soleira de rocha de gnaiss. Observou-se cavidades nas laterais da estrutura, medindo aproximadamente 4 x 4 cm cada, as quais sugerem ter servido como encaixes para a instalação de um portal ou estrutura similar. Há três cavidades retangulares posicionadas na parte central, que pode ter sido utilizadas para a fixação de ferrolhos ou travas. Comprimento: 1,20 m. Largura: 0,4 m Espessura: 0,</p>

Figura 35. Fonte: Cristina Feitosa (2025).


[E 8]	Especificações
	<p>Possível continuação de estruturas que foram identificadas em superfície. Sugerindo que havia no local trechos cobertos, medindo aproximadamente 2,80 m</p>

Figura 36. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

[E 13]	Característica e Dimensões
	<p>Estrutura composta de bloco rochas gnaisses. Formato retangular e superfície alisada. Degraus variando entre 0,40 cm e 0,26 cm de altura. No 5º e no 10º degrau, de cima para baixo, é possível identificar vestígios de ferragens chumbadas na escada. Indicando existência de fixações ou reforços metálicos que faziam parte da estrutura original, contribuindo para sua estabilidade ou funcionalidade. Altura da escada incluindo a soleira: 5,35 m. Degraus: 1,20 x 0,4 m. Base inicial da escada: 2,20m x 2.20m.</p>

Figura 37. Fonte: Cristina Feitosa (2025).


[E 14]	Platô de Desembarque
	<p>O platô apresenta-se em rocha gnáissica plana, configurando um provável local de desembarque junto à margem. A superfície nivelada e resistente sugere que foram intencionalmente utilizadas para facilitar o acesso de pessoas e cargas ao porto. Medidas: 2,20 x 2,20 m.</p>

Figura 38. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Vestígios de calçamento na área externa	Especificações
	<p>É possível perceber que parte do calçamento da área portuária ainda está preservado</p>

Figura 39. Fonte: Cristina Feitosa (2025).

Carta Topográfica da Vila de Iguassú confeccionada pelo cel. Conrado Jacó Niemeyer, 1837

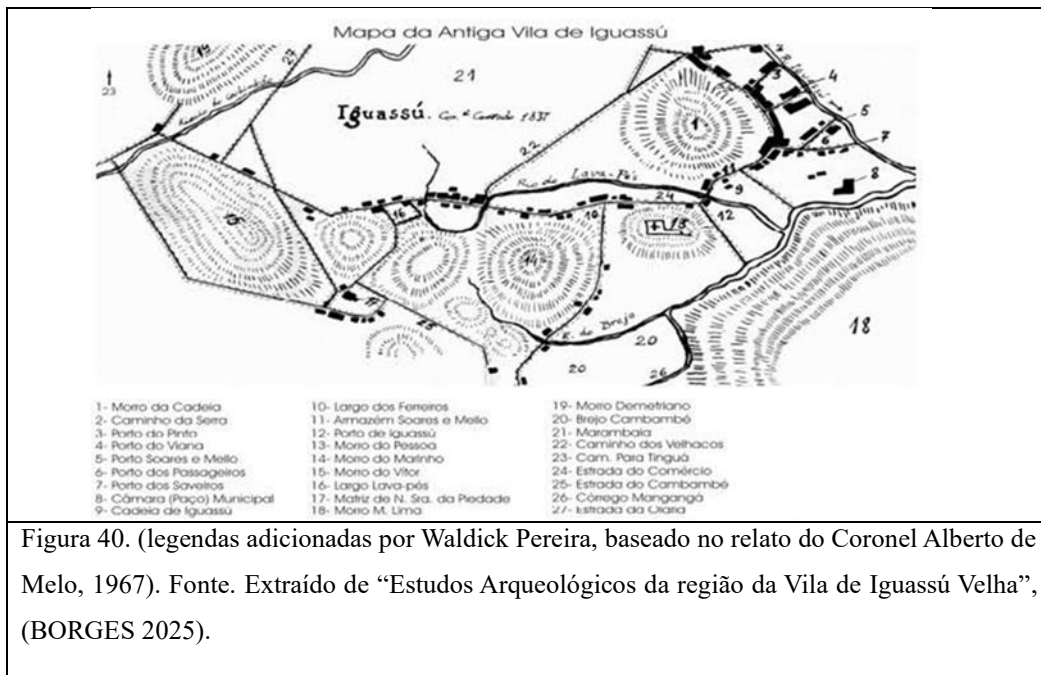


Figura 40. Fonte: Borges (2025).

