



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA

CLARA SOUZA LEÃO PESSOA MOURA

ARQUEOLOGIA DOS PORTOS DE SERGIPE: UMA ESCAVAÇÃO GRÁFICA DO
“CORREIO SERGIPENSE” (1840-1866)

Laranjeiras

2024

CLARA SOUZA LEÃO PESSOA MOURA

**ARQUEOLOGIA DOS PORTOS DE SERGIPE: UMA ESCAVAÇÃO GRÁFICA DO
“CORREIO SERGIPENSE” (1840-1866)**

Artigo apresentado ao Curso de Bacharelado em Arqueologia do Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Arqueologia

Orientador: Prof. Dr. Paulo F. Bava de Camargo

Laranjeiras

2024

Apresentação

Este artigo foi apresentado para uma banca examinadora como requisito final para a obtenção do bacharelado em Arqueologia pelo Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (DARQ/UFS). A formatação do do trabalho está de acordo com as recomendações da revista Navigator.

ARQUEOLOGIA DOS PORTOS DE SERGIPE: UMA ESCAVAÇÃO GRÁFICA DO “CORREIO SERGIPENSE” (1840-1866)

CLARA SOUZA LEÃO PESSOA MOURA

Resumo

Este artigo apresenta resultados de uma investigação do movimento portuário da província de Sergipe e de como a navegação era reportada pela mídia. Através da escavação gráfica do periódico ‘Correio Sergipense’, usando de exemplares disponibilizados na Hemeroteca Digital Brasileira que englobam o período de 1840-1866, foi possível compreender melhor esse período e aspectos históricos e econômicos da sociedade sergipana do século XIX.

Palavras-chave: Sergipe; Correio Sergipense; Movimento Portuário; Periódicos.

Abstract

This article shows the results of an investigation of the shipping movement of the province of Sergipe and how the navigation was reported in the media. Through the graphic excavation of the ‘*Correio Sergipense*’ journal, by using pieces digitalized in *Hemeroteca Digital Brasileira* that involves the period from 1840-1866, it was possible to better understand this time frame and historic economic aspects of their Sergipe’s society from the XIX century.

Keywords: Sergipe; Correio Sergipense; Shipping Movement; Journals.

Introdução

Há mais de uma década foi iniciado, na Universidade Federal de Sergipe, um projeto denominado ARQUEOPSE – *Arqueologia dos portos de Sergipe e entorno: localização, cadastro e contextualização de bens culturais* que visa ampliar o conhecimento dos portos sergipanos e assessorar no desenvolvimento acadêmico de estudantes, agregando também, sentido e compreensão da história sergipana e da arqueologia de ambientes aquáticos (Moura; Bava-de-Camargo, 2023; Bava-de-Camargo, 2018; Bava-de-Camargo, 2017a; Bava-de-Camargo, 2017b; Bava-de-Camargo, 2009).

Este artigo foi construído a partir de uma pesquisa de iniciação científica procedente do projeto ARQUEOPSE, que vem sendo desenvolvida desde 2021. O relatório de pesquisa de 2022 reúne dados de notícias recortadas de todos os periódicos sergipanos disponíveis, incluindo o Correio Sergipense, e teve seus resultados publicados recentemente (Moura; Bava-de-Camargo, 2023). No ano seguinte, os esforços foram redirecionados para investigar relatórios presidenciais da província de Sergipe, buscando informações que complementassem os dados obtidos através das peças dos periódicos, como quadros das embarcações que passaram pelos portos sergipanos, obras realizadas pelo governo para o benefício da navegação e tabelas com quantidades de carga importada e exportada. Desde então, a temática principal vem se desdobrando para abordar diversos subtemas a fim de levantar dados e compreender cada vez mais a história da navegação e dos espaços portuários brasileiros, mais especificamente, sergipanos.

Diferente de peças líticas ou vasos de cerâmica, uma embarcação nunca era descartada: mesmo nos casos de naufrágios, era comum recuperar-se o máximo de carga e peças possíveis logo após o sinistro, visto o alto custo do material – exemplos sensíveis ocorridos no Brasil são os naufrágios da fragata *Thetis* (1830) e do veleiro de quatro mastros *Prince of Wales* (1861), ambos navios ingleses (Garcia *et al.*, 2024, p. 9). Consequentemente, a forma de estudar as embarcações naufragadas não pode depender apenas dos artefatos abandonados ou descartados, sendo necessária a adoção de diferentes métodos de pesquisa.

Esta pesquisa busca estudar a sociedade sergipana através da disciplina ‘Arqueologia de Ambientes Aquáticos’ que vem se desenvolvendo contemporaneamente no Brasil para melhor compreender a abrangência temática do que muitos conhecem apenas como Arqueologia Marítima (Rambelli, 2003; Duran, 2008; 2012 *apud* Bava-de-Camargo, 2017a). Essa área é o

fruto de diversas transformações teóricas desde a solidificação do estudo da inicial ‘arqueologia subaquática’ (Bass, 1966).

Uma das primeiras e mais promissoras obras teóricas foi o livro de Muckelroy (1978) que, baseado nas ideias processuais de tentar aproximar a arqueologia das ciências naturais, estabeleceu abordagens para o estudo da arqueologia marítima (p. 4) e funções de embarcações nos sistemas culturais explorados pela arqueologia (p. 216). Outros autores, como Gould (2011), compartilham certos pensamentos de Muckelroy em relação aos processos culturais que englobam as embarcações, acrescentando que tanto os processos quanto as instituições envolvidas podem ser identificados e explicados pela arqueologia.

Por causa da importância do trabalho de Muckelroy, a arqueologia marítima passou muito tempo ligada ou fortemente inspirada pelo processualismo. Eventualmente surgem obras que, mesmo se apoiando nas bases teóricas processuais, começam a observar o material arqueológico por um ponto de vista teórico pós-processual. Essa mudança transparece pelo termo ‘arqueologia marítima’ que cresce e engloba a arqueologia náutica e subaquática, e parece tentar incorporar tudo que envolve a água, mas por suas limitações, não pode dar conta de tudo o que pode ser estudado pela arqueologia. Assim surge a ‘Arqueologia de Ambientes Aquáticos’.

Com tantas novas formas de pensar e fazer arqueologia, aparecem novos termos e pesquisas que precisam de novos conceitos que os incluam. Duran (2012) reconhece a necessidade da definição de termos, defendendo uma ideia de arqueologia que abrange desde as embarcações, submersas ou não, a portos e locais costeiros que fazem parte e interagem diretamente com a sociedade e cultura “do mar”. Rönny (2013) reitera a função da arqueologia enquanto uma ciência que busca compreender, não objetos, mas pessoas e sociedade, apontando a necessidade de selecionar contextos para a interpretação do material arqueológico para construir conhecimento verossímil e relevante (Geertz, 1973 *apud* Johan Rönny, 2013, p. 10).

É a partir de todos esses autores que se cria uma pesquisa que visa enxergar as embarcações como parte de um sistema econômico, utilizando a História e os periódicos como recursos para compreender a sociedade sergipana. No estudo dos portos sergipanos no século XIX é possível observar como e por que se formaram laços intensos entre a província e a navegação, dando luz aos motivos que eventualmente causaram uma ruptura na forma de vida sergipana que hoje interage com ambientes aquáticos de forma completamente diferente (Bava-de-Camargo, 2018, p. 5).

A base desta pesquisa também está fundamentada em ideias introduzidas por Anders Andrén (1998) que buscou compreender tensões entre a arqueologia história e pré-histórica, trabalhando para aproximar a análise de artefatos e textos. Várias pesquisas já se apoiaram nessas orientações e um dos desdobramentos teóricos que surgiram incluem práticas presentes nos trabalhos como o de Costa Júnior (2019) e Viana & Bava-de-Camargo (2020), ambos realizaram a análise de cultura material através de imagens.

Cada vez mais, surgem métodos alternativos de estudos da materialidade, como Novaes (2013) que é um exemplo de adaptação de técnicas e desenvolvimento teórico, Santos (2020, p. 107) que trata de como lidar com condições adversas a atividade subaquática e o uso da tecnologia e Bava de Camargo (2023) que trata de um naufrágio englobando um contexto mais amplo.

