

# LUZES DA RIBALTA: ARQUEOLOGIA DE UM FAROL NO SUDESTE DO BRASIL

**Leandro D. DURAN\***

Recibido el 8 de junio de 2015; aceptado el 22 de febrero de 2016

## **Resumo**

O presente artigo discute um tema pouco abordado no âmbito dos estudos de cultural material, qual seja: as estruturas faroleiras de sinalização náutica. Com base nas propostas teóricas da arqueologia marítima e da arqueologia industrial, é apresentado um estudo pioneiro no âmbito de uma arqueologia faroleira no Brasil, através da análise das diferentes configurações tecnológicas e arquitetônicas assumidas pelo Farol do Bom Abrigo, no litoral sul do estado de São Paulo, entre os séculos XIX e XX.

## **Resumen**

### *Arqueología de un farol no sudeste del Brazil*

En este artículo se discute un tema que es muy poco abordado en los estudios de cultura material: las estructuras de los faroles de señalización náutica. Basados en las propuestas teóricas de la arqueología marítima y de la arqueología industrial presentamos un estudio pionero respecto a la arqueología de faroles en Brasil: el análisis de las diferentes configuraciones tecnológicas y arquitectónicas del Farol do Bom Abrigo (Farol del Buen Abrigo) en el litoral sur del estado de São Paulo, entre los siglos XIX e XX.

\* Departamento de Arqueologia, Universidade Federal de Sergipe, Brasil.

## Abstract

### *Spotlights: The Archaeology of a Lighthouse in Southeast Brazil*

This article focuses on a rarely approached issue in material culture: lighthouses. Based on theoretical concepts from marine and industrial archaeology, we present a pioneering study on lighthouse archaeology in Brazil centered on the analysis of the different technological and architectural configurations of Farol do Bom Abrigo (The Good Shelter Lighthouse), in the south coast of São Paulo State during 19th and 20th centuries.

## Résumé

### *L'archéologie d'un phare de la côte sud-est du Brésil*

Le présent article porte sur un sujet peu traité dans les études de culture matériel: les phares. Nous nous basons sur des concepts théoriques de l'archéologie marine et de l'archéologie industrielle pour présenter une étude pionnière dans la sphère de l'archéologie des phares au Brésil. Elle se penche sur l'analyse des différentes configurations technologiques et architecturales pendant les 19e et 20e siècles au phare Farol do Bom Abrigo (Phare du Bon Refuge) dans la côte sud de l'état de São Paulo.

## Faróis náuticos: arqueologia e patrimonialização

Cravados em rochas, cabos, pontas ou ilha isoladas, os faróis náuticos a muito servem de guias aos nautas e instigam a imaginação humana. Muito mais do que máquinas, esses equipamentos de sinalização assumiram significados que extrapolam seu reconhecimento enquanto estruturas ordenadoras do trânsito marítimo e de resguardo da vida humana no mar, e adentram ao universo simbólico e romântico de diferentes sociedades. Tal associação possibilitou o desenvolvimento de laços de afetividade que vêm se materializando em iniciativas pontuais de estudo e preservação, seja no âmbito estatal, seja através de organizações do chamado terceiro setor, principalmente em países como os Estados Unidos, Inglaterra e Austrália.

No Brasil, uma perspectiva patrimonial dos faróis náuticos só vem se desenvolvendo mais recentemente e mesmo assim a passos muito lentos. A despeito do tombamento do Farol da Barra, construído no século XVIII para orientar as embarcações em demanda do porto de Salvador, novas estruturas desse tipo não foram ainda consideradas dignas da atenção patrimonial do Governo Federal. Além dele, a estrutura metálica do Farol do Cabeço foi cadastrada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) como sítio arqueológico submerso por encontrar-se, atualmente, em meio à foz do Rio São Francisco. Outras esferas de governo também já perceberam a importância cultural regional de algumas estruturas faroleiras, como é o caso do Farol de Sergipe, localizado no bairro da Farolândia, em Aracaju, tombado pelo governo estadual. Entretanto, tais ações ainda são tão ou mais raras que as do governo federal.

No que se refere às iniciativas do terceiro setor, elas têm se caracterizado enquanto ações pontuais de registro imagético e divulgação através de fóruns digitais de discussão e/ou da publicação de livros de arte, como o de autoria de Ricardo Siqueira, *Luzes do Novo Mundo* (2008). Essa mesma perspectiva patrimonial também foi a grande responsável pelo desenvolvimento historiográfico sobre a temática da sinalização náutica, que tem como principais referências obras memorialistas de pesquisadores relacionados à Marinha do Brasil. São fundamentais aqui, o trabalho de Almiro Reis, *Histórico de Pharoes Existentes no Brazil e Organização das Respective Repartições*, de 1913; e a produção de Ney Dantas, *História da sinalização náutica brasileira*, de 2000.

