



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO

Programa de Pós-Graduação em História

Mestrado em História Social da Cultura

Josué Lopes dos Santos

**ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA DA ILHA DE ITAMARACÁ ENTRE
OS SÉCULOS XVI E XVII: Articulações inter-regionais e
internacionais.**

Recife – 2013

Josué Lopes dos Santos

**ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA DA ILHA DE ITAMARACÁ ENTRE
OS SÉCULOS XVI E XVII: Articulações inter-regionais e
internacionais.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História, Mestrado em História Social da Cultura, pela Universidade Federal Rural de Pernambuco como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Profa. Dra. Ana Lúcia do Nascimento Oliveira.

Recife, 2013

Ficha Catalográfica

S237o Santos, Josué Lopes dos
Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: articulações inter-regionais e internacionais/ Josué Lopes dos Santos. -- Recife, 2013.
139 f. : il.

Orientador (a): Ana Lúcia do Nascimento Oliveira.
Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2013.
Inclui referências e anexo(s).

1. Ilha de Itamaracá, PE 2. História portuária – Séculos XVI e XVII I. Oliveira, Ana Lúcia do Nascimento, orientadora
II. Título

CDD 981.34

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA CULTURA
REGIONAL

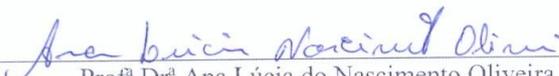
ORGANIZAÇÃO PORTUÁRIA DA ILHA DE ITAMARACÁ ENTRE OS
SÉCULOS XVI E XVII: Articulações inter-regionais e internacionais.

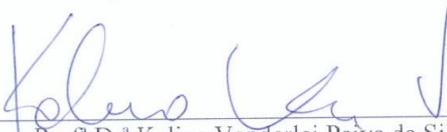
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO ELABORADA POR

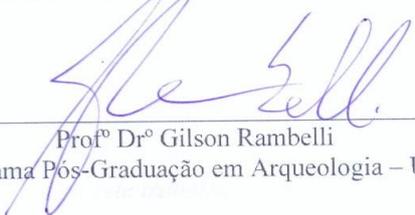
Josué Lopes dos Santos

APROVADA EM 05/03/2013

BANCA EXAMINADORA


Profª Drª Ana Lúcia do Nascimento Oliveira
Orientador – Programa Pós-Graduação em História - UFRPE


Profª Drª Kalina Vanderlei Paiva da Silva
Programa Pós-Graduação em História- UFRPE


Profº Drº Gilson Rambelli
Programa Pós-Graduação em Arqueologia – UFS

*Dedico este trabalho a todas as pessoas que já passaram pelo
Laboratório de Arqueologia da Universidade Federal Rural de
Pernambuco.*

Agradecimentos

Durante a minha trajetória acadêmica e pessoal, muitas pessoas marcaram história e devem ser mencionadas. Provavelmente esquecerei de algumas. Ressalto, porém, que estendo os agradecimentos pela conclusão deste trabalho a todos que fizeram parte da minha vida nestes últimos anos.

A primeira pessoa que gostaria de agradecer é a minha mãe, Tânia Cristina Lopes de Albuquerque, em toda a minha vida não conheci uma tão forte quanto ela! Mesmo nos momentos mais difíceis sempre apoia e incentiva os filhos a seguir em frente, tenho certeza que o seu amor por mim é incondicional, tanto quanto o meu por ela. A nossa família se completa com meu irmão Orlando Lopes, que mesmo aperreando o meu juízo, sempre me apoia em tudo na vida, uma das notícias mais felizes que tive durante a escrita deste trabalho foi a de que ele será pai, nem conheço e já amo muito meu sobrinho ou sobrinha, e desejo tudo de muito bom para sua família que se completa com a sua esposa Tatiane Almeida.

Estendo os agradecimentos familiares a todos os que carregam o sobrenome Lopes, para não esquecer ninguém. Especialmente agradeço a Tereza Albuquerque, minha tia que foi a maior incentivadora da minha jornada acadêmica desde a época do vestibular e agora é minha companheira no mestrado, além de ser mãe da coisinha mais fofa do mundo, minha afilhada Elizabeth. Agradeço imensamente ainda aos meus avós, Orlando Lopes e Maria José, eles que sempre foram para mim grandes exemplos de sabedoria e carinho a ser seguido.

Agradeço também a meus amigos que souberam entender as minhas ausências e sempre me ofereceram incentivo, sei que todos torcem por mim. Emerson Mendes, Nydia Suzanne, Netto Medeiros, Marcela Cunha, Thais Renata, Vanessa Macêdo, Rodrigo Candido Passos, Ryan Charles, Sérgio Oliveira, Samuel Santos, e tantos outros que foram responsáveis por grandes momentos na minha vida, de descontração e alegria, espero ainda curtir muitos carnavais com vocês! Dedico um agradecimento especial a Isis Albuquerque e Djan Alves já que nós, juntos, compartilhamos descobertas, alegrias e tristezas desde a infância, por isto reforço os agradecimentos pela constante companhia.

Agradeço de forma mais que especial a Elba Monique Chagas da Cunha, minha companheira de todas as horas, sei que sempre poderei contar com ela para tudo o que precisar, espero que nossa cumplicidade e amizade seja muito duradoura. Também devo

agradecer a Pollyana Calado, que sempre demonstrou que é uma verdadeira amiga. Estendo os agradecimentos a Rodrigo Ibson Oliveira pelas presepadas que aprontamos por ai.

Agradeço a todos da minha turma do mestrado, muitos deles amigos desde a época da graduação, como Vittor Prestrelo, Emmanuelle Valeslka, Bruno Melo, Wandoberto Silva, Gustavo Mendonça, Eduardo Silva, Gustavo Gomes, acrescento Rosely Tavares, Márcio André e Natalli Araújo. Também devo mencionar os que eu conheci durante o curso, como Rafaela Franklin e Suzana Veiga, minha companheira de aventuras gastronômicas!

Quero agradecer também a todos os integrantes do Big Brother Pecém, companheiros da arqueologia. Principalmente Edyja Costa, Ramon Viana e Angélica Pignata. Apesar de algumas vezes se irritarem quando digo que não vou sair para escrever, eles souberam entender o quão importante é esta etapa. Estendo os agradecimentos a outros colegas da arqueologia e da história, como Lenivaldo Cavalcante, Alexandre e Carlos Bittencourt, Pajé, André Proença José Brito, César Rodrigues.

Agradeço ainda a todos os professores do Departamento de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco, com eles obtive grandes ensinamentos. Em especial Suely Almeida, Wellington Barbosa, Kalina Silva, Giselda Brito, Marcília Gama, Osvaldo Girão, Tiago Gomes e Ângela Grilo. Reforço os agradecimentos ao Professor Gilson Rambelli que aceitou participar da minha qualificação e deu contribuições valiosas, juntamente com Kalina Silva, contribuíram sobremaneira para a finalização do trabalho. Agradeço de forma especial a Ana Nascimento e Suely Luna, que me acolheram no Laboratório de Arqueologia ainda no primeiro período da graduação, elas incentivaram todas as minhas conquistas acadêmicas, com isto completamos sete nos de trabalho juntos. Ana me acompanha como orientadora desde os meus primeiros passos na universidade, sempre com disposição para escutar e discutir os rumos da nossa pesquisa.

Agradeço também de forma especial a Alexsandra Siqueira, que busca sempre as melhores soluções para descascar meus abacaxis! Nem havia ainda entrado no mestrado e já incomodava ela na secretaria da Pós.

Agradeço a Deus.

Agradeço a Capes pela concessão da bolsa de mestrado que foi essencial para a execução deste trabalho.

Com todos estes que citei compartilho a alegria pela finalização deste trabalho, desculpem se esqueci de alguém e deixo a ressalva de que os pontos positivos serão compartilhados, já as críticas reservo todas a mim.

OBRIGADO!

Há duas maneiras de se alcançar Despina: de navio ou de camelo. A cidade se apresenta de forma diferente para quem chega por terra ou por mar.

O cameleiro que vê despontar no horizonte do planalto os pináculos dos arranha-céus, as antenas de radar, os sobressaltos das birutas brancas e vermelhas, a fumaça das chaminés, imagina um navio; sabe que é uma cidade, mais a imagina como uma embarcação que pode afastá-lo do deserto. (...)

Na neblina costeira, o marinheiro distingue a forma da corcunda de um camelo, de uma sela bordada de franjas refulgentes entre duas corcundas malhadas que avançam balançando; sabe que é uma cidade, mas a imagina como um camelo de cuja albarda pendem odres e alforjes de fruta cristalizada. (...)

Cada cidade recebe a forma do deserto a que se opõe; é assim que o cameleiro e o marinheiro vêem Despina, cidade de confim entre dois desertos.¹

(Ítalo Calvino. *As Cidades Invisíveis*.)

¹ CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. Pág. 74

Resumo

Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: Articulações inter-regionais e internacionais.

O objetivo principal desta dissertação é analisar os aspectos funcionais relativos a organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII. Neste local existiram dois portos em atividade, um em cada entrada do Canal de Santa Cruz, rio que separa a ilha do continente. Na barra sul existia o porto da Barra de Itamaracá, e na porção norte o Porto da Catuama, este primeiro seria o principal porto da região. O trabalho se divide em três capítulos, sendo que o primeiro versa sobre a Capitania de Itamaracá num contexto mais amplo, apresentando os subsídios para a considerável atividade portuária na região; no segundo capítulo buscou-se entender diretamente a dinâmica de navegação e navegabilidade da ilha, listando e analisando os principais portos em Itamaracá e as conexões que estes mantinham com outras partes do reino, indicando suas funcionalidades. Já no terceiro capítulo o que buscamos realizar foi um apanhado sobre a defesa e militarização da Ilha de Itamaracá em função de seus portos, já que cada entrada da barra era guarnecida por posições fortificadas. Entre nossas principais fontes estão os relatos de cronistas e viajantes que se dedicaram a descrever o local e as iconografias produzidas sobre a região durante este período, além da documentação referente a administração local, depositadas no AHU (Arquivo histórico Ultramarino) e no APEJE (Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano) principalmente.