Assim como outras pesquisas antes desta (Viana; Bava-de-Camargo, 2020), aqui a notícia é analisada como um artefato ou fragmento arqueológico que contém informações de um objeto e da ação protagonizada por ele, neste caso, diversas embarcações e suas paradas nos portos sergipanos, os sítios arqueológicos. Ainda como diz Anders Andrén (1998), o uso do recurso textual permite a arqueologia histórica a vantagem de certas informações, no caso das notícias de embarcações, o acesso mais fácil a datas e indivíduos envolvidos, detalhes do local, do objeto estudado e das ações protagonizadas. As notícias sobre as embarcações apontam um sistema econômico, social e cultural ligados ao desenvolvimento tecnológico e globalização.

É importante levar em consideração as armadilhas que o material escrito pode oferecer, como a necessidade de compreensão do viés ideológico do escritor e o direcionamento da informação transmitida, e entender quando este tipo de material é a melhor fonte de conhecimento. No caso de pesquisas de naufrágios, essas costumam fornecer muitos dados sobre as embarcações em si, mas raramente sobre os portos que elas frequentavam. Quando o objetivo da pesquisa é o porto ou a região portuária, é necessário expandir a *área e nossos métodos de escavação*.

A busca de notícias de movimentação portuária nos periódicos é como uma escavação arqueológica em que buscamos fazer sentido das ações que são comunicadas. Decorre dessa aproximação das fontes de informação o uso de uma expressão que expressa claramente o trabalho: a escavação arqueológica gráfica. (Moura; Bava de Camargo, 2023, p. 71)

É importante estabelecer essa pesquisa enquanto uma escavação gráfica arqueológica, pois o estudo de periódicos é comumente relacionado à História. No caso dos portos sergipanos, é possível, ainda hoje, observar estruturas e fragmentos *tradicionalmente* arqueológicos em

todo o estado (Moura; Bava-de-Camargo, 2023, p. 71-72), porém os fragmentos de notícias encontrados nos periódicos nos permitem uma visão mais abrangente do passado, “o material escrito é aqui encarado como se fosse fragmento arqueológico, demandando, assim, uma leitura das características materiais descritas nas peças periódicas para a construção da história através da arqueologia” (Viana; Bava-de-Camargo, 2020, p. 8)

Por muito tempo, periódicos não foram usados no estudo de sociedades pela história ou pela arqueologia, eles eram considerados quase como uma ‘propaganda fantasiosa’. Capelato sugere que isso acontecia pois “nos vários tipos de periódicos e até mesmo em cada um deles encontramos projetos políticos e visões do mundo representativo de vários setores da sociedade” (2005 *apud* Pinto, 2018, p. 32). Existia a falta de disposição ou pretensão de estudar justamente esse aspecto observado.

Eventualmente, as ciências começaram a assumir impossibilidade do descobrimento da verdade absoluta e aceitar as limitações de quaisquer estudos, incorporando o uso do senso crítico nas pesquisas, pois “(...) no limite, não existe um documento-verdade. Todo o documento é mentira” (Le Goff, 2010 *apud* Pinto, 2018, p. 32). O estudo do viés ideológico e as motivações políticas de documentos é parte desse novo potencial científico, junto com a aceitação que faz parte do papel do cientista observar criticamente o objeto estudado e levar em consideração tópicos como quem o fez, para quem o fez, quando e onde. Essas perguntas são parte da pesquisa, não empecilhos.

Por mais que as notícias publicadas nos periódicos “não possam ser considerados um reflexo da realidade, elas são uma representação real do que aconteceu” (Sodré, 1999 *apud* Pinto, 2018, p. 33). O nascimento de Aracaju e o movimento portuário do século XIX foi uma parte decisiva da história sergipana que foi representada em periódicos, e a análise das notícias publicadas, a reconhecimento dos emaranhados políticos, sociais e econômicos envolvidos com o periódico faz parte do estudo da cultura material.

Os jornais pareciam pouco adequados para a recuperação do passado, uma vez que essas “enciclopédias do cotidiano” continham registros fragmentados do presente, realizados sob o influxo de interesses, compromissos e paixões [...]. Uma “instância subordinada às classes dominantes, mera caixa de ressonância de valores, interesses e discursos ideológicos” (Luca, 2005 *apud* Pinto, 2018, p. 34)

A fala de Tânia de Luca demonstra um grande potencial para esta pesquisa: buscar importância nos registros cotidianos encontrados e entender quais eram os interesses das classes dominantes com seus discursos, o que poderia ter dado origem ou força a esses interesses e como as ações relacionadas a isso modificaram a realidade da sociedade.

O ‘Correio Sergipense’ foi o terceiro periódico criado pelo Monsenhor Antônio Fernandes da Silveira, em 1838. Porém, com pouco tempo de atividade, foi vendido para o governo provincial (Pinto, 2018, p. 44). Este foi um dos primeiros periódicos sergipanos publicados, tendo também um longo período de publicação e uma quantidade maciça de números preservados, fazendo dele uma ótima opção para estudar as notícias cotidianas transmitidas e sua relação com os interesses da classe dominante.

Visto que o periódico passou a ser administrado pela Província desde 1838, e esta pesquisa trabalha com exemplares publicados entre 1840-1866, apresentamos resultados e discussões diretamente relacionados ao uso de periódicos pela classe dominante política, que frequentemente distribuía, pelo jornal, relatórios de assembleias e anúncios oficiais. Não há como, nem porque, negar que existe um controle narrativo forte nas notícias do ‘Correio Sergipense’, mas isso se apresentou como mais um tópico a ser explorado.

O levantamento e análise de exemplares foi feito na Hemeroteca Digital Brasileira, onde foram encontradas múltiplas publicações do ‘Correio Sergipense’, que vão desde 1840 a 1866. Inicialmente contei com a busca de palavras-chave para encontrar notícias portuárias, mas esse método se provou pouco eficaz, então recorri a análise individual das unidades, obtendo o resultado de 1.803 artefatos arqueológicos sobre o movimento dos portos sergipanos espalhados por 7.610 páginas.

Figura 1 - Notícia de entrada, Correio Sergipense (04/07/1855)

MOVIMENTO DO PORTO.

ENTRADA DO DIA 29 DE JUNHO.



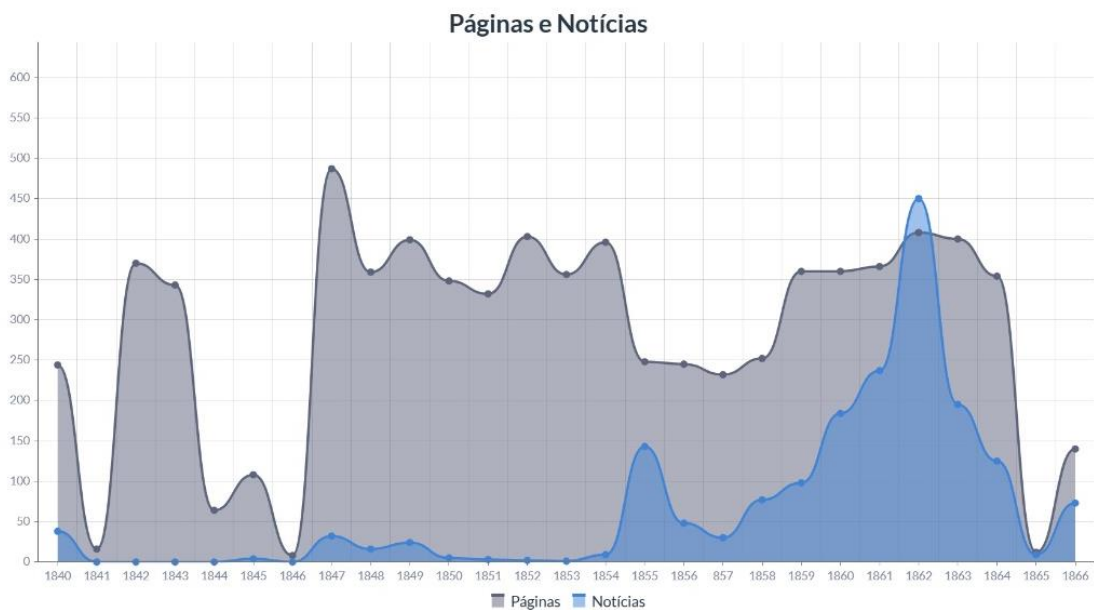
Do Penedo o Vapor Nacional Santa Cruz de 178 Toneladas Capitão Manoel Francisco Alves, Proprietario a Companhia Santa Cruz , com 23 pessoas de equipagem, carga (para a Bahia) varios generos, com vinte quatro horas de viagem , Passageiros para esta Provincia , Antonio Joaquim da Fonceca Neves , duas Senhoras suas filhas , e uma escrava de nome Delfina , João Simões da Silva Samongo , André da Silva Lemos, o africano forro André da Silva , o Inglez Matheos Wylie , além de outros que seguem para a Bahia.