Considerações Finais

Esse trabalho é uma abordagem dos processos inerentes às estruturas portuárias, suas diversas fases construtivas e a utilização desses espaços pelas sociedades em tempos antigos. Para tanto, foi realizada uma breve análise sobre os primórdios da arqueologia portuária, que, por volta do século XX, deu seus primeiros passos no Brasil. Além disso, o estudo destaca o processo histórico da ocupação, desenvolvimento e criação da Vila de Iguassú. Com ênfase no porto de Iguassú, que foi considerado o mais importante da região.

Com destaque para a relevância do porto e sua influência para o crescimento administrativo, político e social de Iguassú, no contexto do século XIX. Bem como para a Baixada Fluminense e a cidade do Rio de Janeiro nos oitocentos. Conforme mencionado anteriormente, o porto de Iguassú foi um importante entreposto comercial entre as áreas produtoras de café do Vale do Paraíba e a capital do Rio de Janeiro no século XIX.

Esse estudo também buscou fazer uma análise dos diversos aspectos construtivos do antigo porto, suas características e funcionalidades. Através das técnicas da arqueografia, realizamos um trabalho de descrição, registro e documentação dos remanescentes arquitetônicos. Nesse contexto, as evidências, tanto do porto quanto do seu entorno, trazem informações que corroboram para o entendimento da historicidade e do ambiente portuário da Vila de Iguassú.

As atividades de medição, identificação e descrição das estruturas que compõem o porto, objeto principal dessa pesquisa, consideraram aspectos como técnicas de construção, modificações estruturais e sua conexão com a espacialidade onde ele foi implantado.

As pesquisas arqueológicas do porto de Iguassú e do seu entorno são fundamentais para a compreensão do modo de vida das populações que utilizaram aquele espaço, seus hábitos, aspectos culturais, econômicos e sociais no século XIX.

Esse estudo pretende contribuir para preservação dos vestígios culturais e a memória da localidade. Além do mais, pode trazer uma melhor compreensão de como tais atividades moldaram o cotidiano da localidade.

Vale enfatizar que essa pesquisa é só uma preliminar sobre o porto mais importante utilizado para fazer o escoamento de mercadorias da Baixada Fluminense para a cidade do Rio de Janeiro nos oitocentos.

Futuras intervenções arqueológicas no Porto de Iguaçu poderão revelar outras informações e novas percepções no contexto da antiga Vila de Iguassú. Que podem corroborar junto à sociedade para se criar uma conscientização no sentido de preservar as estruturas e remanescentes do antigo porto não somente para as gerações atuais, mas também para as gerações vindouras. Sendo assim, faço minhas as palavras do arqueólogo Luís Freire.

“Se a Arqueologia não tiver significado para a sociedade, para que convém o nosso fazer arqueológico?”

Referencias

AGOSTINI, Camilla. Temporalidades e saberes inscritos em ruínas e memórias. *Vestígios-Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, v. 13, n. 1, p. 29-50, 2019.

ARAUJO, Marcos Paulo Mendes. O atual cenário da preservação da memória na cidade de Nova Iguaçu: uma preocupação com as gerações futuras. *Eventos Pedagógicos*, v. 2, n. 3, p. 92-100, 2011.

BAPTISTA, Márcio Benedito; CARDOSO, Adriana Sales. Rios e cidades: uma longa e sinuosa história. *Revista da Universidade Federal de Minas Gerais*, v. 20, n. 2, p. 124-153, 2013.

BEZERRA, Nielson Rosa. *Escravidão africana no Recôncavo da Guanabara (seculos XVII-XIX)*. Ed. da UFF, Univ. Federal Fluminense, 2011.

