

ARGONAUTAS DO EXTREMO: O PROCESSO DA CONQUISTA ATRAVÉS DAS PAISAGENS MARÍTIMAS DE UM BOM ABRIGO*

Leandro D. DURAN**

Resumo

Este artigo apresenta uma reflexão sobre o processo náutico de Conquista da América Portuguesa, durante os séculos XVI e XVII, percebendo as rotas marítimas como estruturas materiais e simbólicas, operacionalizadas através de “marcadores” construídos tanto para a localização e orientação dos navegantes ao longo de suas expedições, quanto para o domínio dos novos territórios. Dentro desse processo, os espaços marítimos, e não os terrestres foram as primeiras arenas de tensão e de disputa entre o elemento indígena e o invasor europeu e mesmo entre as potências europeias. Nesse sentido, a Ilha do Bom Abrigo, aqui compreendida como um mega-artefato, é encarada como uma estrutura marítima materializada na paisagem e nos registros históricos como ponto de sustentação do próprio movimento de expansão colonial empreendido na região do atual litoral do estado de São Paulo, Brasil.

Resumen

Argonautas del extremo: el proceso de la conquista a través de los paisajes marítimos de un Buen Abrigo

Este artículo plantea una reflexión acerca del proceso náutico de Conquista de la América Portuguesa en los siglos XVI y XVII en la que las rutas marítimas son comprendidas como estructuras materiales y simbólicas que se presentan a través de mojones construidos tanto para la localización y orientación de los navegantes como para el dominio de los nuevos territorios. En este proceso

* O presente artigo é uma versão adaptada de um capítulo da tese de doutoramento do autor defendida em 2008 no Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo.

** Universidade Federal de Sergipe, Brasil.

fueran los espacios marítimos y no los terrestres los que han sido las primeras arenas de tensión entre los indígenas y el invasor europeo así como entre las potencias europeas. Así que la isla “Bom Abrigo” aquí se comprende como un mega-artefacto y se la trata como una estructura marítima materializada en el paisaje y en los registros históricos como punto de sostenimiento del movimiento de expansión colonial que ha sido llevado a cabo en la región costera del actual Estado de São Paulo (Brasil).

Abstract

Argonauts of the Extremes: the Process of Conquest as Viewed Through the Maritime Landscape of Bom Abrigo (Good Haven)

This article is a reflection on the nautical conquest of Portuguese America during the 16th and 17th centuries, perceiving nautical routes as concret and symbolic structures materialized by reference points or “markers” which were defined not only to guide ships and orient them but also to dominate new territories. Within this process, ocean spaces and not land areas were the first arenas of tension and disputes between native Indians and the European invaders, as well as among different European nations themselves. In this sense, the island of Bom Abrigo (Good Haven), here considered as a major artifact, is seen as a maritime structure, settled in the landscape and in historical records, as being the element of support for the colonial expansion that took place in the coastal region of what is today the State of São Paulo, Brazil.

Résumé

Les Argonautes de l'Extrême: le processus de la conquête à travers le paysage maritime de Bom Abrigo (Bon Abri)

Cet article présente une réflexion sur le processus nautique de la Conquête de l'Amérique Portugaise au cours des *xvi*e et *xvii*e siècles, à travers la perception des routes maritimes en tant que structures matérielles et symboliques, concrétisées grâce à des “repères” construits soit pour la localisation et l'orientation des navigateurs au cours de leurs expéditions, soit pour la domination des nouveaux territoires. Dans ce processus, les espaces maritimes plutôt que terrestres ont été les premières arènes de tension et de disputes entre l'élément autochtone et l'envahisseur européen voire entre les puissances européennes. Dans ce sens l'île Bom Abrigo (Bon Abri), vue comme un méga artefact, est envisagée comme une structure maritime matérialisée dans le paysage et dans les registres historiques comme un point d'appui du mouvement d'expansion coloniale lui-même et qui a pris naissance dans la région du littoral actuel de l'État de São Paulo, Brésil.

Introdução

O movimento de expansão global das esferas de atuação das sociedades europeias, levado a cabo principalmente pelas potências ibéricas durante os séculos XV e XVI, esteve pautado na construção de um novo referencial de mundo que transformou hierarquias e formas de percepção do espaço e, conseqüentemente, do homem e seu interior, levando a formação de uma nova geografia humana (Godinho 1984, Baub 2005). O principal vetor de operação dessas alterações foi o processo histórico tradicionalmente conhecido como as “Grandes Navegações”. Diferentemente das práticas náuticas desenvolvidas nos mares regionalmente circunscritos e familiares do Mediterrâneo, esse momento da história marítima exigiu um intenso esforço de “domesticação” material e ideológica de um espaço que se mostrava ainda aberto, desconhecido e misterioso: O “Mar-Oceano”.

Então, o surgimento, crescimento e fortalecimento de mercados transnacionais, que envolviam obrigatoriamente a participação de rotas marítimas, se impunha como uma necessidade indubitável e fática, dominando os processos econômicos (Braudel 1996, Cipolla 1984, Mauro 1989, Silva 2001) e fazendo com que a antiga afirmação “navegar é preciso, viver não é preciso”, de *Cnaeus Pompeius Magno*, se apresentasse aos ouvidos dos contemporâneos de Camões, mais verdadeira do que nunca. Na aproximação de mundos tão distintos (como o europeu e o ameríndio) o litoral brasileiro logo foi incorporado a esse processo de domesticação, através de práticas de Conquista que se desenrolaram não “apesar”, mas “graças” ao ambiente marítimo/oceânico (Mauro 1989).

Longe de ter representado um empecilho, o “Mar” foi o principal elemento viabilizador de todo esse movimento de expansão, garantindo os meios através do qual ele pôde efetivamente se realizar. Mais do que qualquer outra característica, o que definiu a conquista do continente americano e a empresa colonial foi o fato de serem, ambos, empreendimentos marítimos. Essa inversão de perspectiva é fundamental para nossas pretensões, na medida em que garante a compreensão de como e porque uma ilha pode ser considerada um agente desse processo. Foi através desse ambiente (Mar), e pelos grupos sociais a ele associados (homens do mar), que toda uma estrutura funcional e simbólica foi montada e mantida, e sobre a qual foram construídas as ações de Conquista e tecidas todas as tramas de sustentação e as tensões do próprio processo de exploração colonial.

Nesse sentido, ventos e correntes que sempre haviam atuado sobre o Atlântico passaram a assumir uma outra condição. Percebidos e apropriados pelos navegantes europeus, esses elementos naturais foram transformados em verdadeiros sistemas viários e corredores de circulação, fisicamente construídos através do uso e materialmente vivenciados, da mesma maneira

que as estradas terrestres. Como bem argumentava o Almirante Gago Coutinho em sua obra *A náutica dos descobrimentos*: “Assim, foi a criação de uma Nova Arte, apoiada no estudo da astrologia e no dos ventos gerais do Atlântico, o recurso que permitiu ao Infante D. Henrique impulsionar, cem por cento, os Descobrimentos Marítimos”, e, mais adiante,

[...] os Descobrimentos Portugueses não resultam de felizes golpes de génios de chefes autoritários mas ignorantes [...] Não. Os nossos dirigentes obedecem à norma racional de começar pelo estudo de navios e mares, para, com tais princípios básicos, reconhecerem as possibilidades que ventos e terras concediam para as suas rotas (1951-1952, vol. 1, p. 89, 95).

Da mesma maneira, rotas marítimas foram sendo formadas, tendo como base uma série de elementos paisagísticos e acidentes geográficos que passaram a ser encarados como “marcadores”, sinais de orientação que indicavam aos navegantes se estavam no caminho certo, bem como a sua localização em relação aos objetivos finais de suas respectivas empreitadas marítimas.

Assim, as descrições das aparências das terras que ladeiam os caminhos marítimos são algo comum e tais documentos, não por causa de atributos estéticos ou curiosos, mas como instrumentos de localização, como verdadeiras ferramentas de navegação. Mais ainda, tais descrições precisavam ser exaustivas, com diversos qualificativos e diferentes elementos na medida em que a informação isolada de um único marco podia gerar equívocos. A inclusão dos “nomes” associados a essas regiões era outro elemento importantíssimo, garantindo a possibilidade de confirmação, com outros nautas presentes na região ou com comunidades aí estabelecidas, a sua exata localização. Em alguns casos, como o do texto de João de Lisboa de 1515 (Lisboa 1903), incluíam-se, também, desenhos para auxiliar na compreensão das descrições; essa prática teve sua continuidade até bem recentemente, como fica claro no *Roteiro – Brasil*, produzido e publicado pelo Departamento de Geofísica da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil em 1958 (Roteiro 1958).

Além disso, as viagens transoceânicas do século XVI geravam uma série de demandas logísticas relacionadas com a faina marítima, em vista da tecnologia disponível na época: as embarcações de madeira movidas a propulsão eólica. As limitações intrínsecas de tais “instrumentos” náuticos, apesar de serem os mais avançados e os mais indicados para a tarefa, demandavam longas jornadas que, por sua vez, exigiam a realização de sucessivas paradas em busca de abrigo e abastecimento. Como bem observou o historiador Vitorino de Magalhães Godinho,

Que é que define estas rotas? Uma rota é determinada pelas suas escalas principais, os pólos definem tão-só uma corrente de trocas. Ora, tais escalas são função dos meios de locomoção – das suas velocidades, das suas capacidades de transporte e de suas necessidades de renovação de energia (1984, vol. 1, p. 81).

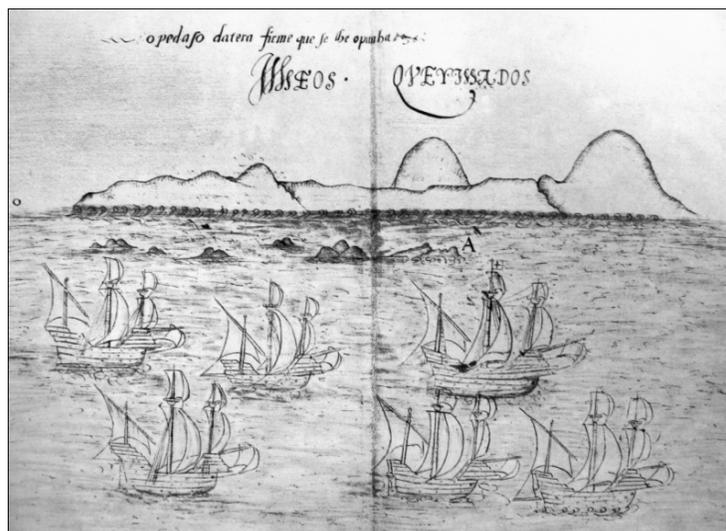


Figura 1. Roteiro do Mar Rocho, por D. João de Castro, 1541. Fonte: Cortesão Mota 1960, v. 1, pp. 133-134, estampa 59.