Fonte - Fundação Biblioteca Nacional.

O gráfico 1 mostra uma comparação do número de páginas analisadas e número de notícias encontradas que notificavam a entrada ou saída de alguma embarcação. É possível observar que, entre 1847-1864, foi analisada uma boa quantidade de páginas, mas a quantidade de notícias pertinentes ao movimento portuário é flutuante.

Após o levantamento de dados, a pesquisa então se voltou à exploração do viés ideológico do 'Correio Sergipense', da navegação dos portos sergipanos, das relações comerciais da província e das anomalias identificadas nesse gráfico. Buscamos compreender o entrelaçado de eventos comuns e excepcionais que construíram a história, e boa parte da estrutura, sergipana no século XIX

Gráfico 1 - Páginas e Notícias



Fonte: De autoria própria.

Resultados

O gráfico 1 mostra a abundância de páginas e quantidade de notícias encontradas durante o recorte estudado, o que nos permite avaliar a concentração de dados levando em consideração a disponibilidade de material de cada ano. Foram analisados vários periódicos na década de 1840, mas as notícias portuárias só foram significativas no ano 1840, com uma leve recuperação no fim da década. O início dos anos 1850 não são melhores: apesar da consistente quantidade de material, os avisos de chegada e saída de embarcações não são expressivos e recorrentes até que Aracaju se torna a capital da província.

Podemos então olhar para a sociedade sergipana em dois períodos com dados muito distintos; eles enfatizam algumas das maiores mudanças na navegação e comércio sergipano: o primeiro é entre 1840 e 1854, quando o periódico era sediado em São Cristóvão e quase 80% das notícias falavam de embarcações que pertenciam a pequenos comerciantes e 97% das notícias eram sobre embarcações nacionais; o segundo é de 1855 a 1866, quando Aracaju tinha se tornado a capital da província, e 23% das notícias falavam dos vapores de companhias de navegação e cerca de 88% das notícias eram sobre embarcações brasileiras.

É importante ressaltar que durante o primeiro período foram encontradas 134 notícias, enquanto 1.669 foram dos periódicos de 1855-1866. Essa mudança drástica de frequência está associada à importância que o comércio pela navegação obteve em Sergipe, a adição do porto de Aracaju às paradas dos vapores e à crescente alfabetização e interesse em notícias.

Barras

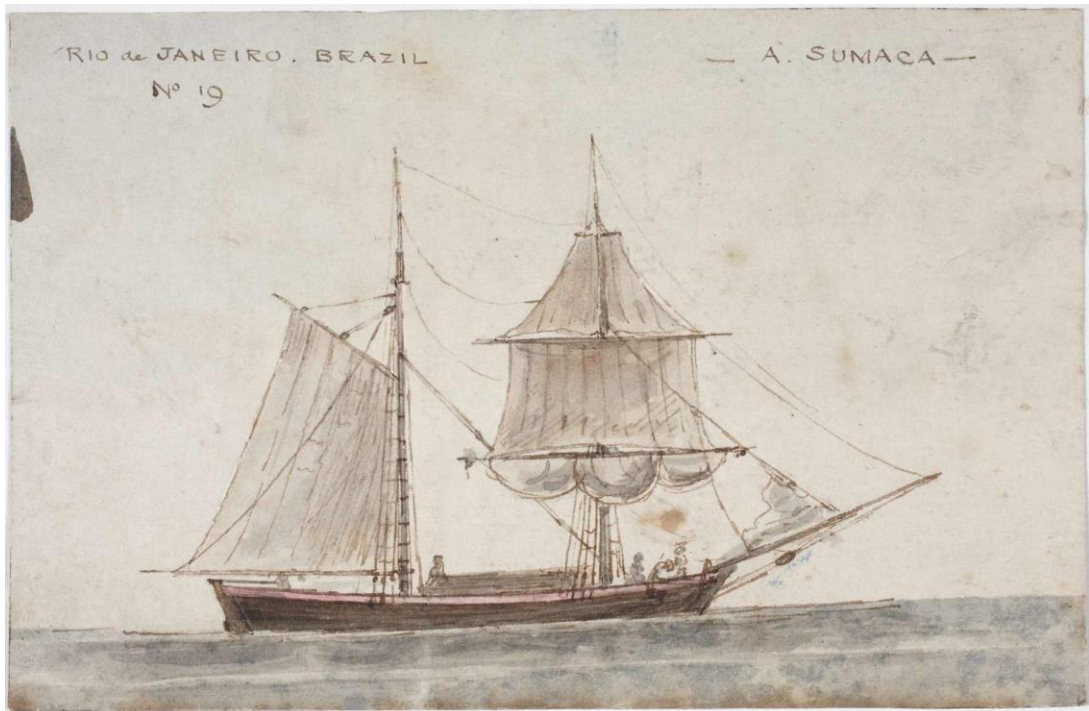
Figura 2 – Carta topográfica da província de Sergipe



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional, 1831.

Apesar da província ter vários rios e alguns canais de ligação entre eles, quase todas as barras eram rasas e arenosas (Almeida, 1984, p. 22), e por muito tempo isso não causou grandes impasses, pois Sergipe, enquanto uma pequena região da grande capitania da Bahia, podia facilmente escoar o relativamente pequeno excesso da produção agrícola por sumacas e canoas, embarcações de modestas dimensões e que podiam passar por rios rasos. Após a separação da Bahia, no início do século XIX, a navegabilidade das barras sergipanas se torna um problema a ser resolvido para o desenvolvimento da província.

Figura 3 – Sumaca



Fonte: Pink, 1821.

Até o século XVIII, Sergipe tinha 5 barras navegáveis (figura 2), porém já nas primeiras décadas de 1800, a barra do rio Japarutuba estava se fechando rapidamente (Almeida, 1984, p. 30). Alguns dos vários recortes de Assembleias Provinciais no ‘Correio Sergipense’ falam sobre projetos para limpeza e dragagem do rio, ou até mesmo a criação de um canal que ligasse a barra do Japarutuba ao rio Pomonga para que os produtos pudessem ser transportados mais facilmente para a barra do Cotinguiba. Discursos e propostas aparecem desde o exemplar nº 450 do periódico em 1843, mas apesar de muitas drenagens feitas e muitos projetos para a melhora do canal, não houve impacto significativo.

A barra do São Francisco, por muito tempo permitiu o transporte de produtos de Propriá e Vila Nova, mas Penedo era “certamente o mais importante porto do rio São Francisco”, fazendo, inclusive, transporte de produtos sergipanos (Almeida, 1984, p. 25). Além da disputa dos portos, a barra quando muito chegava a 18 palmos de profundidade, “(...) as embarcações que a procuravam não podiam ter mais de 10 pés de calado sem se submeterem a grandes riscos” (Almeida, 1984, p. 25) e precisavam de boas condições específicas para entrar e sair da barra sergipana.