Apesar dos faróis náuticos terem como principal justificativa para seu enquadramento enquanto patrimônio cultural a sua própria monumentalidade e especificidade tecnológica e arquitetônica, os arqueólogos tem dedicado pouca atenção a esse tipo de evidência, tanto no âmbito nacional quanto internacional. Dentre os trabalhos referenciais que podemos citar estão: o primeiro estudo do sítio submerso do Farol de Alexandria, publicada por

Frost em 1975, no *International Journal of of Nautical Archaeology*; o livro de Hauge e Cristie, *Lighthouses: Their Architecture, History and Archaeology*, de 1975; o artigo de Komesaroff, *The Industrial Archaeology of Lighthouses*, de 1980; e, mais recentemente, o trabalho, *The Electric Lighthouse in the Nineteenth Century: Aid to Navigation and Political Technology* (2005), de Michael Schiffer. Além deles novas pesquisas têm surgido sobre essa temática, principalmente no âmbito da chamada arqueologia da restauração, motivadas pelas políticas patrimoniais comentadas anteriormente, e na perspectiva de uma arqueologia social, voltada para a discussão acerca de aspectos da vida cotidiana dos faroleiros e suas famílias (e.g. Cumming *et al.* 1995; Jordan 2000; Holthof 2008).

A despeito do alto potencial para esse tipo de pesquisa no Brasil, tendo em vista a enorme extensão de suas vias aquáticas, marítimas e fluviais, e a presença de várias estruturas faroleiras, até o presente momento pudemos identificar apenas três estudos: um parecer técnico do IPHAN produzido pelos arqueólogos Ademir Ribeiro Júnior, Gilson Rambelli e Luis Dantas, sobre o Farol do Cabeço (Brasil, IPHAN 2011); o artigo, *À beira das atalaias: Arqueologia de Ambientes Aquáticos nos Faróis de Aracaju* (Nascimento *et al.* 2014), fruto de uma abordagem regional desenvolvida no Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe; e parte de minha pesquisa de doutorado sobre a Ilha do Bom Abrigo, de 2008, cujo conteúdo serve de suporte ao presente artigo (Duran 2008). Nosso foco de análise recairá sobre uma unidade faroleira em particular, notadamente o Farol do Bom Abrigo, localizado no litoral sul do estado de São Paulo. O trabalho tem como bases teóricas referenciais as propostas da arqueologia marítima, aqui entendida enquanto o estudo da cultura material especializada vinculada à faina marítima (Fontenoy 1998, Adams 2002, Duran 2008, 2012); da arqueologia social e crítica, em seu compromisso com uma reflexão sobre as relações de poder e de exploração econômica características das sociedades capitalistas (McGuire 1992, Orser; Fagan 1995, Bate 1998, Leone 1998); e da arqueologia industrial, entendida enquanto o estudo dos bens e das relações de produção (Komesaroff 1980, Palmer, Neverson 1998; Cossons 2000).

### **Uma luz para um Bom Abrigo**

Ponto de referência náutica desde o princípio do processo de Conquista do território sul-americano pelos agentes europeus, a Ilha do Bom Abrigo, localizada no litoral sul do atual estado de São Paulo, recebeu, em 1886, uma estrutura faroleira que foi ali instalada pelo então governo imperial. Longe de se caracterizar como uma ação isolada, o soerguimento desse equipamento de sinalização náutica esteve atrelado a um processo mais amplo de gran-

des investimentos em equipamentos infraestruturais de transporte que modificaram profundamente as paisagens flúvio-marítimas do país, entre meados e o fim do século XIX. No que se refere a esse trecho do litoral paulista, os fatores motivadores desse processo estão relacionados tanto à intervenção ativa dos agentes dinâmicos locais, quanto a uma nova postura das políticas públicas adotada pelo então governo imperial.

Com relação à primeira situação, durante os oitocentos, essa porção do litoral paulista viveu um importante momento de crescimento e dinamização econômica provocada pela instalação de grandes engenhos voltados para a monocultura do arroz que passaram a ocupar vastas áreas da região do Baixo Vale do Ribeira, cujas exportações transformaram o porto de Iguape em um dos mais movimentados da Província (Valentim, 2006). Ao mesmo tempo, em consonância com esses interesses, pôs-se em marcha um grande movimento nacional que visou a modernização das estruturas produtivas no intuito de superar antigas limitações coloniais. A construção do novo regime político, caracterizado pela proposta de uma forte centralização, transformou o Estado no principal agente de fomento e dinamização econômica. O novo status político do Brasil e as transformações implementadas pelos países europeus, que determinaram novos “modelos” a serem seguidos e atingidos, geraram a necessidade de adoção de novas políticas desenvolvimentistas, que se manifestaram, principalmente, através de expressões materiais de natureza infraestrutural.