Abstract

Portuary Organization in Itamaracá Island between XVI and XVII centuries: interregional and international connections.

The first purpose in this work is analyze the functional aspects relative to port organization in Itamaracá Island between XVI and XVII centuries. In this site it was two harbors in activity during that times, each one in a different entrance of Santa Cruz Channel, river that separated the island from the continent. In the south inlet was the Itamaracá inlet harbor, in the north portion the Catuama's harbor, this one would be the most important harbor in the area. This work is divided in tree chapters, the first discusses about the Itamaracá Captaincy in a more broad context presenting significant informations for the considerable portuary activities in the area; The second chapter was intended to understand directly the dynamism of the sailing and seaworthiness in the island, listing and analyzing the most important harbors in Itamaracá and the connections between those and another harbors around the Portuguese kingdom and the functionalities of those connections. In the third chapter we seek to accomplish an overview about the militarization and the defense of the island related to the Island harbors protection, since every entrance in the inlet was guarded by fortifications. Our basic sources for this work are the relates of chroniclers and travelers who dedicate their work to describe the sites and the iconographies produced in the area during that time, Besides we use the documents of local administration, deposited in the AHU and APEJE mostly.

Lista de figuras

Figura 1: Área da pesquisa em destaque	17
Figura 2: Vista atual da Ilha de Itamaracá	18
Figura 3: Mapa de Cantino. 1502.	28
Figura 4: Autor: Luis Teixeira. Roteiro de todos os sinais. 1585.	40
Figura 5: Insula Tamarica (Oppidum Schoppy). 1631.	54
Figura 6: Autor não identificado, Stadt Nostre Signora de Conception. 1630.	55
Figura 7: Autor: João Teixeira Albernaz I. Olinda e Recife. 1626.	63
Figura 8: João Teixeira Albernaz, 1631. Carta da Costa Compreendida entre o Rio dos Morequipos e o Rio Mereri.	68
Figura 9: Autor: João Teixeira Albernaz. "Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou. 1640.	78
Figura 10: Frans Post. Ilha de Itamaracá. 1637.	84
Figura 11: Autor: Johannes Vingboons. Imagem sem título. 1665	85
Figura 12: Autor não identificado. Tamarica. 1630-1640.	91
Figura 13: Autor não identificado. Eylant Itamarica. 1633.	92
Figura 14: Johannes Vingboons (atribuição). CAERTE VANDE HAVEN VAN PHARNAMBOCQVE. 1660.	101
Figura 15: Autor desconhecido. Eylant Itamarica. 1633.	106
Figura 16: Vista aérea do Forte Orange.	112
Figura 17: Autor não identificado. Insula Tamaraca (CASTRUM AURIACUM).	113
Figura 18: Johannes Vingboons. Capitania de Itamarica. 1665.	117
Figura 19: Vestígios arqueológicos pertencentes ao antigo fortim da Catuama	120

Lista de quadros

Quadro 1: Rios com condições de navegabilidade nas Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá.	65
Quadro 2: Barras e portos das Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá.	65
Quadro 3: Movimentação de navios com origem ou destino a Capitania de Itamaracá durante o ano de 1635.	82

Lista de siglas

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

APEJE – Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano

UFRPE – Universidade Federal Rural de Pernambuco

UFPE – Universidade Federal de Pernambuco

UFPB - Universidade Federal da Paraíba

Sumário

Introdução	14
Primeiro Capítulo	
O Litoral da América Portuguesa na rota das navegações e a Capitania de Itamaracá.	25
1.1 - Navegar era preciso: Percursos e instrumentos.	25
1.2 - Nas terras do Brasil: Colonização, exploração e administração do litoral norte da América portuguesa.	38
1.3 - A Capitania de Itamaracá e o norte da América portuguesa.	46
1.3.1 – Apontamentos históricos sobre a Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá – morfologia urbana.	51
Segundo Capítulo	
Barras e portos da Ilha de Itamaracá.	59
2.1 – Um porto sempre por achar: Caracterização dos principais portos das Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá.	59
2.2 – Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre séculos XVI e XVII: Estudo sobre o transporte marítimo.	71
2.2.1 – Barras e portos de Itamaracá.	73
Terceiro Capítulo	
A organização da defesa na Ilha de Itamaracá e a relação com os portos locais.	95
3.1 – Motivos para a defesa do litoral da América portuguesa.	95
3.2 - O perigo que vem do mar: As unidades de defesa da Ilha de Itamaracá.	101
3.2.1 - Forte Orange.	110
3.2.2 - Fortim da Catuama.	116
Considerações finais.	122
Referências bibliográficas e fontes impressas.	125
Anexos.	132

Introdução

O objetivo principal deste trabalho é analisar a logística portuária organizada na Ilha de Itamaracá durante os primeiros séculos da colonização. Buscamos interligar o estudo dos portos com os aspectos relacionados a ele, principalmente a evolução urbana da cidade e a militarização do espaço em função da demanda de navegação. Neste sentido, o trabalho busca realizar uma contextualização ampla que passa pela organização e desenvolvimento urbano da vila de Nossa Senhora da Conceição, até a localização de redutos fortificados em pontos estratégicos.

Em 1534, D. João III dividiu o território brasileiro em capitanias hereditárias, e neste contexto, Pero Lopes de Sousa recebeu um destes lotes de terra que iam desde o canal de Santa Cruz, até a baía da Traição. Esta área englobava a Ilha de Itamaracá que acabou por abrigar a sede da capitania homônima.¹ Apesar do *status* reservado ao local, devido a sua importante função para o sucesso do negócio colonial, a capitania de Itamaracá não alcançou desenvolvimento comparável ao de suas vizinhas do norte que possuíam situações semelhantes de porto com comércio ativo e centro político autônomo. Essas problemáticas são comumente atribuídas pelos historiadores à falta de perícia dos primeiros donatários da capitania, que muitas vezes não assumiam fato a administração do local.²

Por abrigar a sede de uma capitania independente, a Ilha de Itamaracá se tornou ponto estratégico para o litoral norte do Brasil. Todo o seu desenvolvimento estava voltado para viabilizar a circulação comercial, a partir da locação de portos e ancoradouros em locais estratégicos; estruturar a vila, através da organização de prédios administrativos, religiosos e residenciais; e a consolidação de um sistema de defesa eficiente, que se deu através da construção de fortificações em pontos prioritários. Buscamos, com este trabalho, estudar o complexo contexto de circulação comercial na ilha, a partir de um sistema bem

¹ A Ilha de Itamaracá separa-se do continente pelo canal de Santa Cruz. As margens deste, no próprio espaço da ilha, no alto de uma colina elevada, seguindo o padrão de ocupação da época, é que foi fundada a vila de Nossa Senhora da Conceição, a qual foi sede da capitania de Itamaracá por muito tempo. Sobre o assunto ver: NEVES, André Lemoine. **Vila (velha) de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá: História e morfologia urbana.** Anais do I Encontro Nordestino de História Colonial. João Pessoa: 2006.

² Na capitania de Itamaracá, foram muitos os donatários. Inicialmente a capitania foi doada a Pero Lopes de Sousa ainda em 1534, porém o mesmo não tomou posse prática das terras, morrendo em 1539 em batalha no oriente. Segue-se uma grande quantidade de conflitos administrativos entre as três capitanias do Norte (Pernambuco, Paraíba e Itamaracá) por hegemonia e autonomia. Em 1763, a capitania de Itamaracá foi oficialmente anexada à de Pernambuco. Sobre o assunto ver: BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá - Poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685 – 1742).** Dissertação (Mestrado em História). João Pessoa: CCHLA/UFPB, 2009.

estruturado de articulação marítima, com portos e ancoradouros seguros, que seguiam uma lógica elaborada partindo da referência dos pontos de defesa. Nesse sentido, a cidade e o porto, na lógica do Antigo Regime, não devem ser pensados de maneira dissociada.³

A condição geográfica peculiar do local possibilitou dois núcleos de ocupação comercial na região. Por ser uma ilha litorânea, naturalmente existem duas barras, uma em cada extremo do local (visitar anexos 2 e 3). Na Ilha de Itamaracá, cada uma destas barras era utilizada como porto e estes eram guarnecidos por posições fortificadas. A área estudada, desde o século XVI, tinha uma movimentação portuária intensa. No local existiam dois portos importantes: Catuama, na entrada norte da ilha, e o porto da barra de Itamaracá, na entrada sul, também mencionado como porto de Pernambuco Velho.⁴ Dentro das atividades relacionadas ao contexto da governança local, sobressaem-se as questões portuárias. Vale salientar que, na vila de Nossa Senhora da Conceição já existia, em fins do século XVI, uma estrutura burocrática e administrativa bem consolidada em relação às instituições de poder locais com Casa de câmara e cadeia, Igreja matriz, Santa Casa de Misericórdia, entre outras.⁵ O anexo 4 apresenta diversos vestígios arqueológicos encontrados por um morador da atual Vila Velha, que remontam aos mais diversos momentos da colonização, estes fragmentos foram identificados entre escombros de antigas estruturas, como o anexo 6, que podem ser as estruturas da antiga Casa de câmara e cadeia.