Dentre as barras da província, a do Rio Real era a mais funda, mas ainda assim dependia da maré para o acesso das embarcações maiores, uma vez que o nível da água recuava bastantes nos horários de baixa (Almeida, 1984, p. 25). Ainda de acordo com Almeida, o real desafio da barra do Rio Real eram as marés matinais violentas que faziam necessários rebocadores a vapor

para auxiliarem os veleiros com a saída, o que só foi providenciado pelo governo na segunda metade do século. Apesar dos desafios que a região apresentava aos veleiros, sempre foi um rio de portos movimentados devido aos aglomerados urbanos que se formaram perto, especialmente Estância e Santa Luzia, e eventualmente a popularização dos vapores facilitou o acesso para essas embarcações.

São Cristóvão foi fundada em 1590 e o rio Vaza-Barris sempre foi parte essencial das suas transações com o mundo, mas talvez pelas condições arenosas dos rios de Sergipe ou pelo avanço tecnológico náutico, essa conexão estava prejudicada. Cada vez mais, seu estuário era descrito como de péssima abordagem e a barra era famosa por acidentes (Almeida, 1984, p. 29). Entre 1844 e 1855 a contribuição de exportação da Barra de Sergipe, também conhecida como Barra do Vaza-Barris, foi de 8,2% para 1,9%, mostrando que, após a transferência da capital, até as poucas embarcações que a frequentavam foram desviadas para outros portos sergipanos.

Mesmo antes da fundação de Aracaju, a Barra do Cotinguiba era a mais movimentada da província (Almeida, 1984, p. 40). Laranjeiras, Maruim e Riachuelo eram grandes produtoras agrícolas e usavam o rio Cotinguiba para transportar, principalmente, açúcar para a Bahia desde o século XVIII. Além dos pequenos portos e trapiches das cidades agrestinas, existia mais próximo do litoral o Porto das Redes e o Porto dos Coqueiros, e eventualmente foi criado o Porto de Aracaju. Apesar do baixo nível do rio e da mesma característica arenosa de toda a província, esta barra conseguiu se destacar por causa da abundância dos produtores já citados e das estruturas improvisadas para concentrar os produtos o mais próximo possível da costa.

Havia na barra do Cotinguiba, práticos que precisavam, constantemente, auxiliar navegadores a desviarem de pontos mais baixos ou bancos de areia na entrada e sempre aconselhavam a utilização da maré alta e dos tempos de forte chuva para facilitar a saída de embarcações. Isso era especialmente necessário para os veleiros “não miúdos” que saíam dos portos carregados (Almeida, 1984, p. 35). Dito isso, antes da criação de Aracaju, o porto era bem mais distante e com a estrutura extremamente precária, então a fundação da nova capital no estuário do rio Sergipe serviu para guiar a entrada segura de equipes que não conheciam as águas sergipanas.

Após o nascimento de Aracaju e seu porto, começam a ser postas em prática algumas medidas que facilitam o comércio da barra com outras províncias e países, como a alfândega, e seu o rendimento de exportação aumenta mais de 50% entre 1855 e 1870 (Almeida, 1984, p.

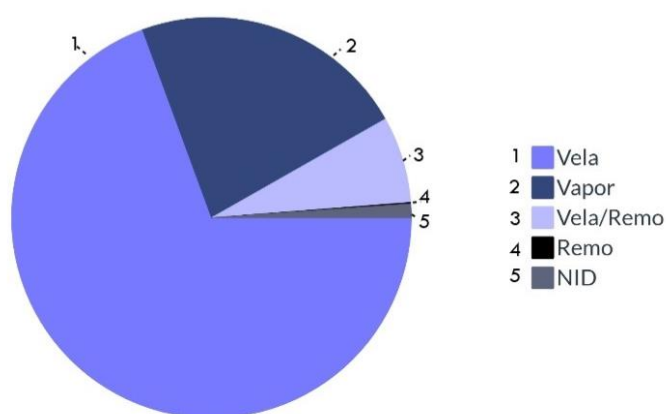
40). A cidade dá outras opções aos produtores que usam os rios Cotinguiba e Sergipe que não seja escoar a produção por canoas e sumacas para a Bahia, além de facilitar a navegação dos muitos que continuam fazendo negócios com seus vizinhos.

Embarcações

Durante o século XVIII houve uma grande corrida para a invenção de embarcações a vapor e, no início de 1800, finalmente houve iniciativas bem-sucedidas (Gilfillan, 1927; Dourado, 2017). Gilfillan afirma, no entanto, que a primeira embarcação era uma invenção maluca, impossível de ser controlada e lenta como um processo geológico (1927, p. 531, *tradução nossa*). Foram décadas de melhorias até que embarcações a vapor conseguissem enfrentar correntezas, ventos e tempestades, para então se popularizarem como meio de transporte.

Eventualmente, um vapor atracou pela primeira vez num porto brasileiro, em 1819, porém apenas em 1833 foi editado um decreto que previa a concessão de privilégios de navegação em portos nacionais, encorajando a disseminação das embarcações a vapor (Dourado, 2017, p 3). Os dados dessa pesquisa abrangem embarcações ativas durante 1840-1866, então, como esperado, embarcações a vela são esmagadora maioria.

Gráfico 2 - Propulsão das Embarcações
Propulsão das Embarcações

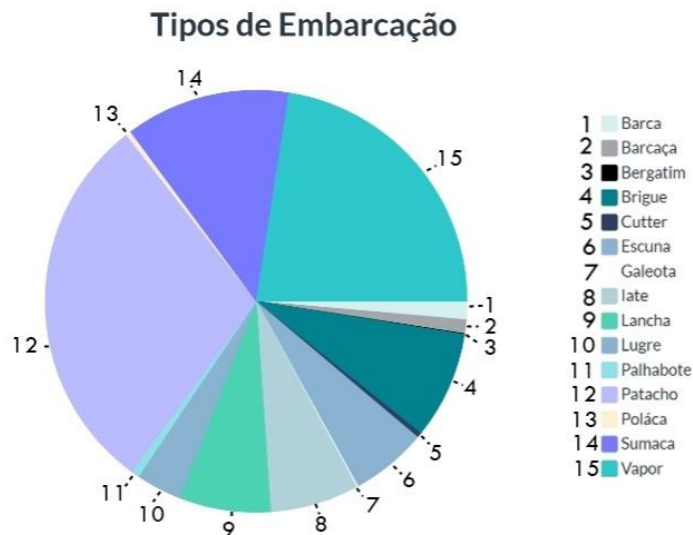


Fonte: De autoria própria.

Dentre as 1.803 notícias encontradas, 1.251 (69,4%) se referiam a embarcações a vela, 404 (22,4%) noticiavam barcos a vapor, 126 (7%) eram lanchas ou lanchões, 2 (0,1%) foram 2 galeotas alemãs e 20 não foram identificadas. A propulsão 'não identificada', na verdade, é apenas uma: a embarcação *Bom Destino* que atracou em Aracaju em 06 de fevereiro de 1857,

porém 19 vezes foi noticiada a chegada ou saída de barças e não foi possível identificar se o termo foi utilizado para outro tipo de barco ou se esses eram rebocados.

Gráfico 3 – Tipos de Embarcações



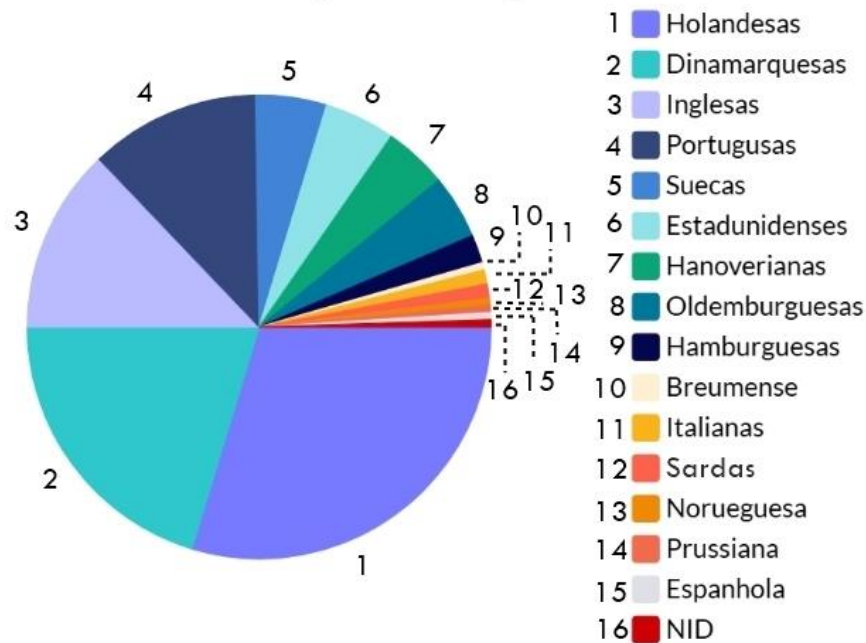
Fonte: De autoria própria.