Apesar de essa atividade, em uma emergência, poder ser tentada em qualquer ponto do litoral, era natural que os nautas do século XVI procurassem áreas que garantissem, primeiramente, uma boa ancoragem. O tempo demandado pelos trabalhos de coleta e/ou troca de víveres para o abastecimento de uma frota, ou da realização de reparos nas embarcações, em uma terra estranha, é relativamente longo, sendo contado em dias, semanas ou, quando não, meses. Durante esse período, o navio estaria sob a ação das intempéries e da própria ação dinâmica do ambiente marítimo. Sendo assim, uma embarcação ancorada em local pouco abrigado representava um naufrágio em potencial e implicava em risco para os objetivos traçados para a viagem e também para a vida de todos os seus tripulantes. Em geral, em tais momentos os nautas buscavam a foz de um rio, uma baía ou uma ilha para garantir a proteção necessária à embarcação. A identificação de locais específicos que preenchessem esses três requisitos era rapidamente anotada e passada adiante, fazendo com que essas regiões se transformassem em pontos de apoio e suporte à navegação a serem

buscados nas próximas viagens. As expedições exploratórias eram, então, as grandes responsáveis pela coleta de informações e pela organização desse mapeamento, que seria progressivamente aumentado, ao longo dos anos, com o desenvolvimento de novas observações e a inclusão de novas referências e observações. O próprio Cabral, em 1500, já partia de Lisboa com as instruções de Vasco da Gama indicando como pontos de “aguada” a paragem de São Brás (na costa sul-africana) e as ilhas São Tiago e São Nicolau (Arquipélago de Cabo Verde).

Assim, em suas viagens de exploração e comércio, esses agentes europeus construíram uma série de estruturas materiais e simbólicas que, operando sob a forma de um conjunto sistêmico, viabilizaram as próprias ações de conquista.

Neste artigo pretendemos apresentar um vislumbre desse processo náutico da Conquista do litoral brasileiro a partir da paisagem marítima da Ilha do Bom Abrigo. Do ponto de vista metodológico aplica-se aqui uma abordagem macroanalítica que encara esse espaço insular como um mega-artefato. Para isso nos pautaremos na interpretação de fontes históricas, nas percepções do autor formuladas a partir das experiências de campo, e na análise do contexto ambiental local.

Terra à vista: diários, portulanos e derrotas

A nossa primeira evidência de sustentação da interpretação que vê no Bom Abrigo um espaço de conquista está baseada em uma série de documentos históricos relacionados com as práticas de navegação e as primeiras viagens realizadas a inicialmente chamada Terra de Vera Cruz. A proposta, aqui, é que façamos uma análise de como uma paisagem marítima foi construída e materializada por meio de uma série de instrumentos náuticos responsáveis por organizar de forma inteligível, procedimentos e referências que permitiam agência dentro de um novo mundo. Dessa forma, os diários de viagens e as derrotas ou roteiros constantes dos chamados *Livros de Marinharia*, assumem aqui a condição de legítimos instrumentos de navegação, tão palpáveis como os astrolábios e as balestilhas. Da mesma maneira, portulanos, cartas de marear e planisférios são por nós considerados como grandes plantas de um espaço ideológico e materialmente construídos através dos agentes europeus da Conquista.

Essa mesma visão “materialista” de tais elementos parece ser corroborada pelos próprios homens do Período Moderno, haja vista a política de sigilo imposta pelo coroa portuguesa a tais documentos. O processo de centralização que então forjava a articulação dos próprios estados modernos atuava também na formação de um cinturão de segurança ao redor das informações relacionadas com as viagens de exploração desencadeadas

desde o final do século xv. A partir de 1504 o cerco se fechava ainda mais, com a promulgação de leis que proibiam o registro em “cartas de marear” de instruções relativas a territórios localizados além das ilhas de São Thomé e Príncipe, na costa africana. Além disso, estabelecia-se a pena de morte para qualquer pessoa que enviasse ao estrangeiro, documentos cartográficos importantes (Dias 1921, p. cxiii, cxxvi-cxxvii).

A relativa escassez de documentos sobre a primeira fase da conquista do território brasílico gerou, em um primeiro momento, a idéia de que o Brasil havia suscitado pouco ou nenhum interesse na coroa lusitana, muito em função das possibilidades que, nessa mesma época, apresentavam as Índias Orientais. Essa afirmativa, porém, não se sustenta. Conhecimento e prática eram os verdadeiros diferenciais nas disputas entre os vários Estados europeus e qualquer novidade era avidamente buscada pelos inúmeros espíões infiltrados nas cortes e tripulações, a começar pelos próprios embaixadores, responsáveis pela organização dessa coleta de informações (Leite 1921a, p. 227). Tal importância advinha do fato de esses documentos conterem em si a chave material da conquista ao traduzir em termos materiais, seus principais elementos de sustentação.

Foi por conta dessa política de sigilo que muitos dos informes fragmentados que possuímos sobre esses primeiros dias são oriundos de fontes não portuguesas, mas de Estados “concorrentes”, como a Espanha, a Itália e a França. Para termos uma idéia, enquanto em Portugal somente na segunda metade do século xvi é que se publicaria um texto oficial sobre a descoberta do Brasil, uma cópia da carta diplomática entre os reis de Portugal e de Castela onde tal fato era mencionado já havia visto o lume em Roma, em 1505. Também a *Relação do Piloto Anônimo*, que comenta o episódio e descreve a viagem de Cabral às Índias Orientais, era impressa em Vicenza no ano de 1507 (Pereira 2001, p. 33). As viagens de Vespúcio são outro exemplo claro dessa situação. Apesar de navegar em frotas portuguesas e com destino às terras desse império, as narrativas de suas experiências de viagens foram relatadas, também, ao seu “Magnífico Patrão”, o banqueiro Lorenzo de Pierfrancesco dei Medici, de Florença, ou, no caso da publicação *As Quatro Navegações* (1507), a Piero Soderini, supremo magistrado de Florença, com quem mantinha contatos de “amizade” e, pode-se dizer, de vassalagem (Vespúcio 2003, p. 18, 64). É dessa mesma forma que devemos considerar os registros cartográficos do planisfério encomendado pelo agente comercial Alberto Cantino (data provável de 1502), confeccionado para o duque de Ferrara, Hercules I; o mapa do genovês Canério (inicialmente apontado como de 1502, é mais provável que seja de 1505-1506), que se baseia em Cantino mas agrega os novos conhecimentos adquiridos até aquele momento; e no planisfério do cônego Waldseemüller (1507), para Renato II, duque de Lorena e de Bar, no norte francês, que acabou por batizar essa quarta parte do mundo com o

nome de América, em homenagem à Vespúcio; todos resumos de informações sigilosas contrabandeadas.

Curiosamente, esses documentos cartográficos “não oficialmente autorizados” são as maiores evidências de que o território brasileiro e suas águas receberam uma atenção muito maior do que se costuma imaginar, suplantando, inclusive, o afã exploratório da costa da África. Uma rápida conta nos elucida a questão: entre a tomada de Ceuta, em 1415 e a passagem do Cabo Borjador, em 1434, foram 14 anos; daí, à conquista do cabo das Tormentas, posteriormente renomeado para Cabo da Boa Esperança, em 1498, foram mais 64 anos. A costa brasileira, no entanto, descoberta em 1500, já possuía seu contorno mapeado (ainda que com erros) em sua porção oriental, em 1519 (Guedes 2001, p. 400). Apenas dois anos depois da “descoberta” oficial, a casa real lusitana já considerava possuir dados suficientes para tomar uma decisão relativa ao arrendamento dos novos territórios a um consórcio de comerciantes que teve em Fernão de Noronha a sua figura mais conhecida (Dias 1921, p. 219). O próprio contrato obrigava o envio de pelo menos seis navios e a descoberta de trezentas novas léguas de litoral todos os anos, durante a vigência de três anos do acordo (Leite 1921a, p. 255). Isso nos dá uma idéia da rapidez com que se estruturou o conhecimento acerca do recorte costeiro do Brasil. Essa pressa era mais do que justificada, haja vista que as conquistas marítimas dos espanhóis se acumulavam rapidamente e ameaçavam as possibilidades de um vasto império português.

Toda essa exploração inicial se destinou àquela porção atlântica localizada do cabo de Santo Agostinho para o sul. Esse direcionamento provavelmente se deu em função do fato de que a porção central da América já havia sido definida como área do império espanhol e, portanto, deveria ser evitada. Essa presença espanhola não estava muito distante uma vez que sucessivas expedições já haviam descido o litoral em direção ao sul (para a região das atuais; Colômbia, Venezuela, Guianas e Suriname), chegando mesmo, no caso da viagem de Vicente Yañez Pinzón (1499-1500), até Mucuripe, no atual estado do Ceará (Stella 2001, p. 176). Nesse sentido, foi para o austro que os navegadores portugueses apontaram as proas de seus navios nesses primeiros anos da sua presença no Brasil, e foi nesse mesmo momento que aquela região compreendida entre a Ilha do Bom Abrigo, Cananéia e Iguape, também passaram a figurar na história da formação da “América portuguesa”.

As principais fontes materiais de que dispomos para analisar os primeiros momentos dessa conquista marítima são os próprios portulanos, cartas de marear e planisférios. O primeiro instrumento cartográfico a fazer menção à nossa região de estudo é o mapa do genovês Canério, produzido, ao que tudo indica, entre 1505 e 1506. Ele se caracteriza claramente como um documento onde se mesclam a cópia do mapa de Cantino (1502) com novas

informações produzidas pelas armadas enviadas à Terra de Vera Cruz após a sua descoberta por Pedro Alvarez Cabral. O que nos interessa em específico é que este mapa inclui em sua representação, a menção à região de Cananéia, inicialmente identificada sob a alcunha de “Rio Cananor”. À este, seguiram-se os mapas identificados como de Kunstmann II e III, ambos datados de 1506, onde a referência assumia a grafia mais próxima da atual, de “Rio de Cananea”; o mapa de Waldseemüller, publicado um ano depois (1507), onde encontramos uma terceira nomenclatura com a menção ao “Rio Cananoru”; e o mapa-mundi de Ruyche, de 1508, com o retorno da designação “Rio de Cananor”. O que transparece claramente dessas evidências é que a região de Cananéia já havia sido explorada e identificada por pelo menos mais de uma expedição, por volta de 1505, e que tais embarcações transportaram em seus porões uma grande quantidade de informações que garantiram a “elevação” dessa região à condição de referência náutica para as embarcações em demanda das regiões austrais da Terra de Vera Cruz e da América do Sul.