A problemática que permeia o tema exposto neste trabalho é a inserção da Ilha de Itamaracá nas rotas marítimas da colônia no âmbito local, através da ligação econômica e administrativa com outras capitanias e intercontinental no âmbito do comércio transatlântico. Trata-se de entender como uma ilha litorânea se mostrou favorável a uma ocupação fixa, e principalmente, propícia à atividade portuária, fatores que culminaram na

³ Silvia Hunold Lara alerta que os estudos sobre a cidade colonial não devem se limitar a esferas de indagação relacionadas a partir da questão urbanística essencialmente. Neste contexto, desde o século XVI a cidade, como lugar de povoação, era responsável por materializar a administração real em esfera regional e como tal estava inserida em um contexto de sociabilidades; através da estruturação de uma burocracia de governança específica. Assim, o porto assume papel importante no sentido de garantir pulso comercial e administrativo ao local. Sobre este assunto ver: LARA, Silvia Hunold. **Fragmentos Setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. Sobre a relação entre a vila colonial e o porto ver: TEIXEIRA, Manuel. A História urbana em Portugal: desenvolvimentos recentes. **Revista Urbanismo 1 de origem portuguesa**. Lisboa: 1999.

⁴ Nos primeiros anos da colonização, o porto na entrada sul do canal de Santa Cruz em Itamaracá era conhecido como porto de Pernambuco. Mais tarde, com o desenvolvimento, e consequente utilização mais incisiva do porto do Recife, esta denominação passou a fazer menção a este porto apenas. Sobre este assunto ver: ALBUQUERQUE, Marcos. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. **Revista de Arqueologia**. Vol. 7, p. 99-123, São Paulo:1993.

⁵ LEMOINE, André. op. cit. 2006.

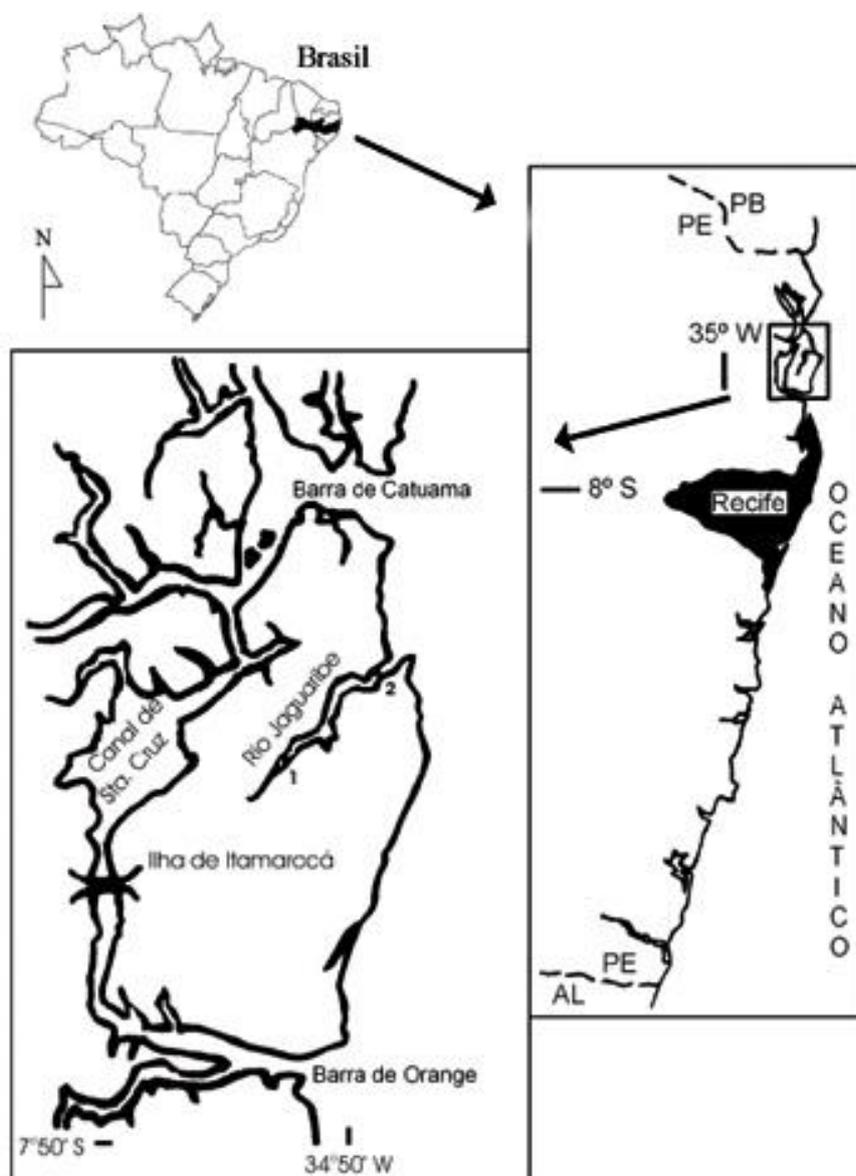
escolha do local para sediar uma das capitâneas hereditárias. Ressaltamos que, na época colonial, a escolha de um local para ser utilizado como porto não era aleatória, logo, se levava em consideração aspectos geográficos, políticos e sociais.

No que concerne a escolha do recorte temporal, este se deveu ao fato de ter sido entre os séculos XVI e XVII que a Ilha de Itamaracá experimenta o seu auge e decadência em relação à atividade portuária. Durante todo o século XVI, o local estudado apresentou um exponencial crescimento relacionado ao desenvolvimento de seus portos, em evidência, o da barra sul da ilha. Chega, porém, ao século XVII descrito de forma insipiente e com muitos problemas logísticos relacionados à atuação em ambiente portuário, principalmente no que diz respeito aos bancos de areia formados em seu mais importante porto, dificultando sobremaneira a navegação no local. Apesar disto, a área ainda é registrada como zona portuária até o século XIX, na ocasião da possibilidade de lá ser implantado o sistema de navegação costeira a vapor.

Nossa delimitação espacial compreende o atual município da ilha de Itamaracá. Durante o período colonial este local compreendeu um espaço onde os aspectos concernentes a este estudo podem ser apreendidos de maneira bem definida. Com um centro administrativo, alguns pontos de movimentação portuária e fortificações em pontos especiais. Segundo o IBGE, ilha fica em torno de 50 quilômetros distante do Recife, capital de Pernambuco e tem área aproximada de 67km².⁶ No mapa abaixo, é possível observar a localização da ilha em relação ao contexto do Brasil atualmente.

⁶ <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=260760#>. Acesso em 20 de janeiro de 2013.

Figura 1: Área de pesquisa em destaque.



Na figura 2 é possível observar a localização atual dos principais elementos estudados no nosso trabalho: a Vila de Nossa Senhora da Conceição; o forte Orange; fortim da Catuama, além das duas entradas do canal de Santa Cruz.

Figura 2: Vista atual da Ilha de Itamaracá



Fonte: Modificado de Google Earth. www.earth.google.com.br

O montante da produção historiográfica abarcado neste projeto, para delinear as influências e percepções, que abrangeu a pesquisa no seu decorrer, está pautado em autores brasileiros e estrangeiros que se debruçaram sobre o tema proposto de maneira mais ampla.

No que concerne às investigações sobre o mar, pode-se dizer que os trabalhos de Fernand Braudel foram pioneiros neste novo jeito de fazer história.⁷ Para nossa pesquisa, buscamos analisar a logística portuária organizada na Ilha de Itamaracá nos primeiros séculos da colonização. Para isso, estipulamos como objetivo compreender a influência do porto sobre o cotidiano citadino, a evolução do centro urbano e a defesa do território. Nesta nossa história, pensando sobre a longa duração, “os fenômenos só se revelam se o campo cronológico de observação for extremamente alargado”⁸.

⁷ Fernand Braudel é considerado um dos mais célebres membros da *Escola dos Annales*. Vale ressaltar que foram os seus trabalhos que impulsionaram estas novas abordagens propostas pelos *Annales*, principalmente em relação à ótica da História das estruturas ou História da longa duração. Neste sentido, a escrita da história tem sua relevância inserida dentro de uma relação com as permanências, na qual os eventos têm suas possibilidades de análise alargadas a partir da pluralidade de fontes que se admite. Sobre este assunto ver: BURKE, Peter. **A escola dos Annales (1929 – 1989) – A revolução francesa da historiografia**. São Paulo: Unesp, 1982.

⁸ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **O sexo devoto: Normatização e resistência feminina no império**

Buscamos estabelecer uma narrativa com enfoque nas estruturas que influenciaram o contexto social no nosso objeto de estudo. Neste sentido, é necessário transferir a discussão do macro para o micro, e analisar como este se relaciona com aquele. Desta forma, os pressupostos da História social urbana e da Nova História Militar nos auxiliam, já que nelas são alargadas as possibilidades de análise através de novas fontes e olhar analítico sob um viés social. No que concerne a história urbana buscamos nos orientar principalmente através dos estudos de Manuel Teixeira, que revisita as questões relacionadas a evolução e desenvolvimento do contexto citadino dentro perspectiva interdisciplinar e comparativa.⁹ Já em relação a História militar, podemos citar os trabalhos de Francisco Cosentino como norte metodológico para nossas análises.¹⁰

Para suprir a nossa proposta de entender a atividade naval em âmbito global enquanto expansão e comércio marítimo, é que apresentamos as leituras de autores como Charles Boxer, Frédéric Mauro, Fabio Pestana, Luiz Felipe de Alencastro, Peter Linebaugh e Marcus Rediker.¹¹ Estas referências iniciais se constituíram em fontes essenciais para se entender o complexo contexto em que estavam inseridas as navegações ultramarinas empreendidas pelas potências europeias com o intuito de ocupar e explorar novas terras, descortinando um novo mundo.

Amélia Polônia e Amândio Barros realizaram estudos relativos à história portuária no Antigo Regime e se tornaram de grande relevância para nossas investigações, já que seus trabalhos versam sobre a importância de um sistema articulado de controle e logística naval relacionada á atuação no espaço portuária em Portugal e nas suas possessões ultramarinas. Pelas interpretações desses autores, as navegações, os marinheiros e as rotas marítimas se articulam para traçar um panorama da história do mar tanto em perspectiva atlântica, como regional na época moderna.¹²

português – XVI ao XVIII. Tese (Doutorado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2003. P. 30

⁹ TEIXEIRA, Manuel. Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira. **Revista Urbanismo 3 de origem portuguesa**. Lisboa: 2000.

