

A movimentação portuária sergipana (1840-1910) através dos periódicos: um exercício de escavação arqueológica gráfica*

The harbor traffic in Sergipe (1840-1910) through journals: an excersise of archaeological graphic excavation

Clara Souza Leão Pessoa Moura

Graduanda do curso de Arqueologia na Universidade Federal de Sergipe – UFS.

Paulo Fernando Bava de Camargo

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de São Paulo – USP. Atualmente é Professor Adjunto do Departamento de Arqueologia e do Programa de Pós-Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe – UFS.

RESUMO

Este artigo mostra resultados de uma pesquisa de iniciação científica, iniciada em 2021, que busca novas informações relacionadas à antiga província de 'Sergipe' a partir de periódicos digitalizados na Hemeroteca Digital Brasileira. Foi feito um levantamento de notícias de 1840-1910 em diversas peças disponíveis em busca de avisos de chegada ou saída de embarcações nos portos de Sergipe, bem como anúncios de companhias de navegação e outros comunicados que fossem pertinentes à construção de conhecimento do movimento portuário da antiga província. A partir desses dados foi possível observar quais armadores e embarcações encostaram em portos sergipenses e quais passageiros e cargas eles trouxeram. As informações obtidas foram usadas para estudar aspectos sociais e econômicos da sociedade brasileira do século XIX.

PALAVRAS-CHAVE: Sergipe; Movimento Portuário; Periódicos

ABSTRACT

This article shows the results of a research of scientific initiation that began in 2021 that persues new information relates to the old provincy 'Sergipe' from journals digitalized in the Hemeroteca Digital Brasileira. We made a survey of notices from 1840-1910 in several journals available looking for reports of arrivals or departure of watercrafts in Sergipe ports, as well as announcements of navegation companies and other messages that were pertinent to the construction of knowledge of the portuary movement of the old provincy. This database allowed us to observe which shipowners and watercrafts touched ports of Sergipe and which passengers and cargo they brought. The information obtained were used to study social and economical aspects of the Brazilian society from the XIX century.

KEYWORDS: Sergipe; Portuary Movement; Journals

*Artigo recebido em 23 de outubro de 2023 e aprovado para publicação em 03 de dezembro de 2023. Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, nº 38, p. 69-81 – 2023.

INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta os primeiros resultados de um estudo que busca construir conhecimento sobre a movimentação portuária de Sergipe, a partir de periódicos dos séculos XIX e XX. Durante essa busca também são evidenciados aspectos políticos e econômicos da criação e desenvolvimento de cidades que estão conectados com a história e portos sergipanos.

A referida pesquisa expande os estudos arqueológicos portuários no estado de Sergipe, os quais foram iniciados há alguns anos com pesquisas sobre o porto de Aracaju. Estão entrelaçados com o conhecimento do porto, o estudo dos periódicos, dos armadores de embarcações que passaram por Sergipe, mas esses documentos ainda não tinham sido explorados.

A pesquisa aqui em foco já vem sendo conduzida há anos dentro de um projeto acadêmico da Universidade Federal de Sergipe. Destaca-se que, desde 2013 o projeto ARQUEOPSE – *Arqueologia dos portos de Sergipe e entorno: localização, cadastro e contextualização de bens culturais* – é desenvolvido principalmente em nível de levantamento bibliográfico, realiza prospecções de superfície (visitas técnicas sem coleta de material) e auxilia na formação de base de discentes de graduação e de pós-graduação nas pesquisas da interface terra – água (MOURA, 2022, com referências anteriores).

Em linhas gerais, as atividades do projeto estão voltadas para identificar sistematicamente as estruturas portuárias – em uso e abandonadas – que compõem as paisagens histórico-arqueológicas do espaço portuário sergipano e entorno (litoral norte da Bahia – em especial o Rio Real – e o litoral sul de Alagoas – abrangendo também o Rio São Francisco).

Para a execução desse objetivo, destaca-se o uso de metodologias dentro do

amplo guarda-chuva teórico das Paisagens Culturais Marítimas, proposto inicialmente por C. Westerdahl (1992) para estudos arqueológicos nos países escandinavos. Subjaz esse arranjo teórico metodológico uma linha de pensamento que procura entender essas paisagens dentro de um amplo espaço portuário, produzido por centenas ou milhares de anos, que só pode ser entendido pela Arqueologia de forma extensiva e totalizante (BLOT, 2003).