No gráfico 3 estão listados os tipos de embarcação encontrados nas notícias, bem como a representação da sua quantidade nas notícias dos periódicos. Nesta pesquisa, foi considerada embarcação a remo apenas a galeota; lanchas foram categorizadas enquanto remo/vela; barças não tem propulsão; embarcações movidas a vapor raramente eram identificadas além disso; e todos os outros tipos de barcos listados são embarcações a vela de diversos portes e características, mas com a sumaca prevalecendo nos anos 1840 e o patacho tomando força a partir da década de 1850.

Considerando que nas décadas de 1820 e 1830 navios estrangeiros entravam em Sergipe apenas em caso de emergência, não foi surpresa que das 1.803 peças *escavadas*, 1.601 relatavam a chegada ou saída de embarcações nacionais. A partir de 1839, no entanto, é inaugurado o comércio direto com a Europa e barcos estrangeiros passam a entrar nos portos para comércio de pequena monta (Almeida, 1984, p. 52). O gráfico de embarcações estrangeiras contém a proporção de várias nacionalidades que foram encontradas nas notícias e ajuda a evidenciar quais países mantinham uma ponte comercial mais frequente e intensa com portos sergipanos.

Gráfico 4 - Embarcações Estrangeiras

Embarcações Estrangeiras



Fonte: De autoria própria.

A maioria esmagadora das embarcações estrangeiras foram identificadas, causando surpresa pela presença em peso de embarcações holandesas e dinamarquesas, e entre os descritos, muitos são reconhecidos como nações até hoje, com a exceção da Sardenha que foi anexada a Itália em 1861 e Hanôver, Oldemburgo, Hamburgo e Bremen que, junto com muitos outros estados, foram unificados enquanto um estado-nação em 1871, tornando-se o que conhecemos hoje enquanto Alemanha.

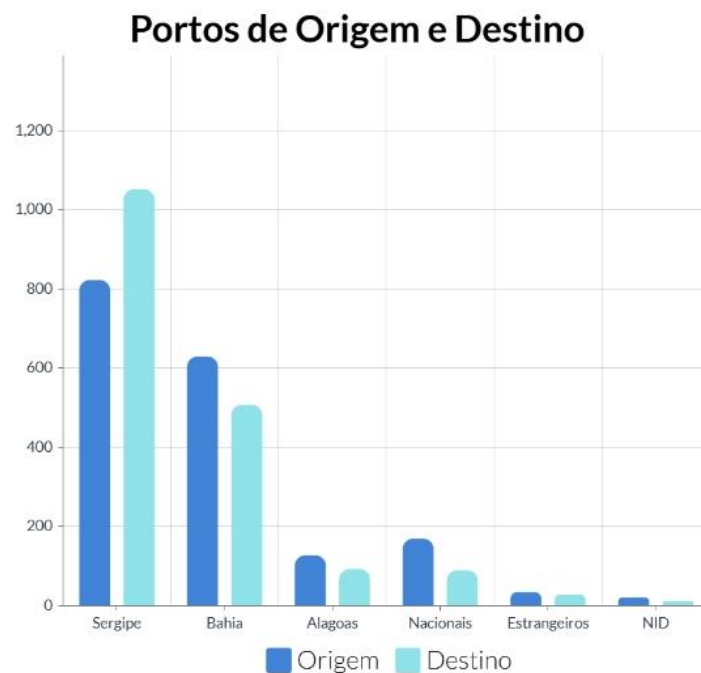
O gráfico 4 evidencia os diversos laços que a província passou a manter com vários países, sendo 98,5% das notícias sobre embarcações a vela que, vindo diretamente da Europa ou dos Estados Unidos ou tocando os portos sergipanos antes de retornar aos portos estrangeiros, adquiriram cargas variadas, inclusive açúcar e couros, na sua parada.

Portos

Durante o levantamento de dados, foi feito o controle dos portos pelos quais as embarcações passavam para observar com quem Sergipe mantinha laços comerciais: portos de origem e destino, em alguns casos, portos intermediários. É importante, no entanto, citar que, para organizar os dados de maneira que facilitasse a transmissão da informação, foram deixadas de lado paradas intermediárias, como por exemplo: uma embarcação que sai de Recife, passa por Maceió e chega a Aracaju foi considerada uma viagem Pernambuco – Sergipe.

No gráfico 5 é possível observar que, como esperado, a Bahia manteve uma conexão econômica muito forte com Sergipe; mesmo a outra província costeira vizinha, Alagoas, não teve nem a metade de viagens diretas para Aracaju ou quaisquer outras cidades sergipanas. Muito disso se deve ao período que Sergipe era parte da Bahia, desde sua estruturação no século XVI até 1820, e por causa do subsídio que a companhia de navegação baiana que recebia do governo provincial sergipano. Os demais portos nacionais, entre eles os pernambucanos, paulistas, fluminenses e outros, não aparecem em notícias na mesma frequência.

Gráfico 5 – Portos de Origem e Destino



Fonte: De autoria própria.

Contextualização histórica

Porque Sergipe se preocupou com suas possibilidades de cultivar produtos de exportação e deles retirar recursos para os proprietários de terras e para os cofres públicos, toda uma forma de vida própria disso resultou. Desde a distribuição das culturas de exportação em áreas próprias e abandono do que, de fato, satisfaria as necessidades da sua população (...). (Almeida, 1984, p. 18-19)

Sergipe se tornou politicamente independente da Bahia no início da década de 1820, mas como Glória Almeida (1984) declara no título do seu livro, ele continuou uma economia dependente. Por causa da sua estrutura econômica que priorizava a produção para a exportação ao invés de consumo interno, Sergipe era dependente da boa safra para exportação, dos preços do mercado serem favoráveis, do escoamento eficaz da produção e dependente do intermédio baiano. O desdobrar da navegação sergipana, como a possibilidade de comércio direto com a

Europa e o avanço tecnológico das embarcações em todo o mundo, foi extremamente benéfico para a melhora da província, porém Sergipe continuou dependendo da Bahia em diversos aspectos.

Após mais de uma década de independência política, Sergipe ainda não tinha uma alfândega, apenas precárias “mesas de renda” e precisava escoar sua produção em sumacas e outros pequenos veleiros para a Bahia (Almeida, 1984, p. 77). O intermédio baiano era custoso (p. 91), demorado e elaborado, deixando o sistema mais propenso a fraudes do fisco e contrabando (p. 101).

Eventualmente, a alfândega foi criada em 1836 no Porto das Redes, devido sua localização entre a costa e os portos interioranos do rio Cotinguiba (Almeida, 1984, p. 38). A alfândega mudou de local várias vezes ao longo dos anos, mas foi um passo importante para organização própria de Sergipe que veio a calhar, pois, devido a revolta da Sabinada em 1837-1838, os portos baianos estavam fechados. Por causa do caos na Bahia, 16 embarcações vieram de portos cariocas até Sergipe durante o ano de 1838 em busca de açúcar (Almeida, 1984, p. 82) e, em 1839, os portos sergipanos passam a ser abertos ao comércio direto com a Europa (Almeida, 1984, p. 52).

Desenvolvimento dos periódicos

A imprensa foi legalizada no Brasil em 1808 com a chegada da Corte; no mesmo ano foi criada a Imprensa Régia, que servia para auxiliar no governo e na expansão da educação pública (Pinto, 2018, p. 24-25). Importante, no entanto, apontar que a prática se disseminou lentamente. Enquanto isso, em Sergipe, mesmo com o estímulo à educação, foi reportado em 1829 que a província tinha apenas 30 cadeiras de primeiras letras e 8 de gramática latina localizadas na capital e em algumas vilas (Nunes, 2006, p. 80).