BEZERRA, Nielson Rosa. Mesmas margens de outros portos: marinheiros africanos e tráfico atlântico no Recôncavo da Guanabara. *Revista de História Comparada*, v. 7, n. 1, p. 244-261, 2013.

BITOUN, Jan; MIRANDA, Livia; MOURA, Rosa. Cidades médias no Brasil: heterogeneidade, diversidade, e inserção nos espaços rurais brasileiros. *Sistemas urbanos y ciudades medias en Iberoamérica*, p. 44-79, 2017.

BORGES, Diogo. Relatório Final PELOS CAMINHOS DA BAIXADA FLUMINENSE “Estudos Arqueológicos da Região da Vila de Iguassú Velha” 2025

BRANCI, Bruno Gervasio. *A Vila de Iguaçu e a via férrea D. Pedro II: de zona estratégica ao abandono sistemático (1850 a 1872)*. 2014.

BRASIL, Framenet. Projeto de pesquisa. Juiz de Fora, 2011. (CAMARGO)

BRITTO, Ana Lucia; QUINTSLR, Suyá; PEREIRA, Margareth da Silva. Baixada Fluminense: dinâmicas fluviais e sociais na constituição de um território. Revista Brasileira de História, v. 39, p. 47-70, 2019.

CÂMARA, Antônio Alves. Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil. 1888.

CORRÊA, Roberto Lobato. ALBERTO RIBEIRO LAMEGO," O Homem e a Guanabara"(Book Review). Revista Geográfica, v. 33, n. 61, p. 104, 1964.

CRUZ, Maria Cecília Velasco; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno. Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos. EDUFBA, 2016.

CUNHA JÚNIOR, Moaci Vilarino da. Lembranças e esquecimentos: aspectos contributivos das instituições-memória na sua preservação e na construção da identidade cultural da cidade de Igarassu-PE. 2017. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco.

DA SILVA, Lucia Helena Pereira; GENNARI, Luciana. VELHA IGUAÇU SUMIU DOS MAPAS E DA HISTÓRIA?

DA SILVA, Lucia Helena Pereira. Freguesia de Santo Antônio de Jacutinga: um capítulo da história da ocupação da Baixada Fluminense. Revista Uniabeu, v. 9, n. 21, p. 123-137, 130, 2016.

DA ROSA, Leandro Infantini. Arqueologia e Patrimônio Subaquático: as relações entre Ciência, estado e sociedade em Portugal. 2008. Dissertação de Mestrado. Universidade do Algarve (Portugal).

DE ARAÚJO ANDRADE, Vanessa; DE FREITAS, Jéssica; DA SILVA, Gonzaga. Cais do Valongo: memória escravista e herança cultural. História em Revista, v. 25, n. 1, 2019.

DE AZEVEDO, Aroldo. Vilas e cidades do Brasil colonial (ensaio de geografia urbana retrospectiva). Terra Livre, n. 10, 1992.

DE CAMARGO, B. A. V. A.; PAULO, F. Portos do Vale do Ribeira paulista: uma abordagem arqueológica. Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia, v. 8, p. 155-165, 2009.

DE CAMARGO, Paulo Fernando Bava. Portos e mais portos: arqueologia marítima de Cananéia (SP). Navigator, v. 4, n. 7, p. 83-98, 2008.

DE CAMARGO, Paulo Fernando Bava. Arqueologia portuária em Sergipe: teoria e metodologia. Vestígios-Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica, v. 11, n. 2, p. 28-51, 2017.

DE FREITAS, Clayton Rossi; DA SILVA RODRIGUES, Ricardo Antônio. Levantamento Topográfico: necessidade do serviço. PARAMÉTRICA, v. 16, n. 1, 2024.

DE SAINT-ADOLPHE, JCR Milliet. Dictionario geographico, historico e descriptivo, do imperio do Brazil...: obra colligida e composta.. JP Aillaud, 1845.

DE SOUSA, Pero Lopes. Diario da navegação de Pero Lopes de Sousa: (de 1530 a 1532). Typographia Leuzinger, 1927.