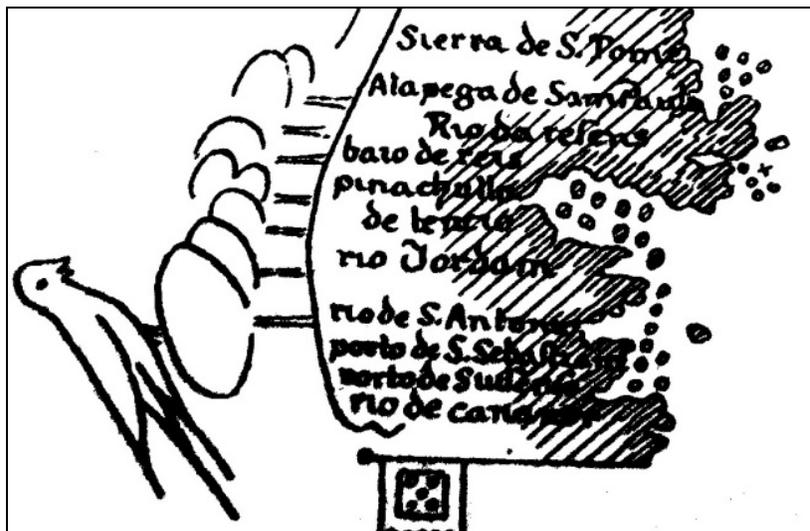


Figura 2. Mapa do genovês Canério, ca. 1505 e 1506, indicação do Rio Cananor - Cananéia. Fonte: Dias 1921.

Com todo esse conhecimento acumulado, não é de se estranhar, portanto, que possamos observar nas expedições seguintes a esse período e para as quais dispomos de alguns relatos de viagens, a presença do que poderíamos classificar como uma certa “familiaridade” na forma de tratamento dado à região.

A primeira referência nesse sentido diz respeito à viagem de Juan Dias de Solis, em 1516. Incentivado pelas informações da viagem de D. Nuno Manoel, que claramente havia excedido os limites do Tratado de Tordesilhas, o rei espanhol armou a expedição de Solis com o intuito de reivindicar para si os territórios mais austrais do continente sul-americano. Os portugueses, graças às viagens mencionadas, já haviam demonstrado a existência de terras mais ao sul, em direção ao austro, pertencentes à casa real espanhola. Da mesma forma, as viagens de Colombo, realizadas entre 1492 e 1498, a expedição de Hojeda, em 1499 e a já mencionada expedição de Pinzón, em 1499-1500, já haviam demonstrado que a região central da América constituía uma porção não circundável de terra. Sabia-se também, graças a Vasco Nuñez de Balboa, em 1513, que existia um segundo oceano a ser conquistado, o Mar del Sur, localizado “após” as terras do Novo Mundo. Estava iniciada, assim, a corrida pela posse das terras austrais e pela busca de uma passagem sul, e os portugueses tinham a dianteira. Urgia, portanto, que se tomassem medidas mais incisivas e eficazes por parte da coroa de Castela e Aragão. A resposta a esse movimento foi rápida e veio na forma de armadas de alto bordo, a mando do rei espanhol, mas sob o comando de nautas portugueses, que, por essa mesma época, passaram a cursar pelos mares da região de Cananéia.

A expedição de Solis, como sabemos, indubitavelmente alcançou a região do Rio da Prata e ficou conhecida por tê-lo oficialmente descoberto. Dizemos “oficialmente”, porque, a expedição de João de Lisboa teria chegado, dois anos antes, a essa mesma porção do litoral sul-americano (Lisboa 1903). O problema estava no fato de que a localização do rio caía dentro do território espanhol definido no Tratado de Tordesilhas. As disputas pelos direitos de descoberta, ponto importante para as reivindicações de posse naquele período, geraram inclusive a forja da existência de uma primeira viagem de Solis em 1512-1513, anteriormente, portanto, àquela empreendida por D. Nuno Manoel o que revela o grau de envolvimento dos historiadores oficiais dos respectivos reinos na disputa prática pela posse das terras, uma vez que as crônicas históricas eram usadas como argumentos nas reuniões diplomáticas entre os reinos.

Da navegação de Solis em 1516, sabemos que ela incluiu escalas em alguns portos da costa do Brasil, começando pelo Cabo de São Roque e Santo Agostinho, passando por Cabo Frio e Rio de Janeiro, quando, segundo Herrera y Tordesillas, *Cronista Mayor de Índias*, em 1596, “[...] fueron luego en demanda del Cabo de la Cananea, que esta en 25 grados escasos” (Herrera y Tordesillas 1601, p. 307). O curto texto revela, no entanto, que Cananéia já havia se tornado uma importante referência mesmo para as armadas espanholas, certamente por influência de pilotos portugueses contratados.

Essa informação é corroborada pelo *Derrotero del viaje y navegación de la armada de Louisa desde su salida de la Coruña hasta 1º de Junio de 1526*. O referido documento encontra-se transcrito na famosa Coleção Navarrete que reúne informações sobre as viagens e descobrimentos marítimos dos espanhóis desde o século XV até princípios do XVI. O códice aqui mencionado relata a trajetória feita pelos navios de Jofre Garcia de Loyasa em demanda do Rio da Prata, durante os anos de 1525-26. Segundo o documento, “Viernes a 8 dias del dicho mês [dezembro] tomé o sol em 25 grados: hezimos camino al sur cuarta del sudoeste, y era leste oeste com el rio de la Cananea” (*apud* Navarrete 1825-1837, p. 251). O que podemos apreender dessas informações é que os navegantes desse período já não apenas “passaram” por ali, mas buscaram especificamente aquele ponto do litoral, utilizando-o inclusive como marco definidor dos progressos das viagens.

Esse processo de “elevação” da região de Cananéia à condição de referência marítima se completou com a sua inclusão no famoso *Livro de Marinharia* de João de Lisboa, códice datado de meados do século XVI. Piloto experimentado, João de Lisboa teria vindo pela primeira vez à Terra de Santa Cruz, segundo se acredita, na esquadra de Gonçalo Coelho, de 1503, e participado, portanto, das explorações da região sul do Brasil (Lisboa 1903, p. XLIII). Em 1514, ele foi o piloto da armada de D. Nuno Manoel que, ao que tudo indica, teria descoberto o Cabo de Santa Maria e o estuário do Rio da Prata (Dias 1921, vol. 2, p. 213, 379). Apesar de não incluir roteiros referentes à costa brasileira, o *Livro de Marinharia* de João de Lisboa apresenta uma lista de *Alturas da Costa do Brasil*, anexo ao texto do *Tratado da Agulha*. Nessa listagem aparece citada a região de Cananéia, grafada como “Rio Carrane”, à 24º de latitude. Muito provavelmente essa inclusão esteja ligada à sua viagem de 1514, quiçá uma prova de sua passagem por Cananéia.

Mas, se os documentos até aqui apresentados evidenciam o fato de que a região de Cananéia, de uma maneira geral, esteve atrelada às primeiras navegações dos europeus em território brasileiro, os relatos das expedições seguintes e alguns exemplos cartográficos a elas associados são mais específicos e demonstram que a Ilha do Bom Abrigo, em especial, precisa ser entendida como a principal estrutura marítima sobre a qual toda essa fama foi construída.

Martim Afonso, Cabeza de Vaca e Gabriel Soares de Sousa

As explorações espanholas que se dirigiram para a região sul do Brasil e para o Rio da Prata tiveram uma profunda repercussão em Portugal em virtude dos já referidos problemas de “fronteira” entre as possessões

ultramarinas dos dois reinos ibéricos. Nesse sentido, assim como Solis e Loyasa haviam seguido para a região para asseverar as pretensões espanholas, Portugal também montou sua esquadra, dessa vez comandada por Martim Afonso de Sousa. Esse experimentado comandante partia com ordens expressas de organizar, naquelas paragens do sul, um foco de ocupação permanente que garantisse os direitos lusitanos. Essa viagem é tida pela historiografia como o grande marco que definiu uma nova política de estado para o Brasil, com o início da organização de um complexo sistema de exploração comercial, não mais dependente apenas do simples intercâmbio extrativista de “feitorias”, mas fundamentado em uma sólida base produtiva vinculada a uma demanda internacional.

Preocupado com os limites meridionais das possessões portuguesas, não é de estranhar que Martim Afonso, logo após deixar o porto de São Vicente, tenha se dirigido especificamente a Cananéia. Segundo a entrada do dia 12 de agosto de 1531, no *Diário de Pero Lopes de Sousa*, irmão de Martim Afonso e integrante da expedição:

Indo assim no bordo do mar mandou o Capitam I. arribar, pra fazermos nossa viagem para o Rio Santa Maria; e fazendo o caminho do sudoeste demos com huma ilha. Quis a nossa senhora e a bemaventurada Santa Crara cujo dia era, que alimpou a neboa, e reconhecemos era a ilha da Cananea [Bom Abrigo]: e fomos surgir entre ella e a terra, em fundo de sete braças [...] Desta ilha ao norte duas léguas se faz um rio mui grande na terra firme [...] Por este rio arriba mandou o Capitam I. hum bargatim; e a Padre [Pedro] Annes Piloto (p. 40), que era língua da terra [...] e com elle veo Francisco Chaves, e o bacharel, e 5 ou 6 castelhanos. Este bacharel havia 30 annos [desde a expedição de 1501, portanto] que estava degradado nesta terra [...] (1964, p. 39-40).

O primeiro ponto que transparece de forma clara no texto do diário é o fato de que Martim Afonso vinha já bem informado sobre o respectivo porto da Cananéia que, como afirma Pero Lopes, foi “reconhecido”. Mais ainda, esse local parece ter sido intencionalmente buscado pela armada, provavelmente para travar contato com uma pequena comunidade de europeus que viviam nessas paragens. Dentre os integrantes dessa pequena comunidade, uma menção que se sobressai é a do “bacharel”. Não se sabe ao certo em que ano chegou ao Brasil, alguns argumentando em favor do ano de 1501, na esquadra em que viera Vespúcio (Varnhagen 1975, vol. 1, p. 83), já que os informes do ano de 1531 dão conta de que ele estaria nesta terra há cerca de 30 anos, mais ou menos. Nem temos certeza que o exato local de seu degredo tenha sido realmente em Cananéia, uma vez que Diego Garcia o havia encontrado no porto de São Vicente em 1527. Nos parece mais correto assumir uma posição similar à de Rodolfo Garcia em suas notas à obra de Varnhagen onde afirma que: “Este bacharel percorria, com seus índios, toda a costa vizinha para o norte e para o sul”

(apud Varnhagen, vol. 1, 1975, p. 99). A sua identificação sempre foi muito controversa, mas a historiografia, em geral, aceita a tese de que seu nome era Cosme Fernandes. De qualquer maneira, ele foi o fundador do primeiro núcleo de ocupação histórica de que temos notícia na região de nosso interesse.