Apesar dos enfoques históricos recorrentemente privilegiarem a infraestrutura ferroviária como o principal símbolo tecnológico do período, foi no “Mar” e nas vias aquáticas a ele associadas que surgiram as primeiras expressões desse processo, já que esses ainda eram os principais vetores de comunicação e deslocamento disponível. Como muito bem resume o geógrafo David Harvey, baseando-se em Karl Marx:

No contexto da acumulação em geral o aperfeiçoamento do transporte e da comunicação é visto como inevitável e necessário. ‘A revolução nos meios de produção da indústria e da agricultura tornaram necessária a revolução [...] nos meios de produção da indústria mecânica, pela criação de um sistema de barcos fluviais a vapor, estradas de ferro, navios oceânicos a vapor e telégrafos’ (Marx 1967, vol. 1:384). O imperativo da acumulação implica consequentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais: ‘Quanto mais a produção vier a se basear no valor da troca (portanto, na troca), mais importante se tornam as condições físicas da troca —os meios de comunicação e transporte— para os custos de circulação. Por sua natureza, o capital se impulsiona além de todas as barreiras espaciais. Assim, a criação das condições físicas da troca [...] torna-se uma necessidade extraordinária para isso’ (Marx, 1973:524). O modo capitalista de produção fomenta a produção de formas baratas de comunicação e transporte [...] (2006:50).

Novos sistemas de propulsão naval, novos navios, novos equipamentos portuários, novas estruturas de controle, todos esses elementos materiais, estatais e/ou privados, fizeram parte do que Harvey bem qualifica de “[...] a criação obrigatória da paisagem geográfica para facilitar a acumulação através da produção e da circulação” (2006:73).

Na região de interesse deste estudo, no que se refere aos equipamentos flutuantes, por exemplo, nesse período assistiu-se ao processo de transição entre as embarcações à vela, de cunho mais tradicional, para aquelas movidas à propulsão mista ou vapor, fruto das novas tecnologias desenvolvidas pela Revolução Industrial, como foi o caso do *Conde D'Áquila*, navio naufragado junto ao porto de Cananéia em 1858 (Rambelli 2003). Além disso, novas instalações portuárias foram edificadas nos dois centros urbanos do Baixo Vale do Ribeira. Durante esse período, Iguape sofreu uma completa reformulação de seu sistema portuário que incluiu não só a construção do “Porto Grande”, um cais de pedra junto ao Mar Pequeno, mas também a abertura do famoso “Valo Grande”, canal de ligação entre o rio Ribeira de Iguape e o referido Mar Pequeno. Da mesma forma, em Cananéia, além da construção do farol junto a barra de Itacoatiara, durante a década de 1880 o cais do mercado era edificado (Scatamacchia *et al.* 1994, Scatamacchia 2003, 2005; Prestes 2004, Bava-de-Camargo, 2009).



**Figura 1.** Vapor atracado no Cais do Mercado de Cananéia nos anos 1920.  
Fonte: Bava de Camargo 2009.

É exatamente nesse contexto que devemos inserir o já referido farol do Bom Abrigo. Peça integrante de uma ampla rede infraestrutural de sinalização, de caráter macrorregional e mesmo internacional, essa estrutura faroleira foi agente ativo na implantação e operacionalização de uma nova ordem marítima e capitalista na região. É certo que o uso de sinais luminosos para a orientação de navegantes remonta às próprias origens da navegação (Dantas, 2000) e não podem ser, portanto, caracterizados enquanto uma novidade oitocentista no mundo náutico. Mais ainda, estruturas de sinalizações esporádicas e independentes existiram no território brasileiro muito antes desse período, como foi o caso do Farol da Barra, de Salvador (Dantas 2000, Baez, 2010). Entretanto, tais ações eram pontuais e de alcance limitado, não podendo ser comparado às políticas públicas sistemáticas dos Estados Nacionais do século XIX, e aos efeitos delas provindos.

O modelo surgido no século XIX foi fruto da vontade de um poder central organizado e cada vez mais presente como força reguladora e definidora das bases de produção econômica e dos parâmetros de comportamento social, e o espaço construído foi um dos instrumentos mais utilizados para moldar uma nova realidade social e produtiva. Nesse sentido, mais do que contribuir para a segurança da navegação em geral, os faróis marítimos representaram, também, a formação de um sistema de gestão dos espaços marítimos e da faina náutica. Nesse sentido, as redes de faróis, ao definirem novos referenciais de orientação, significaram a definição de rotas de navegação específicas e a homogeneização dos procedimentos de circulação, o que possibilitou um maior controle do trânsito de nautas e embarcações e, consequentemente, a fiscalização e o controle de cargas, pessoas e mesmo ideias. Assim sendo, o sistema de circulação marítima, materializado através dos faróis, representa o avanço das relações de produção capitalista “industrial” sobre o universo náutico.

Enquanto instrumento de orientação com amplo alcance espacial, os faróis náuticos punham em xeque os antigos usos e costumes do mar, e, com isso impunham um novo “saber náutico” e uma nova temporalidade de operação, baseada em ritmos menos “naturais” e mais “artificiais”. Tempo é dinheiro e correntes e ventos são empecilhos ao bom andamento das necessidades produtivas e comerciais, sendo substituídos pela máquina que moldava a natureza em favor dos desígnios humanos. Não mais apenas o saber prático e tradicional operacionalizado através das estrelas ou da conformação morfológica da paisagem litorânea serviam, então, de guias para as rotas marítimas (sobre isso veja Duran, 2008), tendo sido substituído pelo longo alcance das luzes de sinalização faroleiras, acessíveis mesmo às tripulações menos experientes e/ou não familiares com as condições marítimas locais. A intenção era a de superar todas as barreiras à circulação de mercadorias e pessoas e ao bom andamento de uma nova dinâmica socioe-

conômica cada vez mais dependente da interação entre diferentes setores da cadeia de produção e consumo que marca o sistema capitalista.