DO AMARAL, Rebeca Martins; DA GAMA AFONSO, Herlander Costa Alegre. Áreas verdes e a potencialidade do parque natural municipal de Nova Iguaçu (pnmni) para a hipótese da cesta de bens e serviços territoriais. Revista Produção e Desenvolvimento, v. 8, n. 1, p. e618-e618, 2022.

DO NASCIMENTO, Caio de Luca; VIEIRA, Gabriel Flora; DE SOUZA, Paulo Henrique. Geodiversidade, Paisagem e Arqueologia: o meio físico e seus vínculos com a história dos povos. Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia, v. 20, n. 2, p. 88-89, 2022.

DOS SANTOS GOMES, Flávio. " Para Matar a Hidra": uma História de Quilombolas no Recôncavo da Guanabara-Séc. XIX. 1994.

(FUNARI, Pedro Paulo A. Arqueologia e patrimônio. 2007).

FREIRE, José Ribamar Bessa; MALHEIROS, Márcia Fernanda. Aldeamentos indígenas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ: UERJ, 1997

FREIRE, Luís Felipe et al. Nas águas do velho Chico: por uma arqueologia de ambiente aquáticos no baixo Rio São Francisco-Sergipe/Alagoas. 2013.

FONSECA, TVM da. A região portuária do Rio de Janeiro no século XIX: aspectos demográficos e sociais. Dossiê história marítima e portuária–Almanack (21) [em linha]. 2019.

FORTE, José Mattoso Maia. Memória da Fundação de Iguassú: comemortiva do primeiro centenário da fundação da villa em 15 de janeiro de 1833. Rio de Janeiro: Typographia do Jornal do Commercio, Rodrigues & Cia, 1933. Disponível em:

FORTES, Cynthia Nunes da Rocha et al. Um porto atlântico colonial da América portuguesa: a participação de Jaraguá na formação do território alagoano e na gênese da cidade de Maceió. 2018.

FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mario Sergio Natal. Os portos do Rio de Janeiro Colonial. VI Encontro de Geógrafos da América Latina, 1996.

FRIDMAN, Fania. Um debate sobre a urbanização da província do Rio de Janeiro no Oitocentos. Revista Brasileira de Geografia, v. 2, p. 107-124, 1850.

GOMES, Telmo. Embarcações regionais da tradição portuguesa. Edições Inapa, 1997.

GOULARTI FILHO, Alcides. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. Economia e sociedade, v. 16, p. 455-489, 2007.

GONZALEZ, Manoel Mateus Bueno. ARQUEOLOGIA MARÍTIMA DO PORTO DE SANTOS UMA TRANSIÇÃO CENTENÁRIA.

HISSA, Sarah. A fotografia arqueológica: entre a mimese e a criação. Revista Habitus-Revista do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia, v. 13, n. 2, p. 71-88, 2015.

HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. 2015.

<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca>

[catalogo?view=detalhes&id=244757/](https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca/catalogo?view=detalhes&id=244757/) Consulta em novembro de 2024.

<https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/terra-da>

https://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101392/trapiches_porto.pdf

KIDDER, Daniel Parish. Reminiscências de viagens e permanência no Brasil: Compreendendo notícias históricas e geográficas do império e das diversas províncias. 1972.

LAMARÃO, Sérgio. Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1991.

LAMEGO, A. R. O homem e a Guanabara. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

LAURENTINO, Eliana Santos; FERNANDES, Rui Aniceto. O papel do Instituto Histórico na construção de memórias sobre a Baixada Fluminense (1971-1985). Maracanan, n. 26, p. 351-368, 2021.

LIMA, Tania Andrade; SENE, Glaucia Malerba; SOUZA, Marcos André Torres de. Em busca do Cais do Valongo, Rio de Janeiro, século XIX. Anais do museu paulista: história e cultura material, v. 24, n. 1, p. 299-391, 2016.

MACHADO, Mônica Sampaio; GOMES, Angela Nunes Damasceno. Exemplos brasileiros de geografia histórica: considerações sobre as obras de Maurício Abreu e Antoni Carlos Robert Moraes. Geo UERJ, v. 1, n. 24, p. 18-35, 2013.