Alguns historiadores acreditam ver nesse mesmo trecho do diário, uma reação de surpresa pelo encontro do “bacharel” em Cananéia. Nós entendemos que o texto indica justamente o oposto. A menção de Pero Lopes “[...] e com elle veo Francisco Chaves, e o bacharel, e 5 ou 6 castelhanos” parece indicar que “o bacharel” já era esperado, dado o tratamento informal e de proximidade, diferente do que seria a menção a “um bacharel” (Grifos nossos). Essa opinião se reforça quando lembramos que, poucos anos antes, em 1527, a expedição de Diego Garcia já havia travado contato com esse personagem na região de São Vicente, tendo incluído tal fato nas informações oficiais dessa viagem (Garcia 1852). Por isso, é muito provável que a armada de Martim Afonso, informada acerca dos acontecimentos relacionados pelo menos à expedição de Garcia, viesse em busca do mesmo suporte logístico que havia sido obtido pelos nautas a serviço do rei da Espanha. Nesse sentido, a própria presença desse personagem precisa ser encarada como uma comprovação material da importância pretérita da região de Cananéia como um ponto de referência náutica para as esquadras europeias.

Mas o aspecto mais importante do relato de Pero Lopes, para nós, encontra-se na detalhada descrição que esse homem do mar faz a respeito dos procedimentos náuticos que envolviam a passagem pela “Cananéia”. Diferentemente dos relatos anteriores, que simplesmente mencionam essa região de uma forma genérica, Pero Lopes destrincha as etapas operacionais envolvidas na demanda desse “porto”, elucidando-nos os principais elementos naturais envolvidos e suas respectivas funcionalidades, e é aqui que podemos perceber a importância do Bom Abrigo. Relembrando as palavras do diário:

Indo assim no bordo do mar mandou o Capitam I. arribar, pra fazermos nossa viagem para o Rio Santa Maria; e fazendo o caminho do sudoeste demos com huma ilha. Quis a nossa senhora e a bemaventurada Santa Crara cujo dia era, que alimpou a neboa, e reconhecemos era a ilha da Cananea [Bom Abrigo]: e fomos surgir entre ella e a terra, em fundo de sete braças [...] Desta ilha ao norte duas léguas se faz um rio mui grande na terra firme [...] Por este rio arriba mandou o Capitam I. hum bargantim; e a Padre [Pedro] Annes Piloto (p. 40), que era língua da terra [...] (Sousa 1964, p. 39-40).

A compreensão dessa situação perpassa por uma leitura das condições naturais da região e do já discutido caráter das referências náuticas. Como dito, as referências marítimas do século XVI dependiam muito das descrições

personais dos diferentes locais, enfocando a especificidade de certos marcos paisagísticos. Pois bem, a atual ilha de Cananéia é impossível de ser percebida do mar pois encontra-se encoberta pela Ilha Comprida. A própria Ilha Comprida parece, para quem olha do mar, não uma ilha, mas parte integrante da porção continental, o mesmo ocorrendo para a Ilha do Cardoso (Almeida 1962, p. 206-207). Nesse sentido, o relato de que “[...] e fazendo o caminho do sudoeste demos com huma ilha [...]”, não se sustenta para a atual localidade de Cananéia, nem ontem, nem hoje. Assim, o único ponto de referência em destaque é a Ilha do Bom Abrigo, que está localizada praticamente em frente à barra do que se convencionou chamar na cartografia histórica de “Rio da Cananéia”. O rio a que se refere o texto é, portanto, a própria barra de Cananéia. Nesse sentido, a “a ilha da Cananea” a que faz menção o diário não é outra que não a Ilha do Bom Abrigo, como atestam inúmeros historiadores, dentre eles o nosso já conhecido Paulino de Almeida (Almeida 1938, p. 39-108).

Foi no Bom Abrigo que as embarcações da armada de Martim Afonso ancoraram, como se percebe do trecho: “[...] e fomos surgir entre ella [ilha] e a terra, em fundo de sete braças [...]”, sendo a “terra”, as porções emersas da Ilha do Cardoso que, como dito, não pode ser identificada enquanto ilha para quem vem do mar. Como fica claro, somente uma pequena embarcação (bargantim) foi enviada para explorar e adentrar a barra, tendo acesso à área lagamar e ao Mar Pequeno. E foi lá, no Bom Abrigo, que seus barcos e tripulação passaram os 44 dias registrados para a sua estada em Cananéia: “Aqui nesta ilha estivemos quarenta e quatro dias [...]” (Sousa 1964, p. 40).

A importância do Bom Abrigo como principal ponto de sustentação do interesse náutico da região de Cananéia como apresentada por Pero Lopes, é comprovada por outras viagens e documentos. Em 1540, em meio às sucessões de viagens portuguesas e espanholas, e após a importante expedição de Martim Afonso, que demonstrou as intenções lusitanas de controlar aquela parte do litoral brasileiro, chegava a Cananéia Alvarez Nuñez Cabeza de Vaca. Vinha com o cargo de *Adelantado* para reivindicar e organizar uma ocupação efetiva e proveitosa da região do Rio do Prata em nome da coroa espanhola. Em seu caminho para o sul, e antevendo a posição estratégica de Cananéia nas navegações para aquela região, Cabeza de Vaca tomou posse do incipiente povoado que ali se formara, em nome de Castela e Aragão. Segundo o texto da “Información hecha ante el Alcalde Mayor Pero Díaz del Valle, a petición de los oficiales Reales, contra Cabeza de Vaca, por todos los desacatos que había cometido desde que llegó a las provincias del Río de la Plata”, feita em Assunção do Paraguai em 4 de agosto de 1544: “[...] al tomar posesión Alvar Nuñez de la dicha Cananea que es en la costa del brasil faziendo los autos e diligencias... en

una piedra grande questaba em la playa de la marina, hizo e mando esculpir una cabeza de vaca [...]” (apud Gandia 1932, p. 98).

É certo que a atitude do *Adelantado* foi o coroamento do que vínhamos apresentando, ou seja, da importância náutica da região para as estratégias européias ibéricas. Entretanto, o que mais nos interessa é onde tais autos e diligências foram realizados. Assim, através do depoimento de um outro integrante dessa expedição, chamado Juan de Camargo, presente nesse mesmo documento jurídico, descobrimos que o auto de posseção ocorrera “em una ysleta questá em el paraje della” (apud em Gandia, 1932, p. 98). Fica claro, portanto, que foi na Ilha do Bom Abrigo que esse evento aconteceu. Essa ilha é a única que apresenta todos os pré-requisitos necessários. Primeiro, porque se ajusta perfeitamente à descrição de “ysleta” (pequena ilha); nem a Ilha Comprida, nem a Ilha do Cardoso poderiam ser assim consideradas. Segundo, porque o auto precisaria ter se realizado nas proximidades da terra designada e conhecida como “Cananea”, e a Ilha do Bom Abrigo fica, como já vimos, localizada bem em frente à entrada da barra. Terceiro, as ilhas do Castilho e da Figueira, possíveis concorrentes, encontram-se muito longe para servirem de referencial, além de não apresentarem nenhum trecho de praia (local onde o auto foi realizado, como percebemos do texto), sendo suas linhas de costa dominadas completamente por costões rochosos; o Bom Abrigo, por sua vez, apresenta uma bela praia em sua porção mais abrigada. Tudo isso confirma ser o Bom Abrigo o local escolhido para sediar o auto de posseção perpetrado por Cabeza de Vaca. Assim, do ponto de vista náutico, fica patente que a principal estrutura marítima relacionada com a região de Cananéia era mesmo a Ilha do Bom Abrigo.

Outra significativa fonte primária que fez referência a essa unidade insular e sua importância náutica, foi Gabriel Soares de Sousa. Em seu *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, esse cronista comentava:

Este rio da Cananéia está vinte e cinco graus [...] no qual rio entram navios da costa, e se navega por ele acima algumas léguas [...] Tem o rio da Cananéia na bôca uma abra grande, no meio da qual, bem defronte do rio, tem uma ilha, e nesta abra está grande porto e abrigada para os navios, onde podem estar seguras naus de todo porte, porque tem fundo para isso (1971, p. 116).

Por esse texto poderíamos imaginar que as embarcações oceânicas entrassem pelo rio adentro, indo abrigar-se na Baía de Trapandé ou mesmo no próprio canal do Mar Pequeno. Entretanto, os “navios” a que se refere esse cronista nada mais são do que os barcos de menor porte, que serviam de apoio às embarcações oceânicas, os mesmos utilizados por Pedro Eanes e por Gonzalo de Acosta em suas “descidas” em busca de “refresco” e

informações. A diferenciação estabelecida entre “navios” e “naus” é, aqui, muito importante por querer significar dois tipos distintos de embarcações. Como vemos, é na Ilha da entrada da barra, ou seja, no Bom Abrigo, que fica o porto oceânico que abriga as “naus de todo porte”; os “navios”, de menor dimensão e tonelagem, também encontram aí uma parada segura, podendo, no entanto, optar por adentrar as águas interiores.

Por último, e eliminando qualquer dúvida sobre a função central da Ilha do Bom Abrigo na referência náutica identificada genericamente por “Cananéia”, o governador de Buenos Aires, Hernandarias de Saavedra, em carta ao rei da Espanha, de 12 de maio de 1609, descrevia assim a região: “Del Rio de san francisco a la cananea, que es um rio y uma Isla y esta um pueblo pequeno em la tierra firme de Portugueses, abra 27 leguas” (Anais 1922, p. 301. Grifo nosso).

Fica evidente, então, que o termo “Cananéia” compreendia dois elementos constitutivos principais: o rio, que precisa ser entendido como a barra de Itacoatiara, e a ilha, que não poderia ser outra que não o Bom Abrigo. A povoação, como bem se percebe, ocupa um terceiro espaço, a terra firme. É claro que o que está definindo a percepção aqui é o viés náutico da região; é assim que podemos compreender a supremacia do rio e da ilha sobre o próprio povoado de Cananéia. Como bem argumenta Paulino de Almeida, o uso da expressão “ilha da Cananéia” geralmente utilizado, representa um vínculo de posse, ou seja, a ilha que pertence a Cananéia (Almeida 1938, p. 44).