O Farol do Bom Abrigo faz parte desse esforço no âmbito do território brasileiro, como podemos perceber através das informações prestadas por Almiro Reis (1913), que dão conta da construção de nada menos que setenta e sete unidades faroleiras ao longo da costa brasileira durante o século XIX. O caráter estatal desses equipamentos de sinalização teve seu reflexo na própria complexidade tecnológica dessas unidades. No que se refere à arquitetura, diferentemente das estruturas temporárias e improvisadas dos séculos XVII e XVIII, geralmente caracterizadas por uma ampla, porém simples estrutura de combustão erguida ao ar livre em pontos elevados da costa (Reis 1913, Dantas 2000), esses novos equipamentos da cultura naval passaram a apresentar um alto grau de especialização, com a realização de vultosos investimentos de capital fixo, empregados na construção de edifícios e torres especificamente destinados a essa atividade, onde operavam equipamentos importados sofisticados. O farol do Bom Abrigo não foi diferente e envolveu importantes obras de engenharia que provocaram significativas transformações na paisagem insular do Bom Abrigo, com a instalação de estruturas de alvenaria e a construção de vias de circulação para atender às novas demandas funcionais desse posto de sinalização.

### **Farol do Bom Abrigo: uma abordagem arqueológica**

Instalado sobre o topo do morro ocidental da Ilha do Bom Abrigo, a estrutura do farol foi planejada para tirar proveito da cota altimétrica daquela unidade insular, com cerca de 130 metros de altura, o que possibilitava a potencialização dos efeitos de visualização para aquelas embarcações transitando em águas mais profundas e distantes. Apesar de sabermos que sua construção original data de 1886, o parque arquitetônico atualmente ali edificado é de um período bem mais recente, tendo sido erguido entre 1954-1956, como consta de um documento original consultado na pasta-arquivo referente a esse “próprio nacional”, na Capitania dos Portos de Santos. Infelizmente, as prospecções de superfície e subsuperfície ali realizadas não permitiram a identificação de quaisquer elementos estruturais mais antigos associados às primeiras conformações arquitetônicas daquela unidade faroleira. A despeito disso, dados textuais e iconográficos a cerca das estruturas originais nos permitem tecer considerações sobre essa materialidade pretérita. Nesse sentido e tomando como base as propostas de uma arqueologia histórica baseada na correlação equitativa de diferentes fontes de informação (Orser 1996, Andrén 1998, Moreland 2001), construímos uma proposta de interpretação arqueológica acerca dos aspectos funcionais e simbólicos dessa unidade faroleira em particular, tanto do ponto de vista sincrônico quanto dia-



crônico. Assim, ao mesmo tempo em que as diferentes bases de dados nos permitiram considerar contextos cronológicos específicos do farol, também nos possibilitaram realizar uma análise comparativa entre os diferentes momentos construtivos do mesmo.

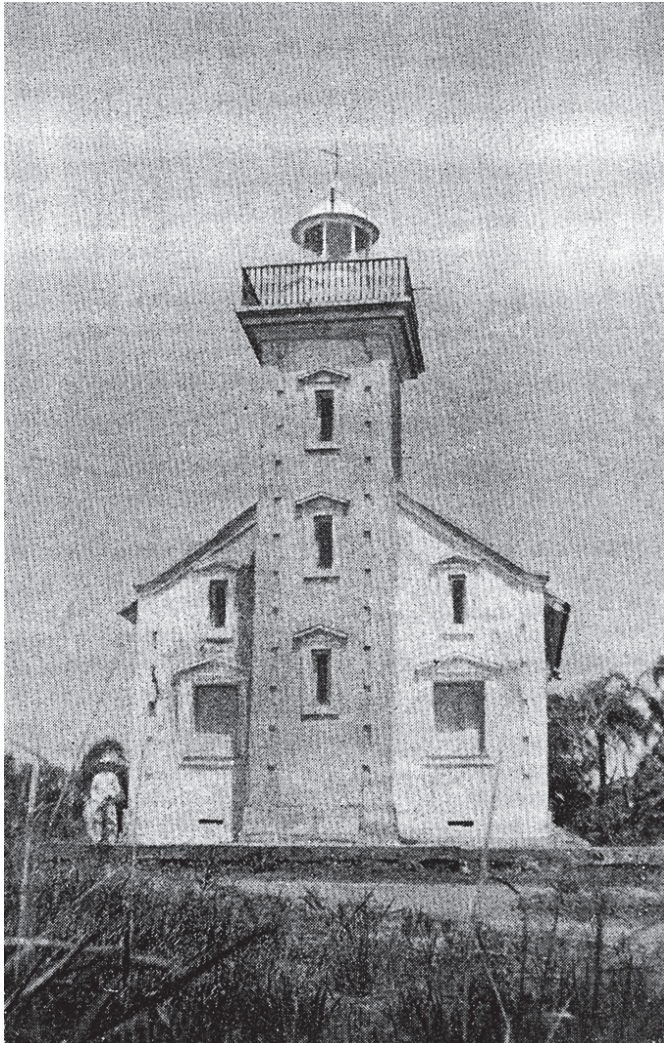
Nossa primeira fonte de informação é a breve descrição que Almiro Reis inclui em sua obra. Oficial da Marinha do Brasil, Reis teve acesso aos arquivos oitocentistas militares relacionados aos diferentes equipamentos de sinalização náutica existentes no litoral brasileiro, e produziu um importante resumo sobre suas trajetórias históricas e suas características materiais e técnicas. Segundo suas informações, o farol do Bom Abrigo teria:

Torre de pedra e cal bem como as casas dos pharoleiros sufficientemente espaçosa, construída na parte culminante da ilha [...] Foi preparado um caminho apropriado até o pharol, através da densa mata que foi derrubada em grande extensão para desimpedir a luz do pharol em todo o horisonte [...] A torre é de alvenaria e tem a forma quadrangular; está compreendida na casa dos pharoleiros, é pintada de branco, bem como a mencionada casa (Reis, 1913:64).

Esses dados são corroborados por Paulino de Almeida (1938) em seu estudo histórico sobre a ilha do Bom Abrigo, onde podemos divisar, também, duas importantes imagens dessa estrutura, que nos possibilitam travar um contato com as características físicas e arquitetônicas do edifício original, além de um rápido vislumbre do cotidiano a ele associado. Como se percebe claramente nas fotos, a configuração do farol se coaduna perfeitamente com a descrição feita por Almiro Reis, mantendo a composição da torre retangular associada à própria casa do faroleiro. Na primeira fotografia, o edifício parece recém pintado, mantendo uma aparência de novo, o que sugere que tenha sido tirada logo após uma das reformas realizadas, provavelmente a de 1903.

Esse tipo de configuração com base em um partido arquitetônico unificado parece ser típico do século XIX e mesmo das primeiras décadas do XX, com a ocorrência de exemplos similares construídos na mesma época na Europa e Estados Unidos. Em geral essa tipologia está presente em faróis marítimos alocados em áreas que apresentam poucos espaços planos para a construção de várias edificações, como penínsulas, promontórios, bancos de areia e pontas rochosas, mas não é a tônica para aquelas unidades alocada em terra ou ilhas de maiores dimensões (Hauge 1994). A despeito do terreno acidentado da Ilha do Bom Abrigo, essa não parece ter sido a razão para a adoção desse tipo de partido arquitetônico, uma vez que alterações de meados do século XX implicaram na construção de múltiplas edificações. O que parece estar em questão, aqui, é a necessidade de um maior racionalismo econômico onde o partido arquitetônico integrado multifuncional, demonstra uma clara preocupação com a redução de custos de investimento

em capital fixo. Isso se adequava perfeitamente às necessidades de um projeto de nível nacional, que exigia a criação não apenas de uma única unidade, mas de vários exemplares ao longo da costa. O estilo decorativo do edifício, com seus frontões triangulares de inspiração neoclássica adornando as envasaduras, também indica a tentativa do regime brasileiro em equiparar-se aos modelos europeus e às pretensas virtudes berço civilizador greco-romano, tão significativo para um regime monárquico e imperial.



**Figura 2.** Farol do Bom Abrigo em sua primeira conformação arquitetônica.  
Fonte: Almeida 1938.

Outro aspecto importante de ser observado diz respeito ao aparelho de iluminação instalado no farol da Ilha do Bom Abrigo. Quando inaugurado em 1886, esse posto de sinalização náutica operava com um sistema de iluminação ainda baseado nos modelos de candeeiros alimentados por uma fonte energética a base de óleo. Esse equipamento havia sido instalado primeiramente no farol da Ilha Rasa, na entrada da Baía da Guanabara, Rio de Janeiro, em 1829, sendo substituído, ali, por um novo aparato com base na luz elétrica, em 1883 (Reis 1913, p. 22, 64). Schiffer (2005) já abordou a questão das diferenças entre essas duas tecnologias de iluminação faroleira a partir de matrizes comparativas de desempenho, chegando à conclusão que a relação custo X benefício parece não ter justificado a adoção da eletricidade, pelo menos no que se refere ao século XIX. Segundo ele, apesar de garantir uma melhor qualidade para o sinal luminoso, as demandas por investimentos significativos em manutenção, arquitetura e mão-de-obra não permitiram sua adoção em larga escala, o que fez com que pouco menos de trinta unidades faroleiras em todo o mundo apresentassem esse tipo de tecnologia em 1895. Ainda segundo sua interpretação, a adoção da eletricidade nessas unidades pontuais precisa ser entendida não a partir de seu poder enquanto fonte energética, mas a partir do valor simbólico agregado a esses equipamentos náuticos, representantes, como o eram, do poder estatal que os mantinha.