A partir dessa perspectiva, houve a necessidade de transformar o levantamento bibliográfico para o projeto em um dos elementos do contexto arqueológico abordado, pois somente através da informação escrita é que se torna possível dar corpo para algo que, por definição, é transitório: a circulação de navios, mercadorias, pessoas, ideias e sentimentos pelos portos. Nenhuma marca das embarcações fica sobre a água, mas sua presença física é bastante forte na cultura material e na sociedade.

Os textos estudados tornam-se, aqui, fragmentos de cultura material investigados pela arqueologia portuária, que, muito mais do que um campo de estudo específico dentro da arqueologia, é uma abordagem com arcabouço teórico metodológico direcionado.

Tomando-se de empréstimo as considerações de E. Staski (2002) sobre a arqueologia urbana (arqueologia “na” e “da” cidade), pode-se dizer que há dois tipos de intervenção arqueológica portuária: pesquisas “no” porto e “do” porto. No primeiro caso, os trabalhos são realizados na área do porto com qualquer tipo de remanescente arqueológico, desde aldeias pré-coloniais até antigas fazendas ou engenhos que tenham existido em área posteriormente ocupada por instalações portuárias. No segundo caso mencionado, o foco da arqueologia é o próprio porto, com suas diversas fases construtivas, incluindo os remanescentes materiais anteriores, pois,

em certo sentido, também se relacionariam ao substrato sociocultural e econômico de formação das paisagens portuárias.

Pode-se delimitar ainda outro tipo de pesquisa arqueológica portuária, que acaba se deparando “com” estruturas portuárias, principalmente como consequência de intervenções no meio urbano, tais como aquelas realizadas nas antigas linhas de costa das cidades litorâneas (BAVA DE CAMARGO, 2009), não raro hoje aterradas e distantes do meio aquático.

De forma geral as pesquisas de arqueologia “no” porto e “com” o porto não apresentam alguns parâmetros metodológicos relativos às pesquisas de um sítio arqueológico de interface entre a terra e a água desde a concepção do projeto. Infelizmente, a maior parte dos trabalhos arqueológicos é realizada à beira ou na proximidade d'água, pois a maior parte dos arqueólogos não lida com a complexidade material e social da zona de tensão/contato entre água e terra.

Essa diferenciação entre arqueologia do porto, no porto e com o porto, apesar de ser gramaticalmente simples é, com frequência, ignorada.

Trabalhos de arqueologia do porto no Brasil só começaram a ser desenvolvidos a partir da década de 1990, em pequenos portos, localizados em áreas de baixa dinâmica econômica. Nos últimos anos, no âmbito da arqueologia preventiva é que despontou a necessidade da realização de arqueologias dos portos, principalmente daqueles economicamente mais dinâmicos. No entanto, o poder de resposta dos arqueólogos aos estímulos da realidade contemporânea é limitado, uma vez que a demanda comercial surgiu sem uma consequente maturação do arcabouço teórico-metodológico, o que levaria a resultados de baixo impacto para a construção de uma História a partir da cultura material náutica.

A despeito da ainda pequena produção, ultimamente a academia voltou sua atenção para o estudo dos portos (SANTOS, 2014; CORREA, 2020; SILVEIRA, 2022; LIMA et al., 2022). Seguindo essa tendência recente, esta pesquisa tem como intuito organizar os dados disponíveis para que seja possível vislumbrar como os portos sergipanos realmente funcionavam no século XIX, como foram retratados em periódicos e como eles estavam relacionados à população e à economia.

Para a realização do estudo dos periódicos através da arqueologia histórica, fundamentamo-nos em pesquisas anteriores (VIANA e BAVA DE CAMARGO, 2020) baseadas na construção teórica de Anders Andrén (1998): as notícias são consideradas artefatos arqueológicos encontradas nos periódicos, exercitando uma aproximação entre a arqueologia e a história e quebrando uma dura clivagem entre fontes escritas e fontes materiais, apenas diáfanos nessas disciplinas quando o assunto é a antiguidade, por exemplo. As notícias encontradas em periódicos são como *fragmentos arqueológicos* que nos informam de uma ação e seu protagonista: nesse caso, a embarcação que chega ou sai dos portos sergipanos. 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*. Essa peculiar, mas não rara *escavação* foi realizada nos periódicos sergipanos disponíveis no acervo da Hemeroteca Digital Brasileira. Apesar do estudo de periódicos já ser uma área bem estabelecida na História, esta pesquisa não poderia deixar de ser, em essência, arqueológica: existem remanescentes materiais das ações e eventos descritos nas

notícias e avisos levantados, tais como o vapor *Dantas*, naufragado no Rio Real, em 1880 ou os problemas de navegabilidade dos rios sergipanos, que causaram tantos acidentes nos séculos XIX e XX.