Essa relação se confirma em uma série de mapas do século XVII, a saber: o *Brasília* de Petrus Montanus (1605); o *Brasília*, de Johannes Blaeu (1640); o *Paskaart van Brasil van Rio de las Amazonas tot Rio de la Plata*, de Peter Goos (1666); o *Paskaert van Brasiliae van Pernambuco tot C de Santo Antonio*, de Hendrick Donkner (1660-1680); e o *Pascaert van Brasil*, de Frederick Wit (1680). Diferentemente dos mapas e portulanos em geral, em todas as representações cartográficas mencionadas acima podemos perceber a preocupação em distinguir claramente as três unidades insulares que formam a barra de Cananéia, ou seja: a Ilha Comprida, a Ilha do Cardoso e a Ilha do Bom Abrigo. Em todas elas também fica evidente a aplicação do topônimo “Ilha de Cananéia” especificamente à unidade insular do Bom Abrigo.

De qualquer forma, independentemente do conteúdo nominal atribuído pelos diferentes cartógrafos e navegantes, como podemos perceber a partir de todas as evidências aqui apresentadas, o rio (barra de Itacoatiara) e a ilha do Bom Abrigo constituem-se como os dois principais elementos que definem a referência náutica de “Cananéia”.



Figura 3. Pascaert van Brasil, de Frederick Wit (1680). Fonte: Fundação Biblioteca Nacional, acervo digital, site <<http://catalogos.bn.br>>, in Duran 2008.

A Ilha do Bom Abrigo como mega-artefato

Existem outras evidências, que precisamos agregar à nossa interpretação do Bom Abrigo como instrumento material da colonização que se manifesta tanto na paisagem construída pelas evidências “arqueográficas”, quanto na paisagem “percebida”.

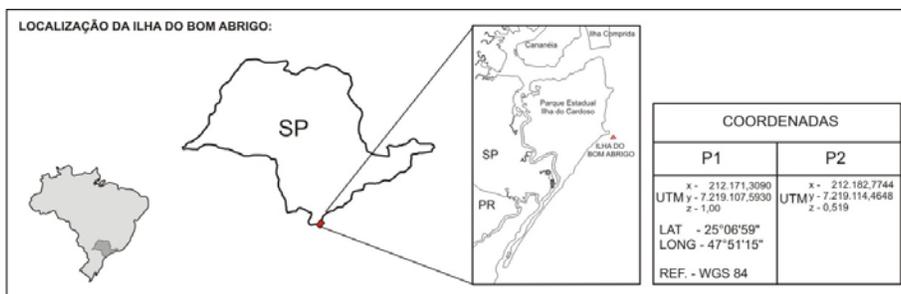


Figura 4. Localização da Ilha do Bom Abrigo. Fonte: Duran 2008, p. 100.

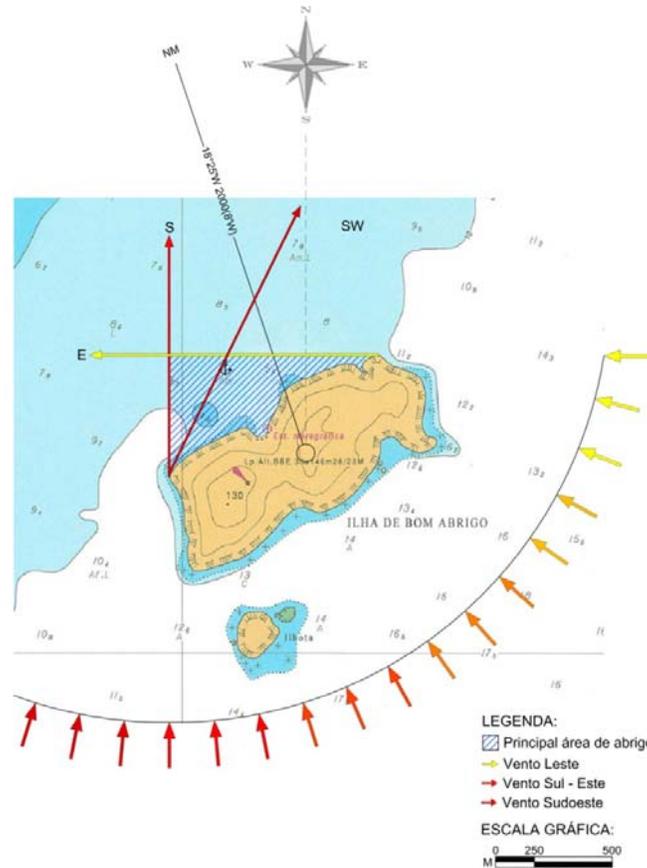


Figura 5. Mapa Ilha do Bom Abrigo - Área de fundeio protegida abrigo. Fonte: Duran 2008, p. 176.

Contexto ambiental local

Localizada a 25°07',20 de latitude sul por 047°51',60 de longitude oeste, no litoral sul do atual estado de São Paulo, naquela porção mais próxima à divisa com o estado do Paraná, Brasil. A Ilha do Bom Abrigo tem como principais referências territoriais a Ilha do Cardoso, localizada imediatamente à sua frente, a cerca de duas milhas de distância; e a Ilha Comprida, cujo limite sul encontra-se ao norte de sua posição, a pouco mais de três milhas náuticas (Almeida 1938, p. 42-43). Essas duas porções territoriais formam a famosa “barra de Cananéia” que dá acesso ao “Mar Pequeno”, área lagamar onde se encontra a Ilha de Cananéia, local onde foi erguida a cidade de

mesmo nome (principal referência urbana associada à área da pesquisa), e que, por sua vez, dista do Bom Abrigo, por mar, aproximadamente 8 milhas náuticas.

Essa unidade insular é constituída essencialmente por embasamentos rochosos graníticos que marcam de forma muito evidente praticamente quase toda a extensão de sua linha de costa, e que afloram em grande número mesmo nas áreas mais elevadas de sua porção emersa, a ilha apresenta uma nítida orientação longitudinal sudoeste-nordeste com 1700 metros de extensão e cerca de 770 metros em seu ponto mais largo, no sentido norte-sul, compreendendo uma área total de 1.180.00m². Sua face norte-sudoeste encontra-se voltada para o continente, estando o resto voltado para mar aberto. Essa configuração faz com que o Bom Abrigo apresente duas zonas marítimas bem distintas: 1) A porção norte-sudoeste, caracteriza-se por sua condição abrigada dos ventos e das correntes marítimas oceânicas, apresentando uma condição de mares mais calmos; 2) A porção sul-nordeste da ilha, por outro lado, em virtude de encontrar-se voltada para o mar aberto, recebe todo o impacto dos ventos e das águas oceânicas e por isso apresenta uma condição de mar muito mais bravio, com a presença de ondas e fortes correntes submarinas.

Outra informação de caráter marítimo importante diz respeito às variações de profundidade do seu entorno. Assim, a ilha encontra-se localizada exatamente na divisa entre dois contextos submersos distintos, uma porção mais rasa, com profundidades entre 4,8 e 8 metros, que domina toda a porção norte, e outra mais profunda, que varia entre 10,4 e 14 metros, que ocupa os limites leste, sul e oeste. Também podemos identificar a existência de quatro pequenas enseadas que se destacam do padrão retilíneo que domina quase toda a sua linha de costa, duas na porção norte, e duas na porção sul. Em todos os documentos relacionados à navegação é bem evidente a existência de uma associação entre a principal enseada, localizada na porção norte e incrustada bem no meio do corpo da ilha, e a localização da entrada da barra de Cananéia, estando, a primeira, voltada diretamente para a segunda. É justamente nesse local que encontramos o único trecho de praia existente em toda ilha, com aproximadamente 80 metros de extensão.

No que se refere à sua conformação topográfica, a primeira observação é sobre a natureza acidentada de seu relevo, caracterizado pela presença de dois grandes morros unidos por uma faixa central de menor elevação. Essa característica já garantia, em 1536, a observação de Pero Lopes de Sousa de que: “faz no meo hũa sellada” (1964, p. 39). O morro que domina a porção ocidental é o que apresenta a maior elevação, com cerca de 130 metros, enquanto a parte oriental da ilha apresenta uma altura de 120 metros em relação ao nível do mar, como fica claro através do levantamento aerofotogramétrico feito em 1937 pela Diretoria de Navegação da Marinha

do Brasil¹ (*apud*, Almeida 1938, p. 41). Essa conformação morfológica faz com que a ilha apresente, em quase toda a sua superfície emersa, um alto grau de declividade, existindo pouquíssimas áreas mais planas. Em nossas navegações e caminhamentos pudemos identificar quatro áreas prioritárias, a saber: duas delas localizadas na base da ilha, junto ao mar, uma na ponta norte e outra na parte central da ilha, imediatamente associada à linha de praia; e duas outras localizadas nos patamares superiores dos referidos morros. Essa condição se justifica por ser o Bom Abrigo a última expressão, em direção ao mar, dos contrafortes serrosos do complexo do Itatins, que formam a Ilha do Cardoso e que ladeiam, ao sul, a planície costeira de Cananéia-Iguape.

Das elevações da ilha, como indicado no *Mappa da Ilha do Bom Abrigo*, descem quatro diminutos córregos que garantem uma boa oferta de água doce durante todo o ano, a saber: um na ponta norte, um na porção sudoeste, outro que corre em direção ao lado sul, desaguando na enseada chamada de “Pesqueiro Grande”, e outro que desce para a região da praia, sendo este a principal fonte de água doce da ilha.

Sobre a flora insular, as informações históricas fazem referência à existência anterior de uma imponente vegetação, hoje em grande parte desaparecida. Nas palavras do historiador e cronista de Cananéia, Paulino de Almeida: “[...] bem conhecida era a Ilha do Bom Abrigo, por sua vegetação luxuriante, possuindo madeiras de lei e de qualidade, ostentando soberbas árvores [...]” (1938, p. 46). Ao que tudo indica a vegetação então aí presente não deveria se distanciar muito da Mata Atlântica que encontramos ainda hoje na Ilha do Cardoso, principalmente pelo fato de ela ter se transformado em uma unidade de conservação estadual. Atualmente, pouco resta dessa flora “luxuriante” do Bom Abrigo, sendo a boa parte do seu território coberto por vegetação rasteira pouco diversificada e capoeirões. A devastação da flora insular, associada às características topográficas mencionadas acima, geraram a formação de grandes processos erosivos nas encostas dos dois grandes morros que definem a silhueta da ilha. Existem, no entanto, algumas porções isoladas de mata que se encontram em estágio de recuperação e que se concentram na extremidade sul, no cume da porção oriental e na ponta norte da ilha.