A trajetória do equipamento de iluminação do farol do Bom Abrigo parece corroborar essa interpretação; sua substituição por um sistema elétrico quando ainda integrava a estrutura do farol da Ilha Rasa, referência do principal porto brasileiro e capital do Império (o Rio de Janeiro), demonstra essa mesma preocupação em associar o governo imperial às mais recentes inovações tecnológicas e apresentar uma imagem poderosa do regime. Da mesma forma, o reaproveitamento desse velho equipamento em uma nova estrutura faroleira que então se constituía, parece refletir a mesma postura oitocentista de manutenção da antiga tecnologia como padrão para a maioria desses instrumentos de sinalização marítima. É certo, entretanto, que o fato de que esse aparato já contava com 54 anos de serviço quando transferido para o Bom Abrigo indica algo a mais do que a simples opção por uma tecnologia estabelecida, indica aquela já mencionada necessidade de um maior racionalismo econômico por parte de um Estado agrário e de recursos limitados, bem diferente do Brasil pujante e moderno que se buscava apresentar.

Essa comparação entre os sistemas de iluminação que compuseram, de um lado, o farol da Ilha Rasa, e de outro, o farol da Ilha do Bom Abrigo, nos permite tecer outra consideração, dessa vez sobre uma hierarquização desses espaços litorâneos. Nesse sentido, o sistema tradicional e desgastado da Ilha do Bom Abrigo demonstra a importância secundária que aquela porção do litoral sul e o trânsito marítimo a ela associado assumia para o gover-

no imperial, em contraste com a tecnologia de ponta do sistema elétrico instalado no litoral central do Rio de Janeiro, capital do Império. Sendo assim, mais do que um instrumento de navegação, o farol refletia, também, uma diferenciação social onde a corte, o centro do poder, era sempre servida pelas melhores tecnologias, ficando as demais regiões do país, dependentes das oportunidades que se apresentassem.

O breve Memorial Histórico que integrou o processo de registro da ilha como “próprio nacional”, também presente nos arquivos da Capitania dos Portos de Santos, faz menção à realização de apenas duas reformas, uma no ano de 1903 e outra em 1939, sem referir-se a qualquer alteração de local ou configuração arquitetônica. Além disso, essa unidade sofreria ainda uma grande reestruturação em 1939, e uma total reconstrução entre 1954-1956. Tais investimentos só se explicam justamente porque o Bom Abrigo continuou a ser um ponto importante para a navegação em geral. Os resultados da intervenção de 1939 podem ser vistos na segunda foto apresentada por Paulino de Almeida, onde podemos observar a significativa alteração na torre, que foi ampliada dos 12 metros originais para uma altura de 16 metros, e que, em sua parte superior, deixava seu padrão quadrangular e tornava-se circular. A alteração parece estar vinculada à adequação das estruturas a um novo aparelho de iluminação que, por ser mais potente, poderia ampliar o raio de ação dessa unidade de sinalização, o que justificaria o aumento na altura do edifício. Esse novo equipamento certamente seria com base na tecnologia da luz elétrica, como atestam os postes de madeira que levam a fiação em direção à casa e ao farol.

Por sua vez, as intervenções realizadas entre 1954 e 1956 trouxeram a essa unidade faroleira, uma completa reorganização. Mais do que a simples atualização tecnológica, o que percebemos é a criação de uma configuração completamente nova dos espaços, fruto de uma reorganização do sistema de trabalho. São desse período os restos edificadas bem preservados que atualmente ainda persistem na Ilha e que nos garantem uma ótima idéia desse último estágio em que o farol ainda não havia sido totalmente automatizado.

Esse segundo momento do farol implicou na adoção de um novo partido arquitetônico, dessa vez composto por um conjunto de cinco estruturas complementares. Em primeiro lugar, a torre faroleira, de formato octogonal, passou a ocupar uma posição isolada em relação aos demais edifícios; em seguida, duas novas estruturas residenciais com planta padrão de três quartos, uma cozinha e um banheiro, substituindo a antiga casa; intermediando as duas residências, um escritório/sala de rádio, complementado por uma casa de força, onde estava instalado o gerador; na praia de desembarque da ilha, e bem distante das demais estruturas, encontrava-se ainda, um depósito para peças de reposição.



**Figura 3.** Farol do Bom Abrigo após a ampliação de sua torre.  
Fonte: Almeida 1963.

Em comparação com a antiga edificação, o novo partido arquitetônico faroleiro representava um esforço claro no sentido de uma especialização ainda maior do espaço de trabalho. A alteração mais evidente e de maior impacto, acreditamos, está na busca por uma completa separação entre as áreas de trabalho e as áreas de vivência. Desse modo, a multifuncionalidade arquitetônica da torre associada à residência dos faroleiros foi substituída pela criação de um complexo, onde casas e farol ocupavam prédios e áreas distintas. Essa separação parece indicar uma mudança no próprio padrão de compreensão da sociedade sobre o papel das atividades profissionais na vida social. Não mais considerada uma prática associada à família e ao espaço doméstico, o “trabalho” passava a ser encarado como um elemento externo, que requeria um ambiente próprio e adequado, distante das distrações e das intervenções da vida familiar.