Foram vasculhadas quase 10 mil páginas em 119 periódicos, publicados entre 1840-1910 em diversas cidades sergipanas, que resultaram em 1.226 notícias de entrada ou saída de embarcações. Não foram incluídas, nessa contagem, as propagandas de paquetes ou anúncios de futuras chegadas, para evitar repetição de resultados. Porém, essas peças periódicas serviram também como fontes de informação sobre armadores, tamanho de embarcações, origens e destinos.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

- Periódicos

Entre os 119 periódicos analisados, 50 apresentaram resultado positivo e quatro concentraram maior parte de notícias de chegadas e saídas de embarcações nos portos. Cada um deles tem variações em seu estilo de publicação, quantidade de amostras disponíveis e período de atividade, o que impacta nos resultados e requer atenção durante o seu estudo. Na tabela 1 foram organizados os periódicos nos quais foram encontradas mais notícias. Os demais tinham 25 ou menos peças, com cronologia irregular de publicação, o que impossibilitou o diagnóstico de suas nuances.

Periódico	Quantidade de notícias	Local de publicação	Período das amostras
<i>Gazeta de Sergipe</i>	460	Aracaju	1890-1891
<i>Jornal de Sergipe</i>	389	Aracaju	1879-1889
<i>Correio Sergipense</i>	111	São Cristóvão /Aracaju	1840-1866
<i>A Reforma</i>	81	Aracaju	1887-1889
Outros	185	Vários	1852-1910

Tabela 1 - Periódicos com notícias

No total foram analisadas cerca de 9.800 páginas em 50 periódicos, que resultaram em 1.226 notícias: uma média de uma notícia a cada oito páginas. Quando são con-

siderados apenas os periódicos nominais da tabela 1, são 7.275 páginas nos quatro periódicos, resultando em 1.041 notícias: uma peça a cada sete páginas analisadas.

– *Correio Sergipense* (1840-1866)

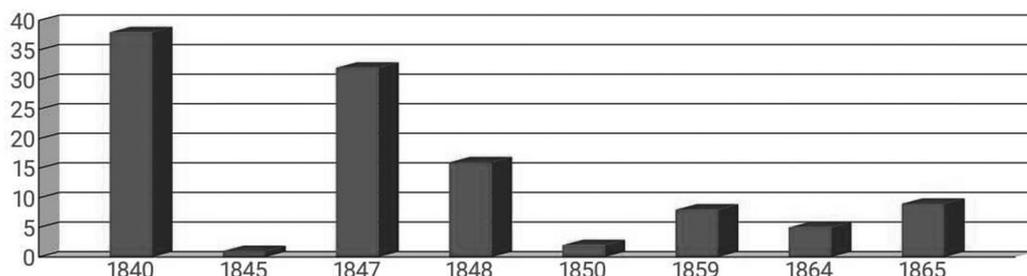


Gráfico 1 - Período de publicação do Correio Sergipense

Este é o periódico com maior quantidade de páginas analisadas e retrata um período extremamente interessante para a província: a mudança da capital de São Cristóvão para Aracaju (1855) é um grande impacto político e econômico, e a transferência do local de publicação do *Correio Sergipense* mostra um pouco disso.

A província tinha vários centros econômicos, como São Cristóvão, Laranjeiras, Maruim, Estância – cada um com suas elites político-econômicas e interesses. O governo imperial, no entanto, decidiu escolher como capital o que até então era o povoado de Santo Antônio de Aracaju na tentativa de assumir maior controle sob o porto, consequentemente sob a província de Sergipe (ALMEIDA, 1984). Apesar de já ter uma base sólida em São Cristóvão, o *Correio Sergipense* migra para a nova capital e passa a noticiar o movimento deste porto que difere do anterior tanto na frequência quanto nos armadores.

Nos exemplares publicados entre 1840 e 1850 foram encontradas 89 notícias de entrada ou saída de embarcações, enquanto o jornal era publicado em São Cristóvão, que era até então a capital da província, concentrando as funções administrativas. Existe uma lacuna de nove anos e então foram também achadas ou-

tras 22 peças periódicas em exemplares publicados entre 1859 e 1865, agora em Aracaju, a nova capital de Sergipe.