Havia reclamações da falta de mão de obra qualificada para serviços e, em 1830 surgiu “o estudo secundário com aulas de filosofia, retórica, geometria e francês, que geralmente eram ministradas nos mosteiros e conventos de São Cristóvão” (Pinto, 2018, p. 41-42). A busca da qualificação de parte da população para serviços que agora se mostravam necessários, como a documentação de assembleias provinciais, ampliou a quantidade de alfabetizados e criou um grupo de consumidores: consumidores de propagandas, notícias, estórias, e logo surge o primeiro periódico sergipano.

O periódico ‘O Recopilador Sergipano’ foi inaugurado em 1832 pelo mesmo fundador do ‘Correio Sergipense’. O jornal era conhecido especialmente por seu viés político de apoio a Regência, sendo parte dos caramurus, um grupo de conservadores que eram a favor da restauração de Dom Pedro I ao poder (Brasil, 2015). Boa parte das publicações falava sobre a mudança de liderança. Em 1834, o periódico faliu e Monsenhor Antônio Fernandes da Oliveira abriu o ‘Noticiador Sergipano’ que rapidamente fechou as portas. Em 1838, o mesmo comerciante fundou o ‘Correio Sergipense’ e vendeu-o para o governo provincial sergipano no mesmo ano.

Como já abordado, periódicos, como quaisquer outros documentos, são carregados de viés político e agendas próprias. Felizmente, o ‘Correio Sergipense’ facilita o nosso trabalho de identificar suas inclinações. O ‘Correio Sergipense’ era um periódico provincial; ele passou por mudanças através dos anos, mas desde o exemplar mais antigo encontrado durante a pesquisa, ele já reserva sua primeira página para a chamada ‘Parte Oficial’ onde ficavam recortes das assembleias provinciais, avisos do governo para súditos, comunicações de obras, etc.

Estudando os dados encontrados no ‘Correio Sergipense’ foi criado o gráfico 1, referente a quantidade de páginas analisadas e notícias encontradas, que mostra que entre 1840 e 1854 a quantidade de notícias referentes ao movimento portuário sergipano eram mínimas. Levando em consideração o espaço e tempo, cheguei à conclusão de que, após a súbita agitação dos portos sergipanos entre 1838 e 1839, por causa do fechamento de portos baianos e a vinda de embarcações do Rio de Janeiro, o periódico tenta abordar notícias sobre a entrada e saída de embarcações, mas em 1840 só houve 38 comunicações sobre o movimento dos portos, das quais 32 tratavam dos portos de Laranjeiras e 6 de São Cristóvão.

Não é que não houvesse sumacas entrando e saindo dos portos de Sergipe durante os períodos de safra - existem vários relatórios de província que mostram valores de exportação de produtos (a tabela 1 expõe alguns dados), mas não parecia ser do interesse do periódico noticiá-los. Além disso, a tipografia do ‘Correio Sergipense’ ficava em São Cristóvão, cidade com porto pouco movimentado devido à difícil navegação pelo Paramopama, para então atingir o Vaza-Barris e sua perigosa barra. Assim, parece que se tornaria uma operação trabalhosa enviar funcionários para outras cidades para tomar notas do movimento portuário e transmitir essas informações em tempo útil, o que pode ter contribuído para anos sem notícias sobre embarcações em portos sergipanos.

Dessa forma, a imprensa opinativa e ideológica era a que dominava no início do século XIX. Ou seja, a imprensa de partido. Alguns fatores contribuíram para que esse tipo

de jornalismo imperasse: “o baixo índice de alfabetização de grande parte da sociedade; o aumento crescente do nível de politização da população; e a falta de matéria prima para a produção de notícias” (Melo, 1998, p. 4 *apud* Pinto, 2018, p. 21).

Por muitos anos, então, o periódico abdicou de divulgar as notícias do movimento portuário - era muito difícil transmitir as novidades. Houve várias mudanças e reformas no formato do jornal, que passou por fases desde transmitir notícias sobre atividades dos clérigos no interior da província, a anúncios de clubes de dramaturgia e até mesmo passar todo o ano de 1842 publicando apenas a ‘Parte Oficial’ do periódico e recortes de notícias de jornais do exterior. É apenas em 1855 que ele encontra uma fórmula que vai usar repetidamente por anos.

Aracaju: cidade portuária

O início do século XIX foi marcado por muitas modificações no Brasil, começou a haver mudanças significativas na organização do território brasileiro, incluindo a troca de capitais de províncias, como Recife na década de 1820 e Aracaju na década de 1850. Com a navegação se mostrando cada vez mais importante para a economia, São Cristóvão começava a perder força como capital por causa das dificuldades de sua barra, bem como a distância da costa, dando início a concorrência entre as localidades sergipanas mais importantes.

Existiam várias vilas sergipanas que passavam por períodos de grande sucesso econômico, seja devido ao açúcar, algodão, couro, porém cada uma delas tinham produtores e comerciantes que mantinham uma organização própria. Alguns autores argumentam que, parte do motivo para a mudança de capitais era facilitar a centralização do poder nas mãos do Império: conseguir o controle dos portos e pontos estratégicos na costa (Teixeira, 2012, p. 8), obtendo assim mais controle fiscal em relação a entrada e saída de mercadorias (Godoy, 2011, p. 10).

Examinando por esse ângulo, o povoado de Santo Antônio de Aracaju era o local ideal para a nova capital: próximo da costa, seu porto ficava no rio mais movimentado da província, próximo de grandes produtores, como Laranjeiras e Maruim, sem elites locais e com quase nenhum sinal de urbanização. A cidade de Aracaju foi erguida rapidamente, planejada ao redor e para o porto, “um foi construído em função do outro” (Bava-de-Camargo, 2018, p. 3).

Quando Aracaju se tornou a nova capital de Sergipe, a tipografia do ‘Correio Sergipense’, assim como vários setores da administração provincial, foi transferida para lá; é aí que existe uma grande mudança do periódico. A partir de 1855, a quantidade de notícias sobre o movimento portuário sergipano se torna substancial e consistente - informar a população sobre a entrada e saída de embarcações passa a ser uma prioridade.

Na tabela 1 é possível observar, em réis, os lucros com a exportação de produtos nas barras sergipanas entre 1844 e 1870 e o gráfico 1 mostra a quantidade de notícias encontradas em cada ano entre 1840 e 1866. Enquanto o gráfico mostra um salto de notícias entre 1854 e 1855, nada parece mudar significativamente na tabela: as informações do ano 1854 não estão disponíveis, mas entre 1852/53 e 1855/56, não existe grande diferença de ganho, a única mudança significativa é a queda de exportações da Barra do Vaza-Barris, como esperado.

Tabela 1 - Exportação sergipana.

PROVÍNCIA DE SERGIPE EXPORTAÇÃO SERGIPANA POR SUAS DIFERENTES BARRAS (valores em contos de réis), 1844/1870									
Anos	Cotinguiba			Real		Vaza-Barris		S. Francisco	
	Total	Valores	%	Valores	%	Valores	%	Valores	%
1844/45	2.383	1.531	64,3	477	20,0	195	8,2	178	7,5
1848/49	2.340	1.766	75,5	438	18,7	074	3,2	061	2,6
1850/51	2.447	1.562	63,8	503	20,6	179	7,4	201	8,2
1851/52	2.147	1.400	65,2	440	20,5	100	4,7	206	9,6
1852/53	3.577	2.475	69,2	656	18,3	168	6,7	277	7,8
1855/56	3.410	2.457	72,0	668	19,6	065	1,9	220	6,5
1856/57	5.108	3.654	71,5	1.040	20,4	212	4,1	203	4,0
1857/58	3.118	2.319	74,4	429	13,7	115	3,8	255	8,1
1858/59	3.884	2.834	73,0	660	17,0	138	3,6	250	6,4
1859/60	1.986	1.464	73,7	317	16,0	029	1,5	175	8,8
1860/61	1.550	981	63,3	295	19,0	052	3,4	222	14,3
1862/63	3.985	2.570	64,5	882	22,1	194	4,9	339	8,5
1863/64	3.781	2.545	67,3	744	19,7	113	3,0	378	10,0
1864/65	3.308	1.972	59,6	812	24,5	119	5,6	405	12,3
1865/66	4.840	3.318	68,5	603	12,5	088	1,8	931	19,2
1869/70	4.838	3.218	66,5	699	14,5	163	3,4	757	15,6

Fontes: Relatórios e falas presidenciais.