¹⁰ COSENTINO, Francisco Carlos. Apontamentos sobre a defesa do litoral, questões militares, governo-geral do Estado do Brasil e carreira militar, séculos XVI e XVII. **Revista Navigator**. Rio de Janeiro, v.8, n 15, p. 1-25, 2012.

¹¹ Estas obras são respectivamente: BOXER, Charles. **O Império Marítimo Português**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002; MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570 – 1670)**. São Paulo: Ed. ESTAMPA, 1997; PESTANA, Fábio. **Por mares nunca dantes navegados: A aventura dos descobrimentos**. São Paulo: Contexto, 2008; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das letras, 2000; LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A Hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

¹²: POLÔNIA, Amélia. O porto nas navegações ultramarinas quinhentistas: embarcações e náuticos. **Revista da Faculdade de Letras – História**. III Série, vol. 1, p. 29-52. Porto: 2000. BARROS, Amândio. O Porto de

Uma das importantes fontes para nossa pesquisa foi a dissertação de mestrado do historiador Guilherme de Souza Medeiros. Neste estudo, o autor expõe as especificidades gerais que incluíam a arte de navegar em terras brasileiras nos primeiros séculos da colonização. A partir desta pesquisa, foi possível entender as macroestruturas que envolviam esse processo e, principalmente, agrupar as primeiras informações acerca da Ilha de Itamaracá como entreposto marítimo.¹³ Os trabalhos de Rustom Lemes de Barros, neste sentido, também nos forneceram informações importantes sobre a atuação de frotas portuguesas na região que hoje denominamos nordeste do Brasil. Seu estudo pode ser considerado um pioneiro no assunto em Pernambuco.¹⁴

Manuel Correia de Andrade é outro autor que merece especial atenção no que concerne a estudos relativos à capitania de Itamaracá. Em seu livro *Itamaracá: Uma capitania frustrada*, o pesquisador relata alguns aspectos que, na sua percepção, foram cruciais para o insucesso da capitania. No seu estudo, Andrade busca evidenciar as macrorrelações que envolviam a governança na Ilha de Itamaracá em diversos aspectos, sejam políticos, econômicos ou administrativos, ainda que timidamente desenvolvidos.¹⁵

Outra discussão que levantamos quando tratamos de atividades marítimas em Pernambuco é sobre naufrágios e afundamentos no norte da América portuguesa. Este tema está em evidência no momento, e destacam-se nesta linha os trabalhos de Ana Nascimento e Lenivaldo Cavalcante¹⁶ que buscam realizar uma carta arqueológica das embarcações que vieram a fundo no atual estado pernambucano.¹⁷ Neste sentido, a Ilha de Itamaracá se torna terreno fértil para as pesquisas em relação ao assunto.

Entre nossas fontes, estão relatos de cronistas e viajantes, que outrora estiveram na América portuguesa e se dedicaram a descrevê-la a fim de registrar ou prestar contas dos avanços administrativos empreendidos na colônia. Esta documentação se constitui na

Viana e a construção do Cais da alfândega de 1631 a 1633. *Revista da Faculdade de Letras - História*. III Série, vol. 7, p. 133-147. Porto: 2006.

¹³ MEDEIROS, Guilherme de Souza. *Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil* (capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII). Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2001.

¹⁴ BARROS, Rustom Lemos de. *Embarcações e Frotas Portuguesas: atuação no Nordeste do Brasil até 1712*. Dissertação (mestrado em História), Recife: UFPE/CFCH, 1982.

¹⁵ ANDRADE, Manuel Correia de. *Itamaracá, uma capitania frustrada*. Recife: CEHM, 1999.

¹⁶ NASCIMENTO, Ana; CAVALCANTE, Lenivaldo; AMORIM, Darlan. A Arqueologia Subaquática e o Patrimônio Submerso do Litoral Pernambucano - Breve Histórico Transatlântico. *CLIO Série Arqueológica* (UFPE) Vol. 23, p. 65-81, Recife: 2008.

¹⁷ Para a Ilha de Itamaracá, em relação ao porto principal da ilha, existem relatos de naufrágios, que ocorreram na barra sul daquela região, descritos por Gaspar Barlaeus em suas histórias sobre a ocupação holandesa. Ver: BARLAEUS, Gaspar. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil*. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife, 1980.

principal base para análises relativas à logística portuária da Ilha de Itamaracá no período estudado, boa parte das fontes acessadas foi publicada recentemente.

Na maioria das vezes estes cronistas se respaldaram nos modelos europeus para realizar suas análises. Isto deve ao lugar social ocupado por estes, já que muitos são de origem europeia ou têm ligações e interesses diretos em relação ao Velho Mundo. Apesar disto, Kalina Silva ressalta, ao analisar os cronistas Gabriel Soares de Sousa e Ambrósio Fernandes Brandão, que existe uma originalidade na obra destes escritores coloniais no que diz respeito à forma que eles lidam com o novo e como este se interlaça com as matrizes europeias. Assim, estendemos estas postulações proposta por Kalina Silva ao conjunto de cronistas estudados neste trabalho. Nas palavras da autora:

Entendemos que a análise de tais cronistas não se deve fundamentar somente em sua ligação com as estruturas mentais européias, visto que a transposição cultural para a América não se deu de forma perfeita, surgindo na colônia estruturas sociais e mentais originais, mestiças. Mas em contrapartida lembramos que tais autores procuraram sempre em uma outra estrutura mental, no imaginário ocidental europeu, as imagens que empregavam para representar o que viam no *Novo Mundo*.¹⁸

Frei Vicente do Salvador, por exemplo, registra na sua *Historia do Brazil*, as especificidades do Novo Mundo desde 1500 até 1627. A dinâmica colonial é retratada em diversos aspectos, sejam os costumes dos colonos, os principais acontecimentos administrativos sob a percepção do autor, ou ainda as condições geográficas do Brasil de maneira geral. Também são importantes as descrições detalhadas que traça o Frei acerca da situação das diversas capitânicas naquele momento.

A Ilha de Itamaracá e a capitania de Itamaracá são recorrentes em seus relatos, descrevendo a área citadina da vila de Nossa Senhora da Conceição, aspectos ligados à defesa da ilha, e principalmente descreve a condição dos portos e da barra do local. Frei Vicente, apesar de ter nascido em Salvador, no século XVI, teve sua formação superior realizada na Europa. Este fator influenciou diretamente a sua obra, que trata dos assuntos concernentes à história do Brasil com especial atenção à estética e forma mais acadêmica, sem abrir mão de evidenciar as peculiaridades e curiosidades do Brasil.

O compendio de documentos reunidos por José Antônio Gonsalves de Mello, na sua obra *Fontes para a história do Brasil Holandês*, foi salutar para nossa pesquisa, pois

¹⁸ SILVA, Kalina Vanderlei. O sertão na obra de dois cronistas coloniais: A construção de uma imagem barroca (sécs. XVI – XVII). *Revista de estudos ibéricos. PUCRS*, v. XXXII. N. 2.p. 1-15. Pág. 3

muitas destas informações fazem menção à capitania e a Ilha de Itamaracá durante o período holandês. É nesta obra que está publicado o *Breve discurso sobre o Estado das quatro capitanias conquistadas, de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, situadas na parte setentrional do Brasil*. Neste e em outros documentos da coletânea, encontram-se relações que descrevem a situação das fortificações, engenhos de açúcar, desenvolvimento das cidades, características dos portos e comércio na colônia, entre outros aspectos importantes para a pesquisa.

Vários acervos foram consultados, dentre eles citamos as publicações da revista do *Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico de Pernambuco*, instituição que por muito tempo cultivou o hábito de publicar alguns documentos que estavam sob sua posse. Em um número desta revista, encontramos a *Relação das Praças Fortes, povoações e Cousas de importância que sua Majestade tem na Costa do Brasil*, escrita por Diogo de Campos Moreno no início do século XVII.

Outros cronistas e viajantes foram utilizados, como Gabriel Soares de Souza, que descreveu as terras brasileiras no final do século XVI; Pero de Magalhães Gandavo, com a *História da Província de Santa Cruz*; comparando os discursos registrados nestes documentos produzidos por diversos autores em diferentes momentos, é que buscamos tecer a trama principalmente. Gabriel Soares de Sousa também será recorrente em nossa narrativa devido à riqueza de detalhes que o seu “Tratado descritivo do Brasil em 1587” oferece; nesta obra a Ilha de Itamaracá é analisada com enfoque especial para as questões da navegabilidade no local.

Em relação à documentação produzida durante os anos de dominação holandesa no território brasileiro, podemos citar a obra de Gaspar Barlaeus, que também descreveu as terras sob a possessão de Maurício de Nassau. Além disso, Joan de Laet, nos Anais da Companhia das Índias Ocidentais, relata em 1636 a situação da Ilha de Itamaracá e ainda descreve com grande riqueza de detalhes as duas barras e portos que havia na ilha, inclusive, observando a perícia que deveria ter o comandante de uma embarcação que desejasse ancorar naquele porto.

São vários os personagens que se dedicaram a descrever a América portuguesa e, por conseguinte, a Ilha de Itamaracá. Estes cronistas compõem nosso principal recurso documental.

Ao *corpus* documental, se agregam representações cartográficas referentes ao espaço da Ilha de Itamaracá, a maioria destas produções relacionadas a atividades

marítimas. Desde o século XV, os mapas náuticos foram ficando cada vez mais indispensáveis à navegação. Em regiões desconhecidas, como no Novo Mundo, a boa cartografia era essencial para a boa navegação, além disto, a melhor opção para conhecer e defender as terras conquistadas era agregar as descrições dos cronistas registros cartográficos identificando as principais áreas de interesse e sua situação no momento. No caso da Ilha de Itamaracá, tem-se no início do século XVII uma grande quantidade de iconografias com fins diversos e que apontam, além de outras coisas, a localização e informações sobre os portos do local.