A paisagem percebida e construída

Como todo artefato, a Ilha do Bom Abrigo encontra-se inserida em um contexto maior que é representado pelo ambiente marítimo e costeiro do sul

¹ A referência de 142 metros expressa na carta refere-se ao acréscimo da torre do farol que na época, tinha cerca de 12 metros de altura em relação ao cume da ilha.

do estado de São Paulo. Como sabemos, essa porção do litoral paulista apresenta, como uma de suas principais características, a presença de uma ampla planície costeira que domina grande parte de sua linha de costa, com poucas reentrâncias e, portanto, extremamente exposta à ação direta e intensa do ambiente oceânico. A isso, soma-se o fato de que as condições climáticas dessa região são notadamente marcadas por zonas de instabilidade e altos índices pluviométricos associados a tempestades. A porção oceânica compreendida entre o litoral do estado de São Paulo e a costa de Santa Catarina é freqüentemente o palco para os “embates” entre duas zonas de alta pressão que atuam na região, o anticiclone do Atlântico Sul (quente) e o anticiclone polar (frio). Entre as duas, cria-se uma faixa de instabilidade caracterizada, inclusive, pela formação de ciclones extra-tropicais. Quando recorremos novamente ao texto do diário de Pero Lopes de Sousa, o tempo ruim é uma marca evidente no contato que tiveram com a região. Ancorados na Ilha dos Alcatrazes, “No quarto da modorra nos deu hua trovoadas seca do essudoeste, com mui grande vento que nam havia homem que lhe tivesse o rosto [...]” (1964, p. 38); e, durante a própria estada no Bom Abrigo,

[...] Aqui nesta ilha estivemos quarenta e quatro dias: nelles nunca vimos o Sol; de dia e de noite nos chovêo sempre com muitas trovoadas e relâmpagos [...] Deram-nos tam grandes tormentas destes ventos e, tam rijos, como em outra nenhũa parte os vi ventar [...] (Sousa 1964, p. 39, 40).

Experiência praticamente idêntica passou Hans Staden em sua segunda viagem ao Brasil, em 1549. Segundo seu relato, quando estavam ancorados também na ilha de Alcatrazes,

[...] assaltou-nos grande tempestade do sul que nos fez receiar largassem as ancoras e fosse a nau arremessada sobre os rochedos [...] Afastámo-nos então de terra com grande perigo, pensando a cada instante que as vagas despedaçassem o navio [...] Durante a noite tínhamos-nos afastado tanto, que de manhã já não enxergamos mais a terra. Sômente muito depois, appareceu ella a vista, as a tempestade era tamanha, que pensamos não resistir [...] uma grande neblina, porém, não nos deixou reconhecer a terra [...] (1930, p. 51).

No *Roteiro – Brasil* de 1958, o alerta continuava: “A cerração que reina aí durante a monção do S impede, por vezes, de se ver a costa” (Brasil 1958, p. 100).

A nossa experiência durante as diversas etapas de campo aí realizadas, também comprova essa situação. Somando-se todos os períodos em que estivemos em Cananéia para a realização de trabalhos no Bom Abrigo, vários dias foram “perdidos” em terra, devido às más condições climáticas

que inviabilizavam a travessia da barra. Da mesma forma, salvo uma única etapa de campo, a maior parte dos trabalhos foi realizada com o tempo fechado e/ou sob chuva.

Nesse contexto, o Bom Abrigo caracteriza-se por ser um excelente ponto de ancoragem e um guardião contra os ventos, correntes e tempestades que assolam essa parte do Atlântico Sul. Mais do que isso, a ilha do Bom Abrigo se caracteriza como uma das poucas áreas de proteção (se não a única), entre Santos e Paranaguá, capaz de abrigar aquelas embarcações oceânicas do século XVI. Não é à toa que Hans Staden, ao sair de Alcatrazes, comentava: “[...] e pensávamos ainda alcançar o porto chamado Caniné [Cananéia]. Mas anoiteceu antes de chegarmos [...]” (1930, p. 51).

Os ventos que assolam aquela região são predominantemente de orientação sudoeste-sul-sudeste-este, principalmente quando estamos falando da chegada de massas de instabilidade climática e de tempestades, ou seja, justamente naquelas condições em que um abrigo marítimo se faz adequado. Desse modo, quando consideramos a posição da ilha em relação à região, percebemos que ela se encontra protegida de norte a oeste pelos altos contrafortes da Serra do Mar que se estendem até a ilha do Cardoso. A sudoeste, a Ponta do Cambriu e a Ilha do mesmo nome, diminuem o impacto sobre o Bom Abrigo que, a despeito disso, mantém uma importante zona de sombra contra os ventos vindos dessa direção. Mas é justamente contra os temidos ventos do sul, sudeste e leste que a ilha apresenta sua maior condição de abrigo.

Como podemos perceber através da representação gráfica, toda a porção norte da ilha funciona como um verdadeiro ancoradouro natural, que aumenta sua eficácia, quanto mais próximo da principal enseada, chamada “da Prainha”. A zona de sombra garantida pelo corpo da ilha é aumentada, ainda, pelas características acidentadas do seu relevo; os dois grandes morros, que, como vimos em nossa descrição da área de pesquisa, dominam quase que completamente a área total emersa dessa unidade insular, atuam como obstáculos naturais, criando uma ampla zona de sombra. Da mesma forma, a ilha atua no sentido de proteger as embarcações aí ancoradas contra a ação das correntes e dos vagalhões marítimos oriundos do mar aberto. Tais características fizeram com que Rangel Pestana, em 1883, assim a descrevesse: “Um composto de pedras tendo boas águas, a ilha apresenta condições de ótimo fundeadouro, abrigado de todos os ventos; é uma verdadeira doca natural” (*apud*, Almeida, 1961a, p. 212. Grifo nosso). Da mesma forma, nas primeiras décadas do século XX, João P. Cardoso, diretor da extinta Comissão Geográfica, comentava:

Naturalmente denominaram-na Bom Abrigo, porque, quando navega-se para o sul com o mar agitado e se aproxima dela, nota-se uma grande diferença, parece que se vai entrar em um pôrto bem abrigado, tal é a proteção que oferece contra os temporais e o ancoradouro esplendido que aí existe (*apud*, Almeida 1961a, p. 211).

Essa opinião era ainda corroborada por Manuel Higino dos Santos, em meados do mesmo século, para quem:

Se às embarcações que ali chegam, oferece o porto de Cananéia, como vimos ancoradouro dos mais seguros e grande facilidade para os serviços de carga e descarga, em sua vizinhança toda a proteção proporciona à navegação em geral, qualquer que seja a direção dos ventos ou o lado de que provenham os vagalhões oceânicos, a ilha do Bom Abrigo [...] (1952, p. 84).

Ainda importante é a presença dos dois aspectos do contexto submerso, abordados em nossa descrição da ilha. Assim, as profundidades maiores de 10 metros presentes no entorno submerso que vai de nordeste à sudoeste, garantem uma excelente condição de aproximação a partir do alto mar, sem nenhum tipo de empecilhos ou bloqueios. Por outro lado, o fundo marinho da região norte da ilha apresenta profundidades entre 4,8 e 8 metros, mais favorável aos procedimentos de ancoragem de grandes embarcações uma vez que aumenta a eficácia do sistema de amarração entra a âncora e a embarcação, diminuindo a tensão permanente de todo o sistema.

Também é ali que se encontra a única área de praia da ilha, ideal para a realização de desembarques e embarques, muito diferente dos demais trechos rochosos existentes. Como se não bastasse, esse ponto fica diretamente voltado para a entrada da barra de Cananéia, garantindo assim uma ótima condição de controle tanto das condições da barra, quanto da chegada de embarcações. Isso também ajudava muito nas expedições de exploração da região, que deveriam subir pela barra adentro (ou rio adentro, como se referiam os primeiros cronistas), em busca de informações e de víveres. A vasta rede hidrográfica, composta não somente pelo pólo lagamar, mas também pelos rios a ela associados, possibilitava o rápido deslocamento em várias direções, algo interessante para expedições de reconhecimento em seu processo de estabelecer contatos com os nativos, principal fonte de suprimentos.

A própria insularidade do Bom Abrigo foi um fator positivo a ser considerado por esses navegantes. As ilhas apresentavam, quando não habitadas, uma distância salutar em relação aos povos nativos que, quando desconhecidos, poderiam representar uma ameaça, aos olhos dos europeus.

Outra importante característica do bom Abrigo é a oferta de aguado doce durante todo o ano. Como vimos, existem na ilha quatro pontos de abastecimento, sendo o principal aquele localizado na própria "Enseada da

Prainha”, pegado à principal área de ancoragem. Essa disposição certamente facilitou muito as operações de reabastecimento das embarcações. A importância desse item era tão grande para as navegações oceânicas que o termo utilizado para referir-se à parada de um navio para realizar o reabastecimento (tanto de víveres quanto de água) era “aguada”.

Juntamente com a água doce, outra demanda dos homens do mar desse período era madeira, muita madeira. Ela era utilizada não apenas como lenha para a preparação da alimentação, mas também como fonte de calor para os dias de frio. Em sua carta *Mundus Novus*, Vespúcio afirmava: “Com efeito, nos faltavam lenha e água, e podíamos suportar a vida no mar por poucos dias...” (2003, p. 38). É importante lembrarmos que o Bom Abrigo fica justamente no caminho para o Rio da Prata e para o Estreito de Magalhães, ambas, regiões frias. Mas a função primordial da madeira na vida do homem do mar era aquela relacionada com o reparo ou mesmo a construção de embarcações, o principal elemento na vida no mar, sendo considerado a própria “tábua de salvação” (Diegues 2000, p. 162; Rambelli 2003, p. 97). Como vimos em nossa descrição da ilha, apesar de faltar nos dias de hoje, o Bom Abrigo apresentava, outrora, uma exuberante vegetação, é de se imaginar, no mesmo padrão daquele presente hoje no atual Parque Estadual da Ilha do Cardoso. Área de Mata-atlântica, o Bom Abrigo sofreu o mesmo processo extrativista que provocou o desaparecimento desse ecossistema na maior parte do litoral brasileiro. Sem dúvida alguma, muito do desmatamento aí praticado esteve relacionado com a geração dos excedentes necessários à faina marítima das diferentes embarcações que aí ancoraram nos últimos quinhentos anos.