MESQUITA, João Lara. Embarcações típicas da costa brasileira. Editora Terceiro Nome, 2018.

NÉMETH, Peter Santos. O feitio da canoa caiçara de um só tronco: A cultura imaterial de uma nação, em 25 linhas. Dossiê para instrução de processo de registro de bem cultural de natureza imaterial junto ao IPHAN. São Paulo: IPHAN, 2011

NOVAES, A. Os caminhos antigos no território fluminense.(2008). Instituto Cultural Cidade Viva. Inventário das fazendas do Vale do Paraíba Fluminense. Recuperado de: <http://www.institutocidadeviva.org.br/inventarios/sistema/wp-content/uploads/2008/06/oscaminhosantigos.pdf>.

OLIVEIRA, Nelson Henrique Moreira de et al. Forros senhores da freguesia de Nossa Senhora da Piedade do Iguaçu-Fins do século XVIII. 2010.

PÁDUA, José Augusto; CHAMBOULEYRON, Rafael. APRESENTAÇÃO- Movimentos dos rios/movimentos da História. Revista Brasileira de História, v. 39, p. 15-24, 2019.

PEREIRA, Waldick. A mudança da vila: história iguaçuana. 1970.

PEREIRA, Waldick. Cana, café & laranja: história econômica de Nova Iguaçu. Fundação Getúlio Vargas/SEEC, 1977.

POPPINO, Rollie E. A century of the Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. *Hispanic American Historical Review*, p. 307-323, 1953.

Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu. Nova Iguaçu inicia escavação no Parque Histórico e Arqueológico de Iguassu Velha. Disponível em: <<https://www.novaiguacu.rj.gov.br/2023/05/22/nova-iguacu-inicia-escavacao-no-parque-historico-e-arqueologico-de-iguassu-velha-2/>>. Acesso em: 30 jun. 2024.

REIS, João José. Quilombos e revoltas escravas no Brasil. *Revista usp*, n. 28, p. 14-39, 1996.

RODRIGUES, Adrianno, De Maxambomba a Nova Iguaçu (1833-90's): economia e território em processo. 2006. Tese de Doutorado. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ.

RODRIGUEZ, Ana Paula Souza. O bem morrer no recôncavo da Guanabara (Freguesia de Nossa Senhora de Piedade do Iguaçu, século XVIII). 2009.

SÁ, Teresa. Lugares e não lugares em Marc Augé. *Tempo social*, v. 26, p. 209-229, 2014.

SANTOS, Luciana de Souza. Sob as águas do Rio Sergipe: relação comercial e marítima do porto de Santo Amaro das Brotas/SE a partir do tráfico interno de escravos no século XIX. 2014.

SANTOS, Vanicléia Silva; SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira; HOLL, Augustin Ferdinand Charles (Ed.). *Arqueologia e história da cultura material na África e na diáspora africana*. Brazil Publishing, 2019.

SILVA, Lucia. De Grande Iguaçu à Baixada Fluminense: Formação econômica e urbana de uma região. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13a Conferência Internacional de História de Empresas, Niterói-RJ 2017.

SILVA, Lúcia. Maxambomba de Iguassu: de fazenda à cidade. In: *Anais do I Congresso Histórico Internacional: As Cidades na História: população*. Guimarães: Forward. 2012.

SILVEIRA, Camila Fabiane da. Arqueologia do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul:(1876-1940). 2019.

SILVEIRA, L. A.; RIBEIRO, M. Â. C. Situando Duque de Caxias no contexto metropolitano da Baixada Fluminense: de cidade-dormitório a cidade plena. Revisitando o Território Fluminense VI, v. 6, p. 209-258, 2017.

SOARES, Fernanda Codevilla. Arqueologia das fortificações: perspectivas. Florianópolis, Lagoa Editora, 2015.

TEIXEIRA, Cássio Adriano Nunes et al. Navegação interior brasileira. 2018.

VERSIANI, Flávio Rabelo. Escravidão no Brasil: Uma análise econômica. Revista Brasileira de Economia, v. 48, n. 4, p. 463-478, 1994.