Também utilizamos como fonte o Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) e o Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE). No AHU, foram utilizados, principalmente, documentos referentes à construção, à reformas e ao funcionamento da Fortaleza de Santa Cruz. Já no APEJE, os códices referentes às Ordens Régias da Capitania de Itamaracá foram de grande importância para a pesquisa, principalmente em relação a burocracia alfandegária da região, além de aspectos relacionados ao Fortim da Catuama.

É preciso esclarecer ao leitor deste trabalho que entre os anos de 1580 e 1640, estava vigorando na Europa o período que a historiografia convencionou chamar de União Ibérica. Neste contexto, Portugal e suas posses ultramarinas estavam sob o julgo dos Reis da Espanha, os conhecidos Felipes. Este período foi de grande importância no que concerne aos nossos estudos, já que boa parte das iconografias e das descrições de cronistas que acessamos estava inserida dentro deste contexto, pois era interesse Real a descrição e caracterização das terras no além mar, estes registros eram constante incentivados pela Coroa.¹⁹ Ao analisar o assunto, Raminelli esclarece “o afã de promover inventário do mundo colonial era uma marca do governo castelhano.”²⁰

De maneira geral, as nossas fontes foram compostas basicamente por relatos de cronistas, viajantes e iconografias, além da documentação produzida pela administração colonial, estas informações se constituem nas bases principais para nossa investigação. Dentro deste contexto, podemos dizer que “Os diários, tratados, crônicas e mapas constituem instrumentos indispensáveis ao governo imperial.”²¹, e por isto, se tornam essenciais para o desenvolvimento de nossa problemática.

¹⁹ RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas: Monarcas, vassalos e governo a distancia.** São Paulo: Alameda. 2008. Pág. 36

²⁰ RAMINELLI, Ronald. op. cit.. 2008. Pág. 36.

²¹ RAMINELLI, Ronald. op. cit. 2008. Pág. 30

Em relação à estruturação dos capítulos, o trabalho foi dividido em três partes: No primeiro capítulo intitulado: em **O Litoral da América portuguesa na rota das navegações e a Capitania de Itamaracá**, buscamos realizar uma análise relacionada à utilização do litoral norte do Brasil como entreposto marítimo. Para isto, foi realizado um histórico referente às principais conquistas de Portugal e suas progressivas conquistas, incluindo o Brasil. Além deste ponto, também foi apresentado um quadro geral acerca da ocupação e exploração das terras coloniais, dando especial atenção à capitania de Itamaracá, que é nosso objeto principal de estudo.

Já no segundo capítulo, cujo título é **Barras e portos da Ilha de Itamaracá**, buscamos, inicialmente, realizar um levantamento dos principais pontos do litoral norte do Brasil, os quais eram utilizados para realização de alguma atividade relacionada à ação portuária. A partir deste quadro geral, apresentamos a situação dos portos da Ilha de Itamaracá de maneira mais detalhada, através de um levantamento iconográfico e textual acerca das especificidades que envolviam a navegabilidade no local. Os dois principais portos da ilha foram estudados de forma interligada, corroborando a perspectiva de um sistema amplo e complexo que envolvia a navegabilidade e a atuação portuária no espaço insular.

No terceiro capítulo, nosso objetivo dói o de realizar um panorama da situação da Ilha de Itamaracá em relação aos seus principais pontos fortificado. Neste sentido, buscamos elaborar um levantamento dos aspectos relacionados à militarização social espacial da ilha, analisando, para isto, os dois principais redutos do local: o forte Orange e o fortim da Catuama. O capítulo teve como título **A organização da defesa na Ilha de Itamaracá e a relação com seus portos**.

De maneira geral, o trabalho buscou articular as questões relacionadas a atividade portuária com outros aspectos que influenciaram no assunto, como a militarização do espaço e os meandros políticos e administrativos da administração local. Neste sentido a localização e funcionamento das unidades funcionais (de defesa e administração) está associada diretamente a uma articulação com o porto, está é nossa principal argumentação.

Primeiro Capítulo: O Litoral da América Portuguesa na rota das navegações e a Capitania de Itamaracá

*Todo piloto deve considerar ser a terra e o mar uma figura redonda por todas as partes e ambos estes dois elementos fazem um globo no centro do mundo.²²
(Da arte de navegar e seus fundamentos)*

1.1 - Navegar era preciso: Percursos e instrumentos.

O período de maiores avanços em relação a navegações é considerado como um dos maiores feitos da humanidade na época moderna por muitos estudiosos das ciências humanas. Poucos reinos se empenharam, nos séculos XV e XVI, em um esforço por explorar e povoar novas terras, levando a cultura europeia ao conhecimento de um novo mundo, terminaram, assim, por revolucionar conceitos geográficos e sociais.²³

Este processo de expansão mundial da Europa teve uma finalidade econômica evidente, a qual visava expandir influência comercial. O anseio em submeter infieis à doutrina cristã e converter os gentios também são motivos que usualmente aparecem relacionados às intenções principalmente portuguesas em explorar os mares e conquistar novas terras.²⁴ As raízes destes descobrimentos e navegações ousadas estavam inseridas em um contexto amplo de aperfeiçoamento na arte de navegar que começou a ser construído ainda na antiguidade e que influenciou diversas potências marítimas da época moderna, notadamente Portugal, Espanha e Inglaterra, no contexto europeu.²⁵

Justamente a experiência acumulada desde os antigos mareantes do mar Mediterrâneo proporcionou a Europa lançar vistas mais longas e romper barreiras geográficas.²⁶ Algumas embarcações naufragaram, outras regressaram com receio de continuar e outras que partiram não se houve notícias. Isto para que, por fim, fossem vencidas as imposições de meio físico ou falta de aptidão técnica. Principalmente entre os séculos XVI e XVII é que ocorreu o auge deste processo de expansão das áreas de

²² CARNEIRO, Antônio de Mariz. **Regimento de Pilotos** e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais. Lisboa: 1655.

²³ NOGUEIRA, Fernando. **Os Grandes Descobrimientos portugueses e a expansão mundial da Europa**. Lisboa: VERBO, 1990.

²⁴ NOGUEIRA, Fernando. op. cit. 1990.

²⁵ NOGUEIRA, Fernando. op. cit. 1990.

²⁶ Mareante é o termo utilizado, neste trabalho, para designar aqueles navegadores que se limitavam a explorar as linhas de costa, sem se aventurarem em alto mar. ALBUQUERQUE, Luis de. **Introdução à história dos descobrimentos Portugueses**. Lisboa: Fórum da História, 1989.

influência europeia. Gerações de mareantes, que foram evoluindo em navegantes cada vez mais ousados, lançaram as bases da tradição náutica moderna com as explorações sistemáticas e conhecimentos práticos de navegação.²⁷ Vale salientar, porém, que muito desta sabedoria náutica foi agregada de conhecimento vindo da china, também exímios navegadores.

No início do século XV, na Europa pouco se sabia sobre a geografia da terra e, lendas e mitos religiosos se misturavam ao conhecimento geográfico. As explorações marítimas, que se desdobraram durante a época moderna, são responsáveis pelas maiores contribuições na elaboração de uma descrição mais próxima da realidade física do planeta. Antes do século XV, o mundo conhecido pela história e geografia ocidental compreendia, basicamente, à Europa, a trechos da África do Norte, a parte do Japão e à Indonésia.²⁸ Estes fatores se deram principalmente pela presença de navegadores europeus e chineses em águas mais distantes.

As consequências destas ações que culminaram na expansão mundial da Europa a partir dos grandes descobrimentos foram mais além de aspectos geográficos ou econômicos; também na vida social se fizeram sentir, com a transposição dos padrões de civilidade europeus nas áreas por onde passaram seus representantes. Portugal teve papel importante no contexto, como ressalta Amélia Polônia, ao apontar que:

Assim, e no que ao primeiro aspecto se refere, para além de darem “novos mundos ao mundo”, para além de contribuírem para a descompartimentação do universo, através de criação de carreiras marítimas regulares que asseguravam ligações periódicas entre os vários continentes, para além da criação de uma economia-mundo, articuladora dos vários continentes, para além de terem contribuído para a migração de produtos e de culturas agrárias, para além dos contributos dados para a desmistificação do espaço e para a sua mais rigorosa compreensão e representação, para além dos contributos aduzidos em termos da “globalização” dos gostos, dos sabores, dos condimentos, da cultura material, dos padrões estéticos, os portugueses pontuaram também, no domínio técnico e científico, com aportações cujo valor não poderá ser menosprezado.²⁹

Esta “globalização” de que nos fala Amélia Polônia perpassa a influência na vida material e social ao consolidar uma nova ordem mundial, baseada nas trocas culturais entre o velho e o novo mundo, a Europa e a América.³⁰

²⁷ ALBUQUERQUE, Luis. MAGALHÃES, Ana Maria. ALÇADA, Isabel. **Os Descobrimentos Portugueses – Viagens e aventureiros**. Lisboa: Caminho, 1991.

²⁸ NOGUEIRA, Fernando. op. cit. 1990. Pág.14

²⁹ POLÔNIA, Amélia. Arte, técnica e ciência náutica no Portugal Moderno. Contributos da “sabedoria dos descobrimento” para a ciência europeia. **Revista da Faculdade de Letras - HISTÓRIA**. III Série, vol. 6, Porto, 2005. Pág. 15.