Fonte: Almeida, 1984, p. 40.

A discrepância de dados, no entanto, pode ser explicada por vários motivos: primeiro, já foi estabelecido que a barra do Vaza-Barris era de navegação perigosa, portanto pouco visitada, logo, com a tipografia em São Cristóvão, existiam menos entradas ou saídas de embarcações para notificar ao público, não havia interesse do governo em publicar esse tipo de informação. Quando Aracaju passa a ser a nova capital, não só a sede da tipografia está numa cidade com o porto extremamente ativo, mas está num rio de navegação um pouco melhor e conectado a cidades que usam o rio para escoar produção constantemente.

Não se pode ignorar também que a transferência da tipografia para um local de maior movimentação portuária facilitou o trabalho dos amanuenses: era possível visitar o porto e os navios todos os dias e, rapidamente, retornar para a sede do 'Correio Sergipense' e preparar as notícias do jornal com informações pertinentes e diretamente ligadas ao modo de vida de quem passou a habitar a cidade. É bem possível também que a alfabetização e a chegada cada vez

mais frequentes de produtos atraiu mais leitores, afinal, torna-se comum anunciar no periódico a chegada de itens importados e onde podem ser comprados.

Finalmente, Aracaju foi criada para ser a capital da província por causa do seu potencial enquanto cidade portuária. Foi uma grande mudança que precisou de muito investimento e é claro que o periódico do governo provincial faria todo o possível para disseminar para a população uma ideia de bom investimento, de sucesso. Não intendo insinuar que a mudança não foi boa, apenas deixar claro que a quantidade de embarcações nos portos sergipanos não quadruplicou quando Aracaju foi construída, apenas se tornou interessante para o governo criar uma imagem positiva da mudança.

Eventualmente, foram ainda organizados contratos com companhias de navegação a vapor para o transporte de passageiros e carga, e para isso, Sergipe estava pagando subsídios significativos para as empresas. O uso de dinheiro dos cofres públicos para providenciar esse serviço pressiona governantes a apresentar resultados, então em mais de uma ocasião é possível notar a disparidade de dados.

Outro momento atípico da análise dos periódicos, que também está visível no gráfico 1, é o período entre 1860 e 1861: enquanto a tabela 1 mostra lucros baixíssimos, os periódicos continham várias notícias relatando entrada e saída de embarcações e, por mais que quantidade de embarcações não sejam diretamente ligadas aos lucros, é difícil imaginar que tantas embarcações atracaram em portos sergipenses sem trazer lucros, seja pelo transporte de carga ou passageiros. No fim das contas, devemos entender as limitações dos dados da tabela 1 como faz a própria autora: os lucros reportados por cada barra estão limitados aos produtos que não são contrabandeados, podendo também ter sido alterados por problemas de digitação, por exemplo (Almeida, 1984).

Tabela 2 – Produtos exportados

PERCENTUAL DOS PRINCIPAIS PRODUTOS SERGIPANOS
NOS VALORES DA EXPORTAÇÃO — Quinquênios 1852/1883

Anos	Açúcar	Algodão	Aguar- dente	Couros secos e sal- gados	Mel	Sal	Couro	Outros
52-53	97,9	—	0,4	0,7	—	0,4	—	0,6
57-58	82,8	0,1	8,5	2,4	0,8	0,8	0,5	4,1
62-63	92,2	1,8	1,8	1,5	—	0,5	0,1	2,1
67-68	46,5	49,8	1,4	—	—	—	0,1	2,2
72-73	61,5	22,6	2,1	0,7	0,1	0,5	0,2	12,3
77-78*	81,7	—	3,1	0,9	0,3	0,2	0,1	—
82-83	88,3	8,5	1,1	0,3	0,1	0,3	0,1	1,3

Fonte: Dados brutos contidos em relatórios e falas presidenciais e relatórios dos inspetores da tesouraria provincial.

* A clara distorção dos dados referentes ao algodão neste exercício impediu nos sua utilização no quadro acima.

Fonte: Almeida, 1984, p. 102.

Em 1862 há um pico na quantidade de notícias referente ao movimento portuário encontradas, porém até o momento não foi possível identificar uma explicação mais provável. A tabela 2 mostra o percentual dos principais produtos sergipanos exportados, mas Almeida (1984) deixa claro que esses valores estão distorcidos e alguns deles não fazem sentido. O início da década de 1860 poderia ter sido impulsionado por uma superprodução de açúcar (como sugere a tabela 2) ou por alta na exportação de algodão devido a guerra da secessão ter parado a produção norte americana, talvez por fatores internos? Infelizmente, ainda não foi possível esclarecer esta anomalia dos dados.

Conclusões

A análise das notícias do ‘Correio Sergipense’, bem como da sua estrutura através dos anos, permitiu a melhor compreensão de seu viés ideológico e, conseqüentemente, da visão e dos objetivos da sociedade sergipana do século XIX. Um governo e uma população altamente envolvidos com a produção e exportação de bens que utilizavam os periódicos para noticiar o movimento portuário aos produtores que utilizavam os rios e o mar para escoar sua produção.

Argumento ainda que, com a mudança da capital em 1855, o alto volume súbito de notícias sobre o movimento portuário nos periódicos é resultado de tentativas de autopromoção do governo de uma província que dependia do transporte dos seus produtos para florescer. Era importante manter os produtores e comerciantes informados, passando aos leitores a ideia de progresso econômico.

Futuramente, seria de grande interesse analisar outros periódicos para encontrar notícias sobre o movimento portuário de outras províncias, a fim de conhecer como diferentes regiões lidaram com o desenvolvimento da navegação a vapor e os constantes avanços na globalização e comercialização de bens. Existem diversas relações internas e externas envolvidas com a navegação, o comércio e os periódicos.

Em termos de conhecimento arqueológico, este artigo soma na análise de objetos a partir de peças de notícias, fornecendo informações quanto às ações que normalmente a arqueologia não tem acesso. Este nível detalhado de compreensão do objeto que não pode ser escavado no sítio é essencial para entender e interpretar o funcionamento do sítio arqueológico quando fora ativo.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, M. da G. S. de. **Sergipe: fundamentos de uma economia dependente**. 1ª ed, Petrópolis: Vozes, 1984.
- ANDRÉN, A. **Between artifacts and texts: historical archaeology in global perspective**. 1ª ed, New York: Plenum Publishing Corporation, 1998.
- BASS, G. F. **Archaeology Under Water**. New York: Praeger, 1966.
- BAVA-DE-CAMARGO, P. F. **Arqueologia de uma cidade portuária: Cananeia, séculos XIX-XX**. Tese (Doutorado em Arqueologia). São Paulo: Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2009.
- BAVA-DE-CAMARGO, P. F. Em busca do porto perdido: arqueologia na margem aracajuana do Rio Sergipe. **Cadernos do Lepaarq**, Pelotas: UFPel, vol. 14, nº 27, 2017a. Disponível em: <https://doi.org/10.15210/lepaarq.v14i27.9833>. Acessado em 09 de out. De 2024.
- BAVA-DE-CAMARGO, P. F. Arqueologia portuária em Sergipe: teoria e metodologia. **Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica**, [S.l.], vol. 11, nº 2, 2017b. Disponível em: <https://doi.org/10.31239/vtg.v11i2.10444>. Acessado em 09 de out. de 2024.
- BAVA-DE-CAMARGO, P. F. Arqueologia do Porto de Aracaju, Sergipe, Brasil (1855-1997). **Memoria del 56º Congresso Internacional de Americanistas**, [S.l.], 2018. Disponível em: https://doi.org/10.14201/0AQ0251_2. Acessado em 01 de setembro de 2024.
- BAVA-DE-CAMARGO, P. F. Revisiting the Archaeology of the Harbor of Cananéia in São Paulo in the Nineteenth and Twentieth Centuries. In: ELKIN, D.; DELAERE, C. **Underwater and Coastal Archaeology in Latin America**. 2023. p. 282-377.
- BRASIL, B. Recopilador Sergipano & Noticiador Sergipense. **Biblioteca Nacional Digital**. [S.l.], 2015. Disponível em: <<https://bndigital.bn.gov.br/artigos/recopilador-sergipano-noticiador-sergipense/>>. Acessado em 31 de agosto de 2024.