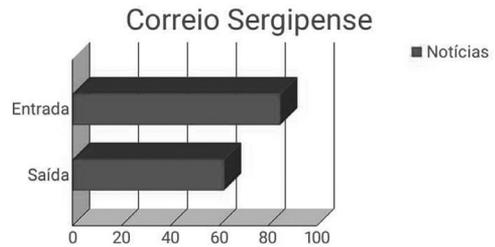
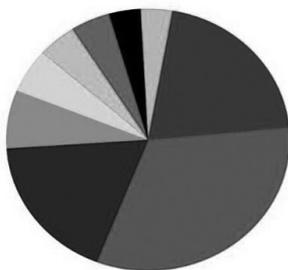


Gráfico 2 - Movimentação portuária no Correio Sergipense

Através dos anos, esse periódico modifica suas formas de anúncio, que são escassas, na verdade, mas as notícias encontradas mostram certo equilíbrio nos dados com relação à entrada e à saída das embarcações. O período de amostras está diretamente relacionado à baixa frequência da movimentação portuária, bem como ao fato de que São Cristóvão – que é banhado pelos rios Paramopama (Centro Histórico) e Vaza-Barris (Pedreiras) – sempre apresentou baixos números de embarcações nos seus portos comparados aos de outras cidades, como Aracaju e Laranjeiras (ALMEIDA, 1984).



- NID (36)
- Antônio Francisco Magarão (20)
- José Pinto Navaes (8)
- Companhia Bahiana (6)
- José Moreira de Souza Macieira (5)
- José Pinto de Carvalho (5)
- Francisco Leite Bitencourt Sampaio (4)
- José Pinto da Cruz (4)
- Comerciantes (23)

Gráfico 3 - Armadores de embarcações do Correio Sergipense

No período abordado pelo *Correio Sergipense*, as embarcações pertenciam maioritariamente a comerciantes, alguns mais notórios que outros. No gráfico 2 é possível observar que 36 notícias não informaram os armadores das embarcações, 23 eram de diversos comerciantes com pouquíssimas menções e 7 nomes tiveram mais destaque. No início do século XIX, podemos também observar que a Companhia Bahiana ainda não tem a importância que apresentaria a partir da década de 1870.

– *Jornal de Sergipe* (1879-1889)

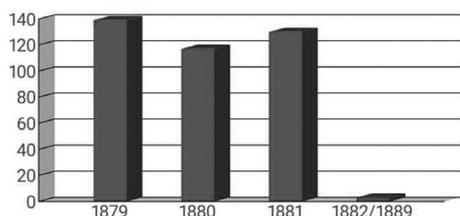


Gráfico 4 - Período de publicação do Jornal de Sergipe

Este periódico tinha forma e frequência de publicação diferente do anterior, normalmente lançando três a quatro exemplares por semana. A amostra disponível é 99,2% entre 1879-1881, com apenas três jornais de outros anos, tornando possível a observação de suas características de publicação durante esses três anos.

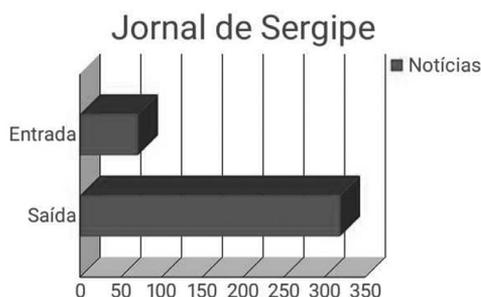


Gráfico 5 - Movimentação portuária no Jornal de Sergipe

Em relação às entradas e saídas de embarcações no gráfico 4, os números de notícias e avisos publicados são bastante desproporcionais, e é improvável que 319 embarcações tenham saído dos portos sergipanos, enquanto apenas 71 tenham entrado. O que foi observado é que, nesse periódico, muitas das notícias de movimentação portuária eram através de comunicados oficiais da província, os quais divulgavam requerimentos de despachos, que notificavam a permissão de saída de embarcações, mas sem avisar da sua chegada.

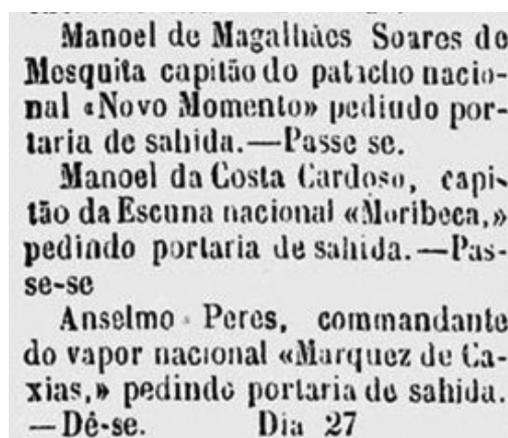


Figura 1 – Recorte do Jornal de Sergipe (19/4/1879).
 Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

No gráfico 5 foram listados os armadores de embarcações noticiadas nesse periódico, tais como na *Gazeta de Sergipe*. A Companhia Bahiana é a empresa mais frequente e a Companhia Pernambucana também mostra certa importância no tráfego portuário sergipano. Neste gráfico, 'NID' significa 'não identificado' e apareceram três tipos: nacionais, internacionais e alguns sem nenhum tipo de identificação do proprietário.