Essa característica contrasta claramente com o contexto apresentado pela segunda foto apresentada por Paulino de Almeida. Diferentemente da proposta arquitetônica dos anos cinquenta (século XX), esse registro fotográfico apresenta um vislumbre da vida cotidiana dos faroleiros e suas famílias, onde fica evidente a associação quase que completa entre a esfera profissional e a esfera familiar. Ainda que exista uma diferenciação vertical com a torre definindo o principal espaço de trabalho e o térreo o espaço familiar, a extrema proximidade e a quase inexistência de barreiras físicas entre eles demonstra que os limites entre eles não eram tão importantes. Tudo isso mudou com a instalação da torre em um local específico e com a criação dos demais espaços especializados, o escritório, para as atividades administrativas, e os depósitos e a usina de energia, que deveriam ser utilizados apenas por aqueles indivíduos envolvidos na faina faroleira.

Acreditamos que essa diferenciação reflita, também, a mudança que se operou nessa unidade, com a substituição do trabalho civil pela mão-de-obra militar. Não conseguimos obter informações específicas de quando essa mudança teria ocorrido no Bom Abrigo, mas sabemos que até a reforma de 1939, quando a torre foi aumentada, os faroleiros ainda eram recrutados junto à população civil, como atesta a foto de Paulino de Almeida. Nesse sentido, a passagem da operação para uma corporação militar teria sido um dos motivos para a total transformação do espaço faroleiro, dessa vez, refletindo os princípios de ordem e especialização associados às práticas militares de operação e administração. Talvez isso explique ainda a segmentação do próprio espaço de trabalho em unidades menores.



## Conclusão

A partir de tudo que foi exposto acima, o que se percebe é que o Farol do Bom Abrigo representou a busca pela construção de uma ordem mercantil/capitalista “fabril” no mar, nem sempre em sintonia com as tradições marítimas do período moderno. Sem dúvida, o farol é aquela estrutura que melhor representa o controle estatal do mar ao intrometer-se na vastidão oceânica e levar em seu feixe de luz os ditames da ordem terrestre, indiferente às tempestades e ventos, ao ritmo da faina marítima tradicional, e atrelada a demandas cada vez mais exigentes em termos de urgência na circulação de bens e pessoas. Década após década, ele foi readaptado para funcionar dentro das sucessivas tecnologias e das novas relações de produção organizadas pelo sistema capitalista. Mas este trabalho não se conclui como uma ode a um tempo perdido ou a um tempo passado. O farol do Bom Abrigo é antes de tudo uma estrutura marítima com 129 anos de existência e que continua ainda hoje a mostrar sua importância e sua força, mantendo-se em pleno uso. Se o farol, hoje, não abriga mais um contingente permanente que dê vida ao complexo funcional como um todo e que justifique o uso das estruturas outrora ocupadas, sua torre octogonal e automatizada, continua a funcionar e a guiar as embarcações ao longo do litoral, em demanda do porto de Paranaguá e de seu abrigo. Da mesma maneira, a proteção de seu principal ancoradouro, a Enseada da Prainha, não perdeu sua utilidade e continua a abrigar uma vasta e diversificada frota de embarcações.

## Agradecimentos

Agradeço à Prof<sup>a</sup> Maria Cristina Mineiro Scatamacchia e aos colegas Gilson Rambelli, Flávio Calipo, Paulo Bava e Ricardo Guimarães, pelas discussões e cooperação nos trabalhos desenvolvidos, à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo suporte financeiro à minha pesquisa de doutoramento que embasou este artigo, e à Marinha do Brasil, por sua disposição em colaborar com as pesquisas de arqueologia faroleira.

## Bibliografia

- Adams, J.  
2002 “Maritime Archaeology”, in Charles E. Orser, Jr. (ed.), *Encyclopedia of Historical Archaeology*, London, Routledge, pp. 328-330.
- Almeida, A.P. de  
1938 “Bom Abrigo”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, vol. 34, pp. 39-108.