É importante lembrarmos que nem todo tipo de madeira se presta à intrincada e complexa arte naval, mas isso nunca foi um problema para as reservas naturais à disposição dos navegantes na região de Cananéia, muito pelo contrário. Como já observava Martim Francisco Ribeiro de Andrada em seu *Jornais das viagens pela capitania de São Paulo* (1803): “Esta vila bem merece o nome de pátria dos carpinteiros” (Roteiros 1977, p. 119), tendo aí surgido uma importante indústria naval (estaleiros), principalmente a partir de em 1711, que se dedicava tanto ao fabrico de naus de grande porte (Santos 1952, p. 55), quanto de inúmeras embarcações de pequeno e médio porte. Em 1782, o livro de Memórias referia-se à existência de 16 estaleiros em atividade (Almeida 1965, p. 467). Como afirmava, em 1825, o Capitão de Fragata Carlos Lourenço Danckvard, aí “[...] construe-se trez a quatro navios por anno no bellissimo Rio da Ribeira [...]” (*apud*, Young 1905, p. 212). Essa atividade parece ter perdurado pelo menos até a primeira metade do século XX quando Manuel Higino dos Santos ainda detecta a exportação de centenas de canoas para o Rio de Janeiro (Santos 1952, p. 109). Essa indústria só se desenvolveu com a força que teve, justamente porque suas reservas naturais de madeiras possibilitavam esse crescimento.

A concentração de um conjunto de condições naturais tão importantes para os navegantes oceânicos não poderia mesmo ter passado despercebido ao olhar atento dos viajantes cuja sobrevivência dependia de suas habilidades para interpretar os contextos ambientais e humanos aí presentes.

A segunda evidência material do papel da ilha como vetor de colonização está também marcada na paisagem construída, aqui representada pelo imponente marco de Itacurussá, assentado na Ilha do Cardoso. Esculpido em pedra lioz portuguesa, o marco apresenta as armas da coroa de Portugal encimadas pela Cruz de Malta. A data exata de sua implantação é foco de discussão há muito tempo, sendo apresentadas diferentes versões por diferentes historiadores e cronistas. Para Frei Gaspar Madre de Deus, Azevedo Marques e Varnhagen, entre outros, o marco foi ali colocado por Martim Afonso de Sousa;² para Aires do Casal, teria sido obra da expedição de Gonçalo Coelho, em 1503; e para Gabriel Soares de Sousa e Milliet de Saint-Adolphe, teria sido erguido por Cristóvão Jacques (Almeida 1961b, p. 423, 426; Marques 1980; Varnhagen 1975).



Figura 6. Marco de Itacurussá. Fonte: Almeida 1961b, p. 443.

² Entendemos que esta hipótese hoje se encontra descartada tendo em vista as informações contidas no atlas de Lopo-Homem/Reis, de 1519, apresentado em nosso anexo cartográfico.

Independentemente do nome do navegante que o edificou, a simples presença do marco na nossa região de pesquisa já demonstra sua importância como ponto de referência náutica e como base selecionada para o processo de conquista levado a cabo no século XVI. Pelo menos desde Diogo Cão e de suas navegações africanas durante o século XV, os nautas portugueses haviam estabelecido a prática de edificar marcos em pontos específicos relacionados com suas viagens de exploração e de conquista de novas porções marítimas. De uma maneira geral, os locais escolhidos para a implantação de tais instrumentos de conquista eram aqueles que, sob os olhos europeus, apresentavam as condições mais adequadas e interessantes para suas pretensões comerciais ou que congregassem aquelas características ideais de suporte à faina marítima que embasava o próprio movimento de expansão. Aqui, temos uma questão recorrentemente esquecida pela historiografia, porém extremamente importante para nós: o caráter náutico desses elementos. Sempre localizados em bons portos e à beira mar, mais do que simples aparatos simbólicos, esses marcos tinham a função prática de servir como instrumentos indicativos das novas rotas oceânicas; assim, atuavam da mesma forma que os elementos paisagísticos comentados no início deste capítulo, tendo ainda a seu favor o fato de serem inconfundíveis, ou seja, de não dependerem tanto de impressões relativas, como aquelas a que estavam sujeitos os marcos paisagísticos citados pelos diferentes roteiros.

Mais do que isso, não podemos nos esquecer que tão importante quanto a posse das terras era o controle de mares, rotas e portos, que, como vimos, eram os verdadeiros vetores da conquista e da obtenção da prosperidade econômica tão almejada. Sendo assim, os marcos de posse aqui referidos precisam ser entendidos não apenas como elementos de dominação territorial, mas, também, como instrumentos de dominação marítima, e é exatamente aqui que sua importância para o Bom Abrigo se revela.

Assim, o marco de Itacurussá foi assentado naquela ponta de mesmo nome que se projeta a partir da Ilha do Cardoso em direção ao Bom Abrigo. Mais ainda, é importante notarmos que esse local apresenta uma nítida relação justamente com a Enseada da Prainha, não por acaso, como visto, o principal ponto de ancoragem das embarcações que aí buscavam refúgio. Durante os trabalhos de retirada do marco original, que foi substituído por uma réplica em função de uma tentativa de roubo por parte de estrangeiros, encontramos várias referências que atestam essa relação direta. Em todos os documentos transcritos por Paulino de Almeida que dão conta dos procedimentos e informes legais sobre a operação, a referência de localização do marco sempre cita o fato de encontrar-se “em frente à ilha do Bom Abrigo”.

Talvez a menção mais significativa seja a do próprio *Auto de remoção*, onde consta a seguinte declaração do Fiscal da Câmara de Cananéia:

Encontramos o mesmo 'Marco' em posição voltada ou fazendo frente para a ilha chamada do 'Bom Abrigo', que fica ao sul da barra de Cananéia, e a Oeste desta ilha está situado o promontório denominado 'Itacurussá'. Desembarçado do lugar o 'marco', á sua frente para o lado do 'Bom Abrigo', na distância de seis metros encontramos um dos dous 'tenentes', que estava cahido entre pedras naturaes próprias do lugar, sobre a terra firme da praia do Oceano (*apud*, Almeda 1961b, p. 432).

Durante a vistoria por nós realizada no local, procuramos entender essa relação espacial entre esses dois compartimentos paisagísticos. A partir da enseada do Abrigo, a linha de costa da Ilha do Cardoso é a porção territorial mais próxima a ser avistada; do topo do "morro do farol" tem-se uma clara percepção da ponta de Itacurussá. Comumente identificada como terra firme, e não como ilha, essa porção litorânea era o primeiro local naturalmente buscado por aqueles navegantes em reconhecimento dessas novas paragens.

Seria mera coincidência o fato de ter se escolhido a ponta de Itacurussá, localizada bem em frente a essa ilha, como ponto estratégico para a colocação dos marcos de posseção portugueses? Parece-nos óbvio que não! Sua localização repousa no fato de ser esta ilha, o melhor e mais abrigado ponto de ancoragem para navios que buscavam abrigo, aguada ou demandavam a barra. Assim, a ponta de Itacurussá atuava como um grande cartão de "boas vindas" e avisava aos navegantes a quem pertencia àquelas terras e mares. Fica evidente, portanto, que sua localização estratégica está diretamente relacionada ao importante papel náutico desempenhado pela Ilha do Bom Abrigo.

A comprovação do sucesso dessa função marítima do marco de Itacurussá e de sua localização estratégica, postado em frente ao Bom Abrigo, pode ser verificada através da sua inclusão na cartografia histórica do próprio século XVI.

A mais antiga menção que pudemos encontrar sobre esse exemplar de cultura material é a do Atlas de Lopo Homem - Reinéis, de 1519, onde, logo abaixo da referência de "Cananea" encontramos a menção à "Ponta do Padrão". Um mapa anônimo português, datado de 1538, também identificava uma "Pont. do padram", nesse mesmo local. Além deles, esse topônimo é novamente citado nos Atlas de Diogo-Homem de 1558 e de 1561, em um mapa anônimo datado de 1560, presente em um edição do Livro de Marinharia de João de Lisboa, além de constar de um mapa de Luiz Teixeira, de 1586, onde se encontram também demarcadas as Capitãias Hereditárias do Brasil.

De qualquer forma, já no início do século XVI, esse marco da presença européia em terras brasílicas agregava novos significados e transformava a paisagem litorânea de Cananéia, afastando-a dos desígnios das sociedades indígenas e associando-a definitivamente às pretensões de domínio europeu. O marco representa a materialização das intenções de posse e de subjugo das novas terras e mares a uma nova realidade. A própria matéria-prima escolhida para servir de base a esse monumento já nos revela muito sobre seu significado. A solidez de sua estrutura, erguida, não em madeira ou outro material qualquer menos resistente, mas sim em pedra, apresenta uma mensagem clara no sentido de um vínculo permanente e resistente ao tempo. Ainda que inanimado e ausente de vida, foi erguido com a intenção de servir, simbólica e materialmente, como uma estrutura de ocupação que garantia as pretensões de posse, principalmente em relação às demais potências européias, tão intensamente e legalmente associadas à prática de um domínio efetivo da área reclamada. Isso só se deu justamente pelo fato de que essa porção insular do litoral paulista desempenhava desde aquela época um importante papel como ponto de referência, de abrigo e de abastecimento para todas aquelas naus que demandavam essas águas. Nesse sentido, essas evidências são também uma comprovação do uso da ilha enquanto um porto natural a serviço das sociedades mercantis européias em sua atividade de dominação e exploração econômica do “Novo Continente”. Nesse mesmo sentido, o marco era, também, a garantia de uma presença constante e materialmente vivenciada, dos novos agentes europeus, junto às comunidades indígenas, efetivamente “marcando” suas intenções de retorno, continuidade, permanência e principalmente, transformação.

Conclusão

A partir de tudo que foi exposto nas páginas anteriores, percebemos que a região de Cananéia foi um importante marco de referência náutica do processo de conquista das “novas terras descobertas” por parte das sociedades européias. Não há dúvidas, também, de que a principal estrutura náutica que fundamentou toda essa importância foi a Ilha do Bom Abrigo. Em suas ações operacionais de conquista, os navegantes europeus se depararam com a necessidade de dar conta de uma nova “realidade” material e imaterial, que os levou a desenvolver novas posturas, novos conceitos e novos mecanismos de ação. O resultado dessa necessidade prática foi a forja de um conhecimento sobre os “modos de fazer” que se manifestou através do “reconhecimento”, do processo de transformação do chamado “não lugar” do espaço desconhecido em um universo de domínio, em um espaço de trabalho, vivência e de poder. O “Mar” foi o primeiro

elemento a conhecer essa progressiva apropriação que o distanciou das antigas estruturas do “Mar Tenebroso” medieval e o transformou no “Mar-Oceano” moderno, mapeado e nominalmente conhecido. Segundo Magalhães Godinho,

O homem vem assim a situar-se no espaço porque inventa os instrumentos para nele operar, graças aos quais o reconstrói pela referência de posições, medida de distâncias, determinação de formas, isto é, configurações, proporção de dimensões: é o espaço mítico, construído pela função simbolizadora, que se desagrega, para ceder lugar ao espaço da função do real (1984, vol.1, p. 24).