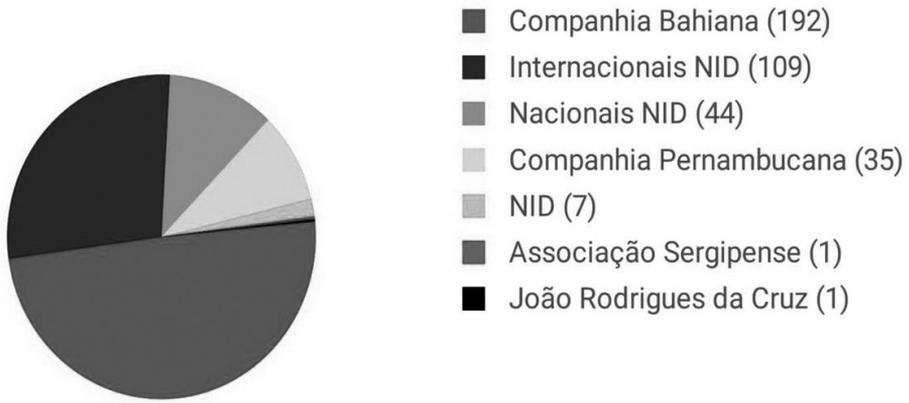


Gráfico 6 - Armadores de embarcações do Jornal de Sergipe

Entre os periódicos analisados, é neste que há maior presença de embarcações estrangeiras, especialmente em relação ao transporte de carga. As 109 notícias de movimentação portuária internacional

incluem nove países, e desses há apenas uma balandra argentina, enquanto as outras embarcações são de diversos países europeus abordados abaixo.

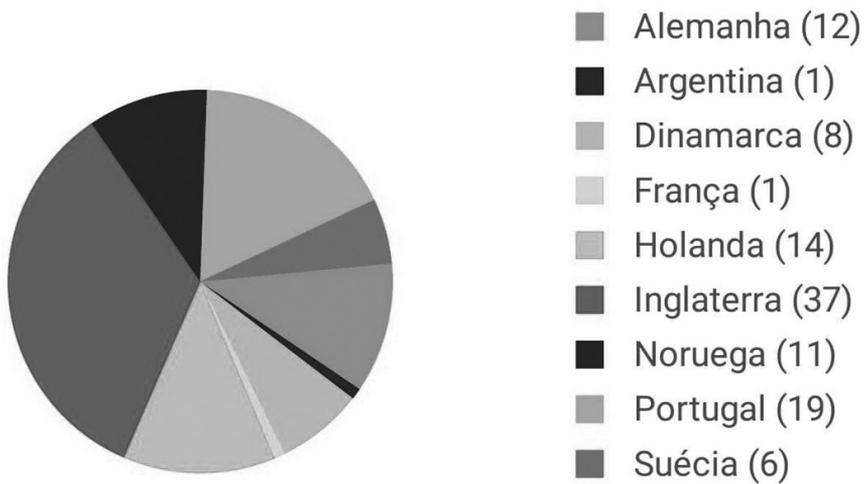


Gráfico 7 - Países de origem de embarcações estrangeiras

O gráfico 7 mostra quais países tiveram alguma embarcação nos portos sergipanos noticiada nesse periódico e evidencia quem estava mantendo uma relação econômica mais próxima do Brasil na época. Uma extensão desse estudo poderia abordar inclusive quão importante foi cada um desses países e quais foram

suas contribuições, por hora elas permanecem apenas reconhecidas.

A Reforma (1887-1889)

Este periódico tem amostras de tempo curto, mas ainda assim foram analisadas 616 páginas onde foram encontradas 81 notícias: dez de entrada e 71 de saídas.

Assim como o *Jornal de Sergipe*, este periódico transmite anúncios oficiais de permissão de saída, o que faz com que haja muito mais comunicações de saída do que de entrada de embarcações.