- 1963 “Memória Histórica sobre Cananéia”, *Revista de História*, (Coleção Revista de História, no. XXVI), São Paulo.
- Almiro, R.  
1913 *Historico de Pharoes Existentes no Brazil e Organização das Respectivas Repartições*, Imprensa Naval, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro.
- Andrén, A.  
1998 *Between Artifacts and Texts – Historical Archaeology in Global Perspective*, Translated by Alan Crozier, New York, Plenum Press.
- Bate, L.F.  
1998 *El proceso de investigación em Arqueologia*, Barcelona, Crítica.
- Bava de Camargo, P.  
2009 *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*, São Paulo, tese (doutorado), MAE/USP.
- Cossons, N. (Ed.).  
2000 *Perspectives on Industrial Archaeology*, Science Museum, London.
- Cumming, D.A. et al.  
1995 *Lighthouses on the Western Australian Coast and shore-off islands*, Perth, Australia (Report: Department of Maritime Archaeology, Western Australian Maritime Museum, no. 100).
- Dantas, N.  
2000 *História da sinalização náutica brasileira e breves memórias*, Rio de Janeiro, FEMAR.
- Duran, L.D.  
2008 *Arqueologia marítima de um Bom Abrigo*, São Paulo, tese de doutorado em Arqueologia, MAE/USP.
- 2012 “Arqueologia subaquática ou arqueologia marítima? Definindo conceitos, contextualizando práticas e assumindo posições”, *Vestígios*, vol. 6, no. 2, pp. 7-34.
- Fontenoy, P.  
1998 “A Discussion of Maritime Archaeology”, in Babits, Lawrence; Tilburg, Hans Van (eds.), *Maritime Archaeology – A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*, New York, Plenum Press, pp. 47-52 (The Plenum Series in Underwater Archaeology).
- Frost, H.  
1975 “Pharos Site, Alexandria, Egypt”, *International Journal of Nautical Archaeology*, vol.4, pp.126-130.
- Hague, D.B., Christie, R.  
1975 *Lighthouses: Their Architecture, History and Archaeology*, Llandysul, Wales: Gomer Press.
- Hague, D.B.  
1994 *Lighthouses of Wales: Their architecture and archaeology*, Wales: Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Wales.

Holthof, B.L.

2008 *Lighthouse archaeology: the Port MacDonnell and Cape Banks lights*, Adelaide, Shannon Research Press (Flinders University Maritime Archaeology Monographs Series no. 19).

IPHAN

2011 *Sobre o valor cultural do Farol "São Francisco do Norte", Ilha de Arambipe, antigo povoado Cabeço, Município de Brejo Grande, SE. Aracaju*, IPHAN (Informação Técnica 31/2011/IPHAN/SE), Brasil.

Jordan, W.R. *et al.*

2000 *The first Pensacola lighthouse: Archaeology of a keeper's residence*, Mobile Distric, U.S. Army Corps of Engeneering.

Komesaroff, M.B.

1980 "The Industrial Archaeology of Lighthouses", *The Journal of Navigation*, vol. 33, no. 1, pp. 131-137.

Leone, M.

1998 "The Georgian Order as the Order of Merchant Capitalism in Annapolis, Maryland]", in Leone, Mark and Potter, P.B. (ed.), *The recovery of Meaning in Historical Archaeology*, Washington, Smithsonian Institution, pp. 235-261.

McGuire, R.H.

1992 *A Marxist Archaeology*, New York, Academic Press.

Orser JR, C.; Fagan, B.M.

1995 *Historical Archaeology*, New York, Harper Collins Publishers.

Moreland J.

2001 *Archaeology and Text*. London: Duckworth.

Nascimento, M.R. *et al.*

2014 "À Beira das Atalaias: Arqueologia de Ambientes Aquáticos nos Faróis de Aracaju", *História e-História*, maio, pp. 1-15. Disponível: <<http://historiaehistoria.com.br/materia.cfm?tb=arqueologia&id=77>>.

Palmer, M.; Neverson, P.

1998 *Industrial Archaeology: principles and practice*, London, New York, Routledge.

Prestes, M.P.

2004 *Arqueologia e Patrimônio: Revitalização e uso social dos sítios arqueológicos em área urbana*, Dissertação (Mestrado) FFLCH/MAE, São Paulo.

Rambelli, G.

1998 *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do baixo vale do Ribeira de Iguape*, Dissertação (Mestrado), MAE/FFLCH/USP, São Paulo.

Rambelli, G.

2003 *Arqueologia subaquática do Baixo Vale do Ribeira*, tese (doutorado), mae/fflch/usp, São Paulo.

Scatamacchia, M.C.M.

2003 “Arqueologia do antigo sistema portuário da cidade de Iguape”, *Revista de Arqueologia Americana*, no. 22, pp. 81-100, São Paulo, Brasil.

2005 “O Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira”, *Navigator*, no. 1, jun., pp. 57-68.

Scatamacchia, M.C.M. *et al.*

1994 “Proposta de recuperação do Porto Grande de Iguape: história e uso social”, *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, no. 4, pp. 217-217.

Schiffer, M.B.

2005 “The Electric Lighthouse in the Nineteenth Century: Aid to Navigation and Political Technology”, *Technology and Culture*, vol. 46, no. 2, pp. 275-305.

Siqueira, R.

2002 *Luzes do novo mundo: história dos faróis brasileiros*. Nova Friburgo: Luminatti Editora.

Valentin, A.

2006 *Uma civilização do arroz: agricultura, comércio e subsistência no Vale do Ribeira (1800-1880)*, tese (doutorado), FFLCH/USP, São Paulo.