³⁰ POLÔNIA, Amélia. op. cit. 2005. Pág. 15

O oceano Atlântico, durante grande parte da época moderna, se firmava como uma grande barreira ideológica, social e geográfica, pois era realmente visto como um grande deserto de água.³¹ A tradição náutica, no início do século XV, ainda fantasiava monstros em águas fabulosas, criaturas místicas que habitariam o fundo do mar, ocupando as águas mais inóspitas, ainda assustavam navegantes nestes tempos iniciais. Mistérios e lendas eram, pois, uma barreira também a ser transposta. O não conhecimento de ventos, correntes marítimas e distâncias naquelas águas também contribuíram para a exploração tardia do oceano Atlântico e, progressivamente, marcos geográficos eram estabelecidos como pontos seguros para navegação na costa africana.³²

Portugal, dentro do contexto europeu, foi quem primeiro dominou as rotas marítimas e se impulsionaram para fora da Europa no oceano Atlântico de forma sistemática e com maiores êxitos.³³ Em alto mar, o avanço das tecnologias de navegação e o paulatino reconhecimento dos oceanos, correntes e ventos, proporcionaram a este reino estabelecer relações sociais, ocupar e povoar terras em diversos continentes do século XV ao XX, desde a América do sul até a África.³⁴ Eduardo França Paiva lembra, porém, que esta relação não se deu de forma unilateral, existiu na verdade uma troca de valores e conhecimentos, numa via dupla, de mutua interação.³⁵

Luís de Albuquerque lembra que canela, pimenta, açafrão, cravo, noz-moscada, gengibre e outras especiarias apreciadas nas cozinhas europeias percorriam um longo caminho cruzando desertos e atravessando zonas de influência muçulmana onde se pagava altos impostos. O ouro, tão almejado na Europa, também procedia do interior da África e sua exportação demandava esforços constantes, principalmente porque vinha das mãos de atravessadores muçulmanos, daí, progressivamente foram se estabelecendo as rotas marítimas.³⁶

³¹ ALBUQUERQUE, Luís de. MAGALHÃES, Ana Maria. ALÇADA, Isabel. op. cit. 1991

³² BARROS, Rustom Lemos de. op. cit. 1982. Pág. 05.

³³ Não queremos dizer que foram os únicos, França, Holanda, Inglaterra e principalmente a Espanha sempre impuseram-se frente as conquistas portuguesas, ora através da ação de piratas e corso, ora tentando dominar terras que “legalmente” pertenceriam à Coroa portuguesa. Estas ações se intensificam nos séculos XVI e XVII, e aos poucos, Portugal é superado como a grande potência náutica de outrora. Sobre assunto ver: CAVALCANTE, Lenivaldo. **Pernambuco e o medo dos Clubes de França: O caso do Le Diligent (1792 – 1793)**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFRPE/DEHIST, 2009.

³⁴ NOGUEIRA, Fernando. op.cit. Pág. 20

³⁵ PAIVA, Eduardo França. Trânsito e mobilidade entre mundos: Escravidão globalizada, comércio e práticas culturais. in: FURTADO, Júnia Ferreira.(Org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África**. São Paulo: Annablume, 2008.

³⁶ ALBUQUERQUE, Luís de. MAGALHÃES, Ana Maria. ALÇADA, Isabel. op. cit. 1991. Pág. 100.

A exploração dos oceanos em proporções cada vez maiores só poderia ser realizada se acompanhada de um avanço em igual escala das técnicas e instrumentos empregados na arte de navegar. Os náuticos portugueses, no contexto europeu, são considerados pioneiros no domínio destas habilidades necessárias a exploração de “mares nunca dantes navegados”.⁴⁰ Atribui-se a isto a perícia e técnica que estes navegadores adquiriram em séculos de navegação costeira, no mar do Norte, no mar Mediterrâneo e em tímidas incursões à costa atlântica da África ainda antes do século XV.

Exposto desta forma, fica mais explícito que existem duas linhas de influência relacionadas à atividade marítima: de um lado a ciência náutica propriamente dita que foi aos poucos sendo aperfeiçoada, instrumentos mais modernos, contributos da astronomia e da matemática; de outro a experiência empírica dos navegantes que os impeliu a se aventurarem em viagens mais ousadas. Resta saber até que ponto esta “ciência” náutica se misturou a esta sabedoria para contribuir com a evolução da arte de navegar de maneira mais ampla.⁴¹

Dentro deste contexto, alguns mitos já foram ultrapassados, a lendária Escola de Sagres em Portugal, que seria responsável por dar treinamento técnico e teórico aos futuros navegantes já passa a historiografia moderna desmistificada.⁴² A ideia de escolas ou aulas específicas que formassem os navegantes da época moderna parece não se sustentar dentro da atual percepção lançada pela história.

Em Portugal, alguns historiadores combatem com ênfase estas ideias relacionadas a uma ciência acadêmica aplicada à navegação de maneira direta. A historiadora Amélia Polónia, numa perspectiva mais atual, defende que “é inaceitável a ideia de que a preparação dos náuticos das primeiras descobertas era feita através de uma formação teórica ministrada por sábios e académicos que os formavam para as navegações”⁴³. Esta pesquisadora também critica a existência de uma relação direta entre a ciência acadêmica e as navegações, notadamente a quinhentista, pois, segundo ela “não está, de todo, nos primórdios do movimento expansionista, provada qualquer ligação e articulação entre os

⁴⁰ Sobre o assunto ver: ALBUQUERQUE, Luís de. op. cit. 1989. NOGUEIRA, Fernando. op.cit. 1990.

⁴¹ POLÓNIA, Amélia. op. cit. 2005.

⁴² Ao que se sabe, Escola de Sagres fez parte do projeto de D. Henrique ainda no século XV, e não funcionaria como um espaço físico onde ocorreriam aulas. Num sentido mais filosófico da palavra, estaria ligada aos esforços de Infante navegador em organizar os pensadores e estudiosos de assuntos relacionados à navegação em prol de facilitar e expansão marítima portuguesa. Sobre o assunto ver: NOGUEIRA, Fernando. op. cit. 1990.

⁴³ POLÓNIA, Amélia. op. cit. 2005. Pág. 16

náuticos das descobertas e os acadêmicos que se dedicavam a estudos na área da astronomia, matemática e cosmografia teórica”⁴⁴.

Ainda seguindo a perspectiva de Amélia Polônia, os primeiros momentos de exploração do mar no século XIV tem uma relação mais direta com o desenvolvimento de uma arte de navegar que se adaptava às situações de acordo com as novas demandas, do que propriamente com uma ciência náutica específica apresentada em espaços determinados ou almanaques.⁴⁵ Apesar de se admitir hoje que estes primeiros navegadores tinham um conhecimento astronômico suficiente para se guiarem nas explorações de costa, uma vez que já adquiriram em práticas de navegações anteriores.

As aulas específicas para orientar e aperfeiçoar o saber náutico surgiram apenas por volta da segunda metade do século XVI, e eram geralmente de frequência voluntária, como ressalta Amélia Polônia.⁴⁶ Outro ponto importante utilizado pela historiadora para sustentar sua teoria é a de que muitos dos navegantes destes tempos iniciais, notadamente o século XIV, eram analfabetos, e não poderiam decodificar os manuais de astronomia ou matemática aplicáveis às navegações produzidos nos meios acadêmicos. Desta maneira, Amélia defende que estes primeiros navegantes do século XV têm seu mérito centrado na evolução e adaptação da sabedoria náutica que engrenaram, e não devido a aulas ou manuais elaborados.⁴⁷ Não devemos entender, porém, que a navegação era realizada sem o auxílio de instrumentos e orientações específicas, estas eram indispensáveis a esta prática e foram sendo aperfeiçoadas juntamente com saber acumulado.⁴⁸

Estando centrada na experiência e, principalmente, na observação, esta sabedoria dos descobrimentos não deve ser inserida dentro do contexto da “ciência náutica”. A própria palavra *ciência* não tinha, na época da expansão, a mesma abrangência semântica de hoje. Os homens de mar do século XIV e XV “não foram cientistas, tampouco os Descobrimentos foram, pelo menos neste domínio, objeto de investigação ou sistematização científica, tal qual hoje a podemos conceber.”⁴⁹.

Charles Boxer, ao analisar a evolução do saber náutico em Portugal e sua influência sobre a Europa, aponta a relevância do conhecimento técnico que envolvia o

⁴⁴ POLÔNIA, Amélia. op. cit. 2005. Pág. 16

⁴⁵ POLÔNIA, Amélia. op. cit. 2005.

⁴⁶ POLÔNIA, Amélia. op. cit. 2005. Pág. 15

⁴⁷ POLÔNIA, Amélia. op. cit. 2005. Pág. 15

⁴⁸ POLÔNIA, Amélia. op. cit. 2005. Pág. 15

⁴⁹ ALMEIDA, Antônio Marques. Saberes e práticas de ciência no Portugal dos descobrimentos. In. TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. São Paulo: Unesp, 2001. Pág. 107.

processo. Para além de instrumentos ou roteiros específicos, o autor ressalta a importância desta experiência acumulada pelos navegadores portugueses.⁵⁰ Neste sentido, a evolução das técnicas e conhecimento prático associado a estes instrumentos de navegação é que tornaram viável a expansão da Europa num estágio oceânico, tendo Portugal como pioneiro, como ressalta Charles Boxer:

A experiência adquirida pelos portugueses no Atlântico contribuiu ainda para que se lançassem as bases da moderna ciência náutica europeia. Ao final do século XV, os melhores navegadores portugueses sabiam calcular de forma bastante precisa a sua posição no mar pela combinação da latitude observada com o cálculo, e possuíam excelentes guias práticos de navegação (roteiros; daí o inglês rutters) para a costa ocidental africana. Seus principais instrumentos eram a bússola (provavelmente oriunda da China e conhecida por intermédio dos marinheiros árabes e mediterrâneos), o astrolábio e o quadrante em suas formas mais simples.⁵¹

Durante a época moderna, os navegadores portugueses utilizaram alguns instrumentos de orientação básica para atuação em mar. Luís de Albuquerque observa que estes pilotos portugueses dos séculos XIV ao XVI estavam providos também de material escrito para orientar suas viagens.⁵² Estes seriam basicamente os guias náuticos, roteiros e diários de bordo.