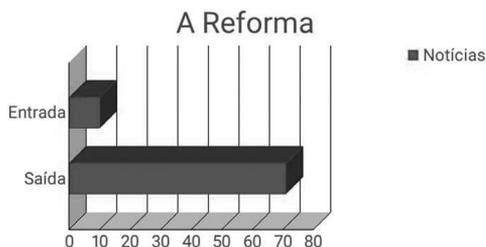


Gráfico 8 - Movimentação portuária de A Reforma

– *Gazeta de Sergipe* (1890-1891)

Apesar da amostra desse periódico ser de apenas dois anos, sua publicação era diária e teve a maior parte dos seus exemplares que foram lançados entre 1/1/1890 e 10/9/1891 digitalizada. É provável que fosse um jornal aracajuano muito popular, pois de todos os periódicos é o que possui maior frequência de anúncios, sendo a maioria referente às grandes companhias de navegação que serão citadas. No gráfico 7 é

possível observar a quantidade de notícias de entradas e saídas na *Gazeta de Sergipe*: elas não são equivalentes, é certo que houve movimentação portuária não divulgada por jornais, mas os dados são próximos.

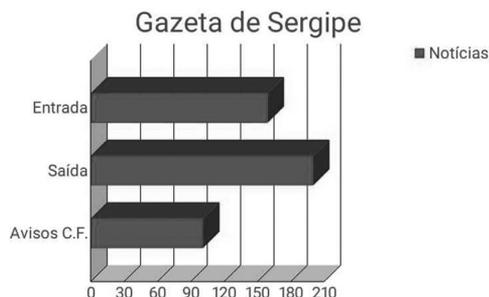


Gráfico 9 - Movimentação portuária da Gazeta de Sergipe

Foram feitos também, no caso desse periódico, recortes de notícias do que aparece no gráfico 7 como 'Avisos C.F.' que são avisos de horários de saída dos vapores fluviais que, quase diariamente, faziam o percurso de Aracaju para Laranjeiras/Maruim e vice-versa. Em diversos jornais foram encontradas tabelas da maré e horários dos vapores fluviais para o mês, mas a *Gazeta de Sergipe* anunciava diariamente.

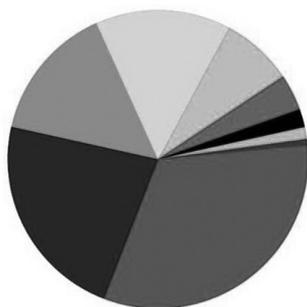


Gráfico 10 - Armadores de embarcações da Gazeta de Sergipe

Entre as 460 notícias desse periódico houve 67 notificações de movimento portuário, como aponta o gráfico 8, em que esse dado das embarcações não foi informado nem pela notícia, nem encontrado

em outras fontes. As companhias de navegação identificadas tiveram grande impacto na economia sergipense do século XIX (ALMEIDA, 1984), entre elas é importante destacar a Companhia Bahiana e a

Companhia Pernambucana, ambas subsidiadas pelo governo da província de Sergipe para tocar regularmente em portos de cidades como Aracaju e Estância.

– Outros (1852-1910)

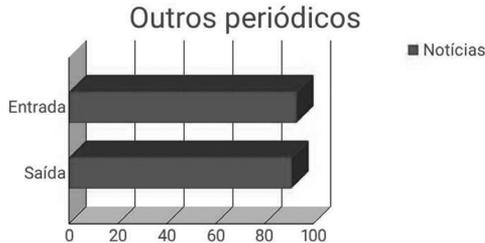


Gráfico 11 - Movimentação portuária de outros periódicos

Além dos já citados, outros 46 periódicos anunciaram entradas e saídas de embarcações 184 vezes: 93 notícias de entrada e 91 notícias de saída. Não apresentavam quantidades maciças de um único nome, como pode ser observado na tabela 1, então seus dados foram unificados.

- Armadores

– Companhia Bahiana

Sampaio (2006) fez sua tese explorando a história e impactos da Companhia Bahiana na navegação e no comércio brasileiro, através de documentos disponíveis no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). Durante a escavação gráfica conduzida nos periódicos sergipanos a Companhia Bahiana também esteve presente:

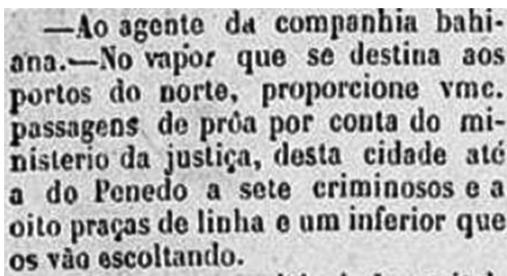


Figura 2 – Transporte de criminosos, Jornal de Sergipe (25/2/1879). Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

Devido ao subsídio recebido, a Companhia Bahiana mantinha diversas obrigações com a província de Sergipe, como mostra a figura 2, porém não restam dúvidas que essa era uma parceria de benefício mútuo. Na *Gazeta de Sergipe* são constantes os anúncios dos vapores da empresa, que faziam paradas em Aracaju regularmente. É importante ressaltar que esses avisos não foram contabilizados como entradas no porto, uma vez que se repetiam por dias antes da chegada do vapor.