COSTA JÚNIOR, J. L. da. **Escavando livros**: as representações da cultura material nas obras O Cabeleira (1876), de Franklin da Távora e Os Cangaceiros: romance de costumes sertanejos (1914), de Carlos Dias. 120 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arqueologia). Laranjeiras: Campus de Laranjeiras, Universidade Federal de Sergipe, 2019.

DOURADO, B. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: cabotagem e privilégios. In: **Anais do XII Congresso Brasileiro de História Econômica e 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Rio de Janeiro: 2017. p. 1-27.

DURAN, L. D. Arqueologia subaquática ou arqueologia marítima? Definindo conceitos, contextualizando práticas e assumindo posições. **Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica**, [S.L.], vol. 6, nº 2, p. 9-34, Julho – Dezembro, 2012.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **BNDIGITAL I**: Carta topográfica da província de Sergipe, 52 x56,5 cm. [S.L.]: 1831. Disponível em:<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart543217/cart543217.jpg> Acesso em: 9 Oct. 2024.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **BNDIGITAL I**: Correio Sergipense: Folha Oficial, Política e Literaria (SE), nº 169, p. 3. Aracaju: 19 fev. 1840. Acesso em: 02 out. 2024.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **BNDIGITAL I**: Correio Sergipense: Folha Oficial, Política e Literaria (SE), nº 450, p. 2. Aracaju: 03 jun. 1843. Acesso em: 02 out. 2024.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **BNDIGITAL I**: Correio Sergipense: Folha Oficial, Política e Literaria (SE), nº 33, p. 2. Aracaju: 07 jul. 1855. Acesso em: 02 out. 2024.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). **BNDIGITAL I**: Correio Sergipense: Folha Oficial, Política e Literaria (SE), nº 10, p. 4. Aracaju: 18 fev. 1857. Acesso em: 02 out. 2024.

GARCIA, A. C. *et al.* A gestão do Patrimônio Cultural Subaquático no Atlântico Afro-ibero-americano: Uma perspectiva comparada entre Brasil, Cabo Verde, Portugal e Uruguai. **Revista de Arqueologia**, [S. l.], v. 37, n. 3, p. 221–243, 2024. DOI: 10.24885/sab.v37i3.1162. Disponível em: <https://revista.sabnet.org/ojs/index.php/sab/article/view/1162>. Acesso em: 14 out. 2024.

GILFILLAN, S. C. Who invented it? **The Schientific Monthly**, [S. l.], v. 25, nº 6. 1927. P. 529-534. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/7881>> . Acessado em 01 de outubro de 2024.

GODOY, P. R. A cidade no Brasil - período colonial. **Caminhos de Geografia**, [S.l.], v. 12, n. 38, 2011. Disponível em: <<https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16118>>. Acesso em: 02 de setembro de 2024.

GOULD, R. A. **Archaeology and the social history of ships**. 2ª ed. Cambridge University Press, Cambridge, 2011.

MOURA, C. S. L. P. Movimento Portuário de Sergipe: uma escavação gráfica. In: **7º SIMPÓSIO DA SOCIEDADE DE ARQUEOLOGIA BRASILEIRA DO NORDESTE**, [S.L.]: 2022.

MOURA, C. S. L. P.; BAVA-DE-CAMARGO, P. F. A movimentação portuária sergipana (1840-1910) através dos periódicos: um exercício de escavação gráfica. Rio de Janeiro: **Navigator**, v. 19, n. 38, p. 69-81, 2023. Disponível em: <portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/5026>. Acesso em 11 out. 2024.

MOURA, C. S. L. P. **Movimentação portuária sergipana**: análise de periódicos do século XIX. Relatório Técnico de Pesquisa de Iniciação Científica (Universidade Federal de Sergipe). Laranjeiras: s.n., 2022. Disponível em: <academia.edu/124692093/Movimentação_portuária_sergipana_análise_de_periódicos_do_século_XIX>. Acesso em: 13 out. 2024.

MOURA, C. S. L. P. **Relatórios da província de Sergipe**: uma escavação gráfica arqueológica da navegação sergipana. Relatório Técnico de Pesquisa de Iniciação Científica (Universidade Federal de Sergipe). Laranjeiras: s.n., 2023. Disponível em: <academia.edu/124692249/Relatórios_da_província_de_Sergipe_uma_escavação_gráfica_arqueológica_da_navegação_sergipana>. Acesso em: 13 out. 2024.

MUCKELROY, K. **Maritime Archaeology**. Cambridge University Press, Cambridge, 1978.

NOVAES, L. de C. N. **A morte visível e a vida invisível**: um estudo sobre o assentamento de Exu e a Paisagem Sagrada da Enseada de Água de Meninos, Salvador (Bahia). 113 f. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Laranjeiras: Universidade Federal de Sergipe, 2013.

NUNES, M. T. **História de Sergipe, a partir de 1820**. Rio de Janeiro: Cátedra, 1978.

RELATÓRIO PRESIDENCIAL DE PROVÍNCIA (SERGIPE). **Center for Research Libraries**. Relatório Provincial de Sergipe, 147 pgs, 05 abr. 1860. Acesso em 09 out. 2024. Disponível em: <ddsnxt.crl.edu/titles/190#?c=0&m=37&s=0&cv=0&r=0&xywh=-892%2C-63%2C3463%2C2443>.

RÖNNBY, J. The archaeological Interpretation of Shipwrecks. In: ADAMS, J. (eds); RÖNNBY, Johan (eds). **Interpreting shipwrecks: maritime archaeological approaches**. (1ªed). Oxford: The Highfield Press, 2013. p. 10-24.

SAMPAIO, M. G. V. **Uma contribuição à história dos transportes no Brasil**: a companhia baiana de navegação a vapor (1839-1894). Tese (Doutorado em História). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SANTOS, L. F. F. D. **Vapor de transporte madeira**: arqueologia marítima histórica da revolta da armada de 1893. 319 f. Tese (Doutorado em Arqueologia). Laranjeiras: Universidade Federal de Sergipe, 2020.

PINK, E. Rio de Janeiro – Brazil - N.º. 19: A sumaca (pintura). **Museum of History New South Wales**. Rio de Janeiro, 1821. Disponível em: <first.mhns.wa.gov.au/firsttht/fullRecordPicture.jsp?recno=42416>. Acesso em 13 out. 2024.

PINTO, E. dos S. **Gazeta do Aracaju (1879-1888)**: história e características de um periódico sergipano oitocentista. 2018. 69 f. Monografia (Graduação em Biblioteconomia e Documentação) - Departamento de Ciência da Informação, Centro de Ciências e Aplicadas, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2018. Disponível em: <<https://ri.ufs.br/jspui/handle/riufs/9278>> . Acesso em 31 de agosto de 2024.

TEIXEIRA, M. C. **A forma da cidade de origem portuguesa**. Editora Unesp: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, 2012, pp. 10 - 19; 134 – 155.

VIANA, P.; BAVA-DE-CAMARGO, P. F. Fuzis, Cangaço e capital: arqueologia das armas de guerra através dos periódicos nordestinos (1880-1940). In: ROSIGNOLI, B.; SUÁREZ, C.; TEJERIZO GARCÍA, C. **Arqueología de la dictadura en Latinoamérica y Europa**. Oxford: BAR Publishing, 2020. p. 43-55.