Os guias náuticos deveriam conter regras de pilotagem e astronomia; poderiam inclusive ser ilustrados, já os roteiros descreveriam as normas de navegação segura em determinadas áreas, rotas, entrada em barras e outros aspectos práticos; se constituíam em um conjunto de informações topográficas sobre cada percurso. Os diários de bordo seriam utilizados pelos pilotos para anotar suas observações, caminhos percorridos, altura dos astros, vistas de terra, cor e profundidade das águas. Enfim, estes três elementos compõem o que se pode chamar de “literatura de navegação” que deveria ser objetiva, prática e descritiva.⁵³ Estes materiais acompanharam a experiência de expansão portuguesa pelo mundo, muito do que se sabe sobre a navegação desta época atualmente foi obtido deste tipo de documento.

Um bom exemplo deste tipo de documento é o diário de bordo, de Pero Lopes de Sousa, primeiro donatário da Capitania de Itamaracá, para as terras do Brasil de 1530. Neste documento, é possível analisar, dia a dia, a evolução da viagem de exploração e

⁵⁰ BOXER, Charles. op. cit. 2002.

⁵¹ BOXER, Charles. op. cit. 2002. Pág. 43

⁵² ALBUQUERQUE, Luís de. op. cit. 1989.

⁵³ ALBUQUERQUE, Luís de. **A náutica e a ciência em Portugal** – Notas sobre navegações. Lisboa: GRADIVA, 1989.

reconhecimento da costa já nas proximidades da cidade do Cabo de Santo Agostinho, no litoral sul de Pernambuco. Pero Lopes relata a situação dos ventos e das correntes marítimas locais, de acordo com o diário:

Sexta-feira 20 do dito mês, tomei o sol em três quartos de grao: e o vento era sueste, que nos era escasso para dobrarmos o cabo de santo Agostinho. As águas nesta paragem correm a loeste com muita força.⁵⁴

Estas informações detalhadas por Pero Lopes compreendem a logística de navegabilidade nas águas próximas ao Cabo de Santo Agostinho, na costa de Pernambuco. Pero Lopes explica as problemáticas referentes a falta de ventos favoráveis por exemplo, que chega a impedir que o navio seguisse seu rumo como o planejado.⁵⁵ Neste trecho fica nítido a importância que este tipo de documento representava para o contexto da navegação costeira, pois poderia servir de base para outros pilotos que buscassem aquela região.

Outro importante fator que influenciava as navegações a cartografia, esta que era largamente utilizada durante as explorações marítimas.⁵⁶ As ações de descobrimento e explorações demandavam registro cartográfico das terras e mares antes desconhecidas aos navegadores e a comunidade em geral.

No século XIV e início do XV, os navegadores do Mediterrâneo utilizavam principalmente as cartas-portulano, necessárias para atender a demanda de mareagem costeira registrando-se nelas os percursos de porto à porto.⁵⁷ Em fins do século XV, a navegação agrega à astronomia e à escala de latitudes as cartas náuticas, marcando um estágio mais desenvolvido da cartografia portuguesa dos descobrimentos.⁵⁸

Fernando Nogueira ressalta que “a boa cartografia era essencial para a boa navegação marítima.”⁵⁹ Na medida em que os descobrimentos foram se expandindo, os registros cartográficos foram também sendo aperfeiçoados e se tornando cada vez mais indispensáveis à navegação, tanto para registro e testemunhos das descobertas, quanto para garantir que a viagem pudesse ser refeita.⁶⁰ Pouco desta cartografia náutica anterior ao

⁵⁴ KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. **Diário de navegação: Pero Lopes e a expedição de Martin Afonso de Sousa (1530-1532)**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011. Pág. 219.

⁵⁵ KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. op. cit. 2011.

⁵⁶ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001.

⁵⁷ GASPAR, Joaquim Alves. **Revisitando a cartografia náutica portuguesa do Atlântico: Uma análise quantitativa**. Anais do III simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica. Ouro Preto:MG, 2009. Pág.03

⁵⁸ GASPAR, Joaquim Alves. op. cit. 2009. Pág.03

⁵⁹ NOGUEIRA, Fernando. op. cit. 1990. Pág. 71

⁶⁰ NOGUEIRA, Fernando. op. cit. 1990.

século XV chegou aos dias de hoje, esta seria uma importante ferramenta para o melhor entendimento deste período.

Os mapas destes tempos de descobrimentos e expansão refletiam também um modo de ver o mundo. Muitas vezes, os cartógrafos não haviam realizado a viagem, nem conheciam as terras que iriam ilustrar, mas ornavam os registros com elementos alegóricos de um modo de ver o mundo muitas vezes centrado na percepção religiosa. Oswald Dreyer-Eimbcke realça a importância do registro cartográfico como um importante argumento para se entender melhor o modo de viver daquela sociedade, e suas impressões sobre o novo, segundo ele:

Quando os cartógrafos não participavam pessoalmente das viagens, esforçavam-se, em suas oficinas, para lançar no pergaminho, papel, vidro ou nas chapas de cobre os resultados destas viagens de descobrimento. Ao tentar preencher os espaços vazios no interior de países longínquos, com detalhes característicos de costumes, vestimentos e habitações dos nativos, os cartógrafos nos fornecem de um lado os primeiros registros daquelas terras e de seus habitantes, mas, por outro lado, nos contam também a história de seu tempo. Assim, os mapas são igualmente um tipo de espelho que reflete visões religiosas e filosóficas, os interesses e os conhecimentos da época de sua confecção.⁶¹

Guilherme Medeiros ressalta, sobre os registros cartográficos, que as ilustrações oficiais eram tratadas, muitas vezes, como segredo de estado, dada a relevância das informações contidas nos mapas. Neste contexto, este historiador lembra que muitos destes registros poderiam conter desvios cartográficos propositais, caso caíssem em mãos de inimigos.⁶²

Notadamente importante para às navegações, a cartografia não foi o único artifício utilizado pelos navegadores nas ações de exploração e conquista dos mares. Gilson Rambelli pontua que “o desafio de transpor mares deu lugar à criação de um saber náutico que, além de técnicas, envolveu a invenção de instrumentos”⁶³. Ainda no domínio das técnicas de utilização destes instrumentos, os portugueses se sobressaíram, acumulando a experiência adquirida nas navegações costeiras frequentes nos períodos anteriores ao século XV principalmente. Pouco a pouco, também, a tecnologia utilizada a bordo deu condições aos portugueses de lançarem vistas a aventuras mais ousadas⁶⁴.

⁶¹ DREYER-EIMBCKE, Oswald. **O Descobrimento da terra: História e histórias da aventura cartográfica.** São Paulo: EDUSP, 1992. Pág. 17.

⁶² MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001.

⁶³ RAMBELLI, Gilson. A tecnologia da aventura. **História Viva – Grandes Temas.** Nº14 Págs 61-67, 2006.

⁶⁴ Nestes momentos anteriores ao século XV, a navegação costeira pouco exigia em relação aos instrumentos utilizados a bordo das embarcações. Utilizava-se principalmente prumos para medir a profundidade dos mares, e a agulha de marear, espécie de bússola para orientar o rumo. Sobre este assunto ver:

À medida que as expedições de exploração se intensificavam, as técnicas e instrumentos utilizados na tradicional navegação costeira se aperfeiçoavam e a necessidade de navegação em alto mar, longe da costa, se impôs de maneira geral para viabilizar as viagens.⁶⁵ Longe da costa, as correntes e ventos poderiam propiciar um retorno mais rápido e seguro a Portugal, porém, o referencial de visualização de terra não poderiam ser utilizados, então, a solução encontrada, ainda no século XV, foi o sistema de comparação das alturas de astros.⁶⁶

Ao se afastarem da costa, os pilotos portugueses começaram a recorrer, no século XV, à navegação guiada pela altura dos astros para determinar a posição do navio. A Estrela Polar era utilizada para traçar um rumo de regresso a Lisboa - no hemisfério sul, o sol era o principal astro utilizado como ponto de referência para as embarcações. Esta prática ficou conhecida como navegação astronômica e foi decisiva no processo de cruzamento dos oceanos.⁶⁷

Nesta fase oceânica da navegação portuguesa, o conhecimento específico dos pilotos e marinheiros deveria se aprimorar para atender à nova demanda. Vários instrumentos foram agregados à prática de navegação, conhecimentos de astronomia, geografia e aritmética eram indispensáveis para o sucesso de uma viagem marítima. Assim, os pilotos

(...)deviam ser capazes de estimar velocidade, fazer cálculos, compreender as tabelas de latitude, saber identificar as costas, os baixios e as correntes, os animais marinhos e interpretar os vôos das aves, como também as formas das nuvens e as cores do céu e do mar.⁶⁸

Os instrumentos de navegação, as cartas náuticas e os diários de bordo se constituíam em recursos indispensáveis à navegação oceânica e foram essenciais na ação de cruzar oceanos. Gilson Rambelli elenca alguns dos principais instrumentos de que dispunham os pilotos portugueses no século XVI, na lista aparece o quadrante, a balestilha, o astrolábio náutico, os compassos, a agulha de marear e o relógio de sol.⁶⁹

ALBUQUERQUE, Luís de. **Ciência e experiência nos descobrimentos portugueses**. Lisboa: Instituto de cultura e língua portuguesa, 1983.

⁶⁵ ALBUQUERQUE, Luís de. op. cit. 1983.

⁶⁶ ALBUQUERQUE, Luís de. op. cit. 1983.

⁶⁷ ALBUQUERQUE, Luís de. op. cit. 1983.

⁶⁸ RAMBELLI, Gilson. op. cit. 2006. Pág. 63

⁶⁹ RAMBELLI, Gilson. op. cit. 2006.