Figura 3 - Anúncio da C. Bahiana na Gazeta de Sergipe. Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

– Companhia Pernambucana

Assim como a Companhia Bahiana, ela recebia subsídio da província de Sergipe para realizar paradas regulares em seus portos. Observando os gráficos 5 e 8, é possível ver que, apesar de não estar em equidade com a Companhia Bahiana, teve impacto na navegação sergipana: constantemente tocou os portos aracajuanos e, como outras, também dispunha de anúncios em periódicos.



Figura 4 - Anúncio da C. Pernambucana na Gazeta de Sergipe. Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

– Companhia Fluvial

A Companhia Fluvial de Sergipe foi importantíssima para seu desenvolvimento e mantinha a nova capital em contato próximo aos dois grandes municípios produtores de açúcar, Laranjeiras e Maruim. Quase todos os periódicos, em algum momento, anunciaram os horários de saída de Aracaju das embarcações dessa companhia, pois apenas durante a maré alta os vapores conseguiam navegar no Rio Sergipe até o Rio Cotinguiba que banha essas duas cidades. Foi encontrado no *Correio Sergipense*, de 1859, o texto que define os termos que tiveram que ser seguidos pela companhia (Figura 5): regularidade e previsibilidade. Interessante notar que a navegação fluvial a vapor é estabelecida *pari passo* com o início do serviço de reboque a vapor pela barra do Sergipe. Este aviso do periódico, apresentado adiante, é mais um elemento que reforça a importância da navegação para a história e a economia sergipana, uma vez que essa ligação fluvial era frequente e com intervalos curtos para a época e a região.

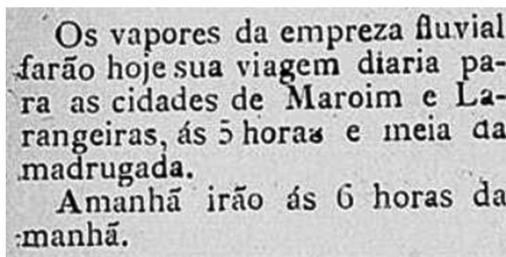


Figura 5 – Aviso da Companhia fluvial. Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

– Comerciantes

Além das companhias acima, houve outras que estão presentes no gráfico 8, mas que ainda carecem de informações. Em alguns casos não há informações nos periódicos e outros precisam de suplemento de fontes diversas. Apesar do volume de dados levantados, ainda há muito a se pesquisar sobre esse aspecto náutico da História de Sergipe, muito em função da pouca quantidade de informação sistematizada, deixando claro o afastamento do tema das prioridades intelectuais regionais na atualidade.

É importante informar também que houve proprietários de embarcações que

não faziam parte de companhias de navegação e estes foram mais frequentes em notícias da primeira metade do século XIX, antes da fundação de Aracaju e do subsídio de empresas de navegação. Um exemplo disso é Antônio Francisco Magarão: comerciante de prestígio e armador de diversas sumacas que participaram das atividades portuárias sergipanas entre 1847 e 1850, como mostram exemplares do *Correio Sergipense*.

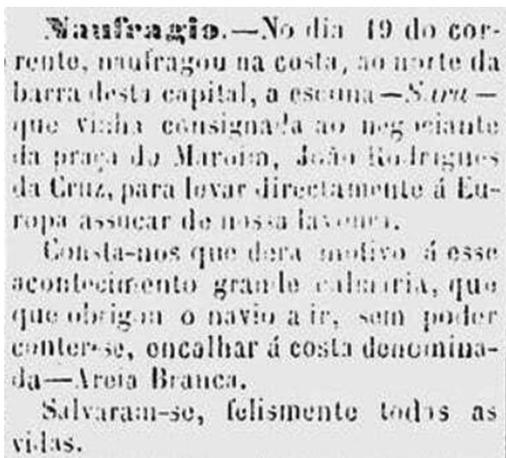


Figura 6 – Recorte do Jornal de Sergipe (22/4/1888).
Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira.

Transcrição da figura 6

“Naufrágio—No dia 19 do corrente, naufragou na costa, ao norte da barra desta capital, a escuna – Sara – que vinha consignada ao negociante da praça do Maroim [sic], João Rodrigues da Cruz, para levar directamente á Europa assucar [sic] de nossa lavoura. Contesta-nos que dera motivo á esse acontecimento grande calmaria, que obrigam o navio a vir sem poder conter-se encalhar à costa determinada – Areia Branca. Salvaram-se felismente [sic] todas as vidas.”