Diferentemente do que possamos pensar, esse “reconhecimento”, esse processo de “nomação” não foi apenas um elemento de construção ideológica, mas manteve profundas relações com as estratégias de sobrevivência prática dos nautas e, conseqüentemente, com a sobrevivência material do próprio movimento da Conquista. Saber “onde” e “como” chegar, e “o que buscar” em momentos de necessidade, foram condições fundamentais para a sobrevivência material dos agentes envolvidos nesse processo. Assim, os marcadores geográficos, os locais pré-estabelecidos, que balizavam o caminho eram os guias que impediam as diversas expedições de simplesmente se perderem e perecerem ao longo dos extenuantes e incógnitos percursos transatlânticos. Sem eles, e a constante reorganização dos ânimos que cada ponto reconhecido e superado trazia aos espíritos dos nautas, o governo dessas viagens estaria invariavelmente comprometido, e se todas as viagens transoceânicas que formaram o movimento da Conquista dependessem da sorte ou de um clima de instabilidade tão grande, ela estaria indubitavelmente ameaçada, quando não, irremediavelmente condenada ao fracasso. Nesse mesmo sentido, como bem argumenta o antropólogo marítimo Antônio Carlos Diegues:

A simbologia do barco, em muitas línguas é equivalente a esquiife ou féretro, presente em quase todos os ex-votos marítimos, tem um significado especial, mesmo antes do cristianismo. Ela é a tábua ou o caixão que separa o marinheiro da própria morte, ou em último caso, é o seu próprio féretro em caso de naufrágio (2000, p. 162).

A Ilha do Bom Abrigo, com seu porto seguro em uma região de constante instabilidade climática, com suas fontes de água doce e sua proximidade com uma região farta em recursos alimentares, como era (e ainda é) a área lagamar de Cananéia, garantia a sobrevivência de “máquinas” (as embarcações) e homens, incentivando e viabilizando a reprodução de um

sistema de relações que levaria à organização de uma nova sociedade e de um novo espaço de vivência.

Não podemos nos esquecer, aqui, que os espaços marítimos, e não os terrestres foram as primeiras arenas de tensão e de disputa, inicialmente entre o elemento autóctone e o invasor europeu e, posteriormente, entre as próprias potências europeias. Nesse sentido, o Bom Abrigo, enquanto estrutura marítima foi rapidamente percebida como um novo espaço de poder e de dominação. Embarcações, marinheiros e marcos possessórios, materialmente transformaram essa paisagem marítima, induzindo a formação de novas configurações regionais, novas regras de circulação, novas simbologias e uma nova forma de ocupação do espaço. Ao fim e ao cabo, esse processo trouxe consigo, para o litoral paulista, uma onda de invasão perpetrada por elementos europeus, que provocaram uma profunda transformação tanto em relação aos aspectos de estruturação e organização dos “modos de viver”, quanto em relação à alteração das paisagens naturais e construídas (indígenas). A união desses dois fatores provocou a formação de uma nova dinâmica na ilha, agora definitivamente atrelada à lógica mercantil-capitalista das sociedades européias.

Agradecimentos

Agradeço o auxílio fundamental de minha orientadora Profa. Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia e dos colegas Drs. Gilson Rambelli, Paulo Bava de Camargo, Flávio Calippo e ao Ms. Ricardo Guimarães - Capitão-de-Corveta do DPHDM/Marinha do Brasil. À minha esposa Lorena Garcia e aos meus familiares Álvaro Duran e Juliana Duran pelo apoio na revisão deste texto; e à Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP financiadora do projeto onde estas reflexões nasceram. As responsabilidades das ideias aqui expostas são de inteira responsabilidade do autor.

Bibliografia

- Albuquerque, Luis Mendonça de
1969 *O livro de Marinharia de Manoel Alvarez*, Lisboa: Junta de investigações do ultramar (Estudo de Cartografia Antiga), Serie Memórias, vol. 5.
- Almeida, Antônio Paulino de. Bom Abrigo
1938 *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, vol. 34, pp. 39-108.

- 1961b “Memória Histórica de Cananéia (III)”, *Revista de História*, São Paulo, vol. XXIII, núm. 48, pp. 392-445.
- 1961a “Memória Histórica Sobre Cananéia”, *Revista de História*, São Paulo, vol. XXII, núm. 45, pp. 191-237.
- 1962 “Memória Histórica de Cananéia (IV)”, *Revista de História*, São Paulo, vol. XXIV, ano XIII, núm. 49, pp. 205-243.
- 1962 “Memória Histórica de Cananéia (IV)”, *Revista de História*, São Paulo, vol. XXIV, ano XIII, núm. 49, pp. 205-243.
- 1965 Memória Histórica de Cananéia (X). *Revista de História*, São Paulo, vol. XXXI, núm. 61, pp. 453-477.
- Baub, Fabricio Pedroso
2005 *Da geografia medieval as origens da geografia moderna: contrastes entre diferentes noções de natureza, espaço e tempo*, Presidente Prudente, Tese (doutorado), Universidade Estadual Paulista, 2005.
- Braudel, Fernand
1996 *Civilização Material, Economia e Capitalismo - Séculos xv-xviii – O tempo do mundo*, São Paulo, Martins Fontes, vol. 3.
- Cardim, Fernão (1601)
1980 *Tratados da Terra e Gente do Brasil*, Belo Horizonte, Ed. Itatiaia, São Paulo, EDUSP (Reconquista do Brasil, vol. 13).
- Cipolla, Carlo M.
1921 *História Econômica da Europa Pré-Industrial*, Porto, Edições 70.
- Cortesão, Armando; Mota, Avelino Teixeira da (eds.)
1960 *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do xv centenário da morte do infante D. Henrique.
- Dias, Carlos Malheiro
1921 “Introdução”, *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. 2, Porto, Litografia Nacional.
- 1984 “Introdução”, (org.), *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. 2, Porto, Litografia Nacional.
- Diegues, Antônio Carlos Sant’Ana
2000 “Os ex-votos marítimos da sala de milagres da Basílica do Senhor Bom Jesus de Iguape, São Paulo”, *A imagem das Águas*. São Paulo, Editora Hucitec, pp. 157-207.
- Duran, Leandro Domingues.
2008 *Arqueologia Marítima de um Bom Abrigo*, SP, 338 p., tese (Doutorado em arqueologia), Museu de Arqueologia e Etnologia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Gandia, Enrique de
1932 *Historia de la Conquista del Rio de la Plata y del Uruguay*, Buenos Aires, Librería de A. García Santos.

Garcia, Diego

1852 “Memoria de la Navegacion”, *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, núm. 5, primeiro trimestre, pp. 6-14, Rio de Janeiro (Carta de Diego Garcia).

Godinho, Vitorino Magalhães

1984 *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*, vol. 1, 2a. edição, Lisboa, Editorial Presença.

Guedes, Max Justo

2001 500 Anos de Brasil na Biblioteca Nacional: a Cartografia, Pereira, Paulo Roberto (org.), *Brasiliana da Biblioteca Nacional – Guia de Fontes sobre o Brasil*, Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Nova Fronteira.

Herrera y Tordesillas, Antônio de (1601)

1944 *Historia General de las Indias Occidentales, o de los Hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar*, Asunción del Paraguay, editorial Guaranía.

Leite, Duarte

1921a “O mais antigo mapa do Brasil”, Dias, Carlos Malheiro (Org.), *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Porto, Litografia Nacional, vol. 2, pp. 225-281.

Lisboa, João de (século XVI)

1903 *Livro de Marinharia*, Lisboa, Imprensa Libanio da Silva.

Marques, M. E. de Azevedo

1980 *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*: seguidos da Cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da Capitania de São Vicente até o ano de 1876, Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. Da Universidade de São Paulo, Reconquista do Brasil, nov. série, v. 03-04.

Roteiro – Brasil

1958 *Marinha do Brasil/Departamento de Geofísica da Diretoria de Hidrografia e Navegação*.

Navarrete, Martín Fernández

1825-1837 *Coleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, Imprenta Real, 5 v.

Pereira, Paulo Roberto

2001 “Brasil dos Viajantes – Panorama do Brasil Quinhentista”, *Brasiliana da Biblioteca Nacional – Guia de Fontes sobre o Brasil*, Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Nova Fronteira.

Rambelli, Gilson

2003 *Arqueologia subaquática do Baixo Vale do Ribeira*, SP, 259 p. Tese (Doutorado em arqueologia), Museu de Arqueologia e Etnologia,

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Santos, Manuel Higinio dos

1952 "A cidade Esquecida", *Boletim do Departamento de Arquivo do Estado de São Paulo*, São Paulo, vol. 9, pp. 51-138.

Scatamacchia, Maria Cristina Mineiro

2005 "O Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira", *Navigator*, núm. 1, jun., pp. 57-68.

Silva, Luiz Geraldo

2001 *A Faina, a Festa e o Rito*, Uma Etnografia Histórica sobre as Gentes do Mar (Séc. XVII ao XIX), Campinas, Papirus.

Souza, Gabriel Soares de

1971 *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, São Paulo, Cia. Editora Nacional/EDUSP, Coleção Brasileira, vol. 117.

Staden, Hans (1664)

1930 *Viagem ao Brasil*, Rio de Janeiro, Academia Brasileira.

Stella, Roseli Santaella

2001 "Brasil e Espanha: do Tratado de Tordesilhas ao Governo dos Felipes, Rumo às Novas Fronteiras Sul-Americanas", Pereira, Paulo Roberto (Org.), *Brasília da Biblioteca Nacional – Guia de Fontes sobre o Brasil*, Rio de Janeiro, Fundação Biblioteca Nacional, Nova Fronteira.

Varnhagen, Francisco Adolfo

1975 *História Geral do Brasil*, 9a. edição, São Paulo, Melhoramentos, tomo I.

Vespúcio, Américo

2003 *Novo Mundo – As cartas que batizaram a América (1501-1507)*, Tradução João Ângelo Oliva, Janaína Amando Figueiredo e Luís Carlos Figueiredo, Eduardo Bueno (notas), São Paulo, Planeta.