Na figura acima o periódico anuncia o naufrágio de uma escuna de João Rodrigues da Cruz, a qual iria transportar açú-

car de Sergipe diretamente para a Europa. Essa notícia mostra como a navegação era importante para a economia sergipana e o quanto ela se expandiu ao longo do século XIX. Durante parte desse século, a província precisava escoar sua produção para a Bahia, que então exportaria o produto (ALMEIDA, 1984), mas até o fim do século o estado se tornou menos dependente, potencialmente em função do desenvolvimento de mecanismos aduaneiros e administrativos que permitiram arrecadar os impostos diretamente para os cofres provinciais. Importante destacar que alfândega e sede da administração da província só se encontraram em um mesmo espaço físico municipal, a partir de 1855, com a transferência da capital para Aracaju, onde a alfândega já se encontrava.

CONCLUSÕES

Fica evidente, a partir dos dados apresentados, a intensidade das atividades portuárias sergipanas durante o século XIX. Os constantes esforços feitos pelo governo da província para expandir o comércio marítimo a partir dos subsídios deixa claro o impacto que esse setor tinha não apenas na economia, mas na cultura da sociedade sergipana de outrora.

Esta pesquisa explora e traz informações tanto sobre periódicos quanto sobre navegação e a sociedade que produziu e interagiu com eles. É aplicada uma nova forma de estudo da materialidade a partir das notícias (VIANA e BAVA DE CAMARGO, 2020), que as enxerga enquanto peças arqueológicas, a fim de construir um conhecimento baseado nos modelos teóricos da arqueologia.

O estado de Sergipe é banhado por diversos rios e tem uma infinidade de comunidades que se instalaram às margens dos mesmos, não restando dúvidas da importância deles na sua História. Essa herança cultural ficou marcada em diversos

âmbitos sociais e materiais, que podem agora ser estudados.

Em futuras investigações de campo, será possível produzir informação que ajude a entender, de forma mais aprofundada, qual o papel de Sergipe na economia nacional, suas relações de dependência econômica da Bahia e o impacto que a navegação teve na sua estruturação e desenvolvimento na transição do século XIX para o XX.

A história do atual estado já foi abordada por autores como Almeida (1984) e Nunes (1978), mas com o envolvimento da Arqueologia nas pesquisas é possível descobrir ainda mais e produzir questões e respostas diferentes que enriqueçam a tessitura do conhecimento sincrônico sobre Sergipe e sua população.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Maria da Glória Santana de. *Sergipe: fundamentos de uma economia dependente*. 1ª ed, Petrópolis: Vozes, 1984.

BAVA DE CAMARGO, Paulo F. *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananeia, séculos XIX-XX*. Tese (Doutorado em Arqueologia), Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

BAVA DE CAMARGO, Paulo 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 21 de out. De 2023.

BAVA DE CAMARGO, Paulo 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 21 de out. de 2023.

BAVA DE CAMARGO, Paulo F. Arqueologia do Porto de Aracaju, Sergipe, Brasil (1855-1997). *Memória del 56º Congreso Internacional de Americanistas*. [S.l.]: 2018. Disponível em: https://doi.org/10.14201/0AQ0251_2. Acessado em 21 de out. De 2023.

BLOT, M. L. P. *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia), Universidade do Minho, Lisboa, 2003.

CORREA, C. B. R. *Memórias subterrâneas em disputa: arqueologia urbana portuária nas cidades do Rio de Janeiro e de Buenos Aires*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

LIMA, T. A. Os estivadores esquecidos: arqueologia do Trapiche da Pedra do Sal, Rio de Janeiro, século XIX. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: vol. 30, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-02672022v30e34>. Acessado em 21 de out. de 2023.

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

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

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, J. F. dos. *O porto velho de Maruim, Sergipe: um olhar arqueológico*. Dissertação (Graduação em Arqueologia), Universidade Federal de Sergipe, Laranjeiras, 2014.

SILVEIRA, C. F. da. Arqueologia do porto de Pelotas (RS): a praça Domingos Rodrigues e seu entorno (1870-1930). *Vestígios – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*. [S.l.]: vol. 16, nº 1, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.31239/vtg.v16i1.29128>. Acessado em 21 de out. de 2023.

STASKI, E. Urban archaeology. In: ORSER, Charles O. Jr. (org.). *Encyclopedia of historical archaeology*. Londres/ N. York: Routledge, 2002. p. 546-549.

TEIXEIRA, M. C. *A forma da cidade de origem portuguesa*. São Paulo: Editora Unesp, São Paulo, 2012.

VIANA, P.; BAVA-DE-CAMARGO, P. 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.