Segue-se uma descrição sucinta dos principais instrumentos utilizados na arte de navegar durante a época moderna em Portugal e por outras potências marítimas europeias:⁷⁰

O quadrante compreendia um quarto de um arco, pelo qual se media a altura dos astros numa escala de 0° a 90°, poderia ser construído em madeira e metal. Seu funcionamento era guiado a partir de prumos nas suas extremidades, mirando-se as estrelas. Este instrumento permitia determinar a distância entre o ponto de partida e a localização do navio, no sentido norte-sul. Tal instrumento é considerado pioneiro a ser utilizado na astronomia em mar.

O astrolábio servia para medir a altura dos astros, era composto de um círculo graduado em unidades e uma régua que girava em torno do eixo do círculo. Apontava-se a régua em direção ao astro desejado para medir a sua distancia zenital na escala de altura em relação ao navio. Para referência, a estrela prioritária era o sol, que fornecia dados mais seguros, mesmo com o mar revolto, já que o menor balanço do navio poderia ocasionar erros graves.

A balhestilha, bastante utilizada pela marinha portuguesa do século XVI, compreendia a um plano de madeira conhecido como virote, graduada, por onde se deslocava uma corrediça. O virote era conduzido à altura dos olhos e as extremidades da corrediça deveriam marcar o horizonte e o astro utilizado como marco, justamente a posição da corrediça no plano de madeira fornecia a altura do astro.

A bússola, também conhecida como agulha de marear, considerado ainda hoje, um instrumento básico de navegação, tem por princípio básico um ferro magnetizado que se orienta naturalmente para o campo magnético da terra. Sua utilização já era praticada pelos navegadores chineses e árabes antes da utilização deste instrumento se difundir em Portugal no século XII. Na versão utilizada na navegação da época moderna, o ferro magnetizado se movimentava na superfície de uma marcação dos pontos cardeais.

Outro ponto importante em relação à evolução dos instrumentos de navegação, diz respeito das embarcações oriundas de Portugal, que também passaram por um processo de aperfeiçoamento iniciado ainda na antiguidade. Mesmo com a tecnologia a favor, e uma tripulação experiente, a embarcação deveria oferecer condições de navegação segura. Para que um navio capaz de suportar a ação de transpor oceanos fosse construída, um longo

⁷⁰ Descrições elaboradas a partir de informações consultadas no web-site da marinha do Brasil: www.mar.mil.br. Também citamos sobre o assunto: ALBUQUERQUE, Luis de. **Instrumentos de navegação**. Lisboa: Imprensa de Coimbra, 1988.

caminho foi percorrido.⁷¹ Sobre a importância também das embarcações como instrumento de navegação, Francisco Contente Domingos ressalta que “caravelas, naus e galeões portugueses do século XVI tiveram uma especial responsabilidade no processo da expansão europeia”⁷².

Os barcos utilizados outrora na navegação no Mediterrâneo não poderiam suportar as condições geográficas que se impunham aos navegadores dos oceanos. Para isto, era preciso aperfeiçoar e escolher embarcações adequadas. Fenícios, gregos, egípcios e romanos na antiguidade utilizavam embarcações com propulsão a remo e pouco auxílio dos ventos, nos séculos anteriores ao XV pouco havia evoluído na tecnologia da construção naval na Europa.⁷³ Um fator determinante neste contexto foi o desenvolvimento da atividade pesqueira de baleia, principalmente, em Portugal, já no século XIV, que impulsionava as embarcações ao alto mar e conseqüentemente as técnicas de construção naval deveriam se adaptar a tal necessidade.⁷⁴

As embarcações utilizadas, notadamente as galés, no Mediterrâneo, eram pouco eficazes em águas mais revoltas, por isso exigiam tripulação de remadores. Estas, ainda, não suportavam navegar em ventos contrários, pois eram facilmente invadidas por água, o que inviabilizava a utilização deste tipo de embarcação em viagens mais longas. Existiam, também, as barcas, naus e urcas, eram pesadas e impróprias para trajetos distantes, já que eram inseridas no contexto do Mediterrâneo. Somente o aperfeiçoamento destas embarcações que propiciou a utilização da caravela em viagens de exploração, principalmente a partir do século XV.⁷⁵

A caravela foi, então, um dos principais instrumentos de que se utilizou Portugal para expandir seus limites através de viagens marítimas, esta era a

(...)embarcação ideal para navegar com mares e ventos difíceis, mesmo fracos ou contrários, para explorar as costas com poucos fundos, para entrar até longe nos

⁷¹ PESTANA, Fábio. op. cit. 2008. Pág. 24

⁷² DOMINGOS, Francisco Contente. Navios e marinheiros. In: CHANDEIGNE, Michel. **Lisboa Ultramarina - 1415 – 1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 1992. Pág. 49.

⁷³ PESTANA, Fábio. op. cit. 2008.

⁷⁴ PESTANA, Fábio. **Naufrações e obstáculos enfrentados pelas armadas da Índia Portuguesa 1497 – 1653**. São Paulo: Humanitas, 2000. Pág. 40.

⁷⁵ Sendo aperfeiçoada, a Nau também foi bastante utilizada em viagens de exploração, suportava grande quantidade de carga e alto número de passageiros, além de ser eficaz na ação de defesa em eventuais ataques e inimigos, porém era mais pesada e lenta que a caravela, sendo utilizada majoritariamente na “Carreira da Índia”. Nelas que Vasco da Gama chega às Índias em 1497. Embarcações específicas eram utilizadas para determinadas ações, transporte de cargas, de passageiros, para ações militares etc.

rios; graças ao seu casco esguio e com pouco calado, à sua borda mais alta, e às suas velas latinas, triangulares e armadas longitudinalmente.⁷⁶

Fábio Pestana, sobre a caravela, reforça que esta foi concebida e construída por portugueses, em meados do século XV, para fomentar a atividade pesqueira e com finalidades militares, progressivamente foi sendo incorporada aos fins de expansão, exploração marítima e comercialização à medida que estas necessidades foram se impondo.⁷⁷ Vale salientar que apesar de concebida por portugueses, a caravela teve também influencia de outras embarcações utilizadas por outras coroas.⁷⁸

O aperfeiçoamento das embarcações e técnicas de construção naval foram os principais fatores que impulsionaram os descobrimentos e exploração de novas terras. Em outras regiões, a construção naval também atingiu níveis de elevada qualidade. Goa e Brasil se mostraram eficazes neste ofício, notadamente importante para o comércio e a proteção da terra por meio dos incentivos dados por Portugal ao desenvolvimento deste trabalho.⁷⁹

A vida dos nautas não era fácil durante as navegações, pois enfrentavam vários obstáculos. Os naufrágios eram constantes e ainda o cotidiano a bordo apresentava contratempos. A esperança de prosperidade em novas terras, dificuldades financeiras ou simplesmente o espírito de aventura impulsionavam os europeus a se tornarem marinheiros, fomentando a vocação de Portugal em se tornar uma potência marítima.⁸⁰

Um problema enfrentado pela tripulação de uma embarcação com destinos transoceânicos era, por exemplo, relacionado à alimentação a bordo. Fábio Pestana aponta que era comum que uma embarcação somente com mantimentos acompanha-se as outras naus, esta prática, porém, foi sendo abandonada pela fragilidade do esquema. A bordo, as embarcações eram abastecidas com os mantimentos que quase sempre não poderiam suprir a tripulação durante toda a viagem, conseqüentemente, criava-se um mercado negro de alimentos controlado pelos mais graduados. Pestana também ressalta os problemas com a higiene precária a bordo, insetos parasitas e intenso mau cheiro garantiam uma viagem conturbada e cheia de doenças acometendo os aventureiros.⁸¹

⁷⁶ PESTANA, Fábio. op. cit. 2000..Pág. 67

⁷⁷ PESTANA, Fábio. op. cit. 2000.

⁷⁸ NOGUEIRA, Fernando. op. cit. 1990

⁷⁹ PESTANA, Fábio. op. cit. 2000. Pág. 70.

⁸⁰ PESTANA, Fábio. op. cit. 2008.

⁸¹ PESTANA, Fábio. op. cit. 2000.

Fábio Pestana lembra, também, a questão dos conflitos internos recorrentes das longas viagens com condições precárias de salubridade, higiene e alimentação, além do medo pelo fato dos tripulantes estarem confinados durante extenso período, propiciava geral insatisfação, bem como desavenças constantes, ao ponto de os mais graduados oficiais andarem sempre armados com espadas, adagas e armas de fogo. Geralmente, a população de navegadores buscava dissipar as tensões através de distrações diárias a bordo, como jogos de cartas.⁸²

As embarcações modernas continham, pois, em suas dimensões a síntese de uma cidade, com hierarquização e estratificação social, presença marcante da Igreja, militarização e controle social, principalmente no caso português. Neste contexto, Lenivaldo Cavalcante ressalta bem a interatividade que um navio poderia assumir ao apontar que a bordo, “em menor escala, temos uma repetição do que acontecia em terra, assemelhando as embarcações a verdadeiras cidades flutuantes ou, no caso dos navios artilhados, a fortes itinerantes.”⁸³.

1.2 – Nas terras do Brasil: Colonização, exploração e administração do litoral norte da América portuguesa.

A partir do momento que a América portuguesa foi apresentado ao mundo como recém-descoberta, o reconhecimento e a defesa do território deveriam ser pontos cruciais para o sucesso da colonização.⁸⁴ A ocupação e exploração das terras do Brasil como um todo estava também relacionada à comercialização de recursos naturais, desta maneira, navios de diversas bandeiras passaram a frequentar a costa das novas terras, inclusive descumprindo os acordos e bulas papais que determinavam a “soberania” lusitana sobre as novas conquistas no ocidente, a saber, o Tratado de Tordesilhas.⁸⁵ Somente um rigoroso sistema de defesa organizado a partir da ideia principal de demarcar territórios de influência e um conhecimento detalhado sobre a região poderia reforçar a Autoridade portuguesa, como explica Marcos Albuquerque:

Depois que Portugal deu ciência ao 'mundo' de sua descoberta do outro lado do Atlântico, haveria que se preocupar com a defesa daquelas novas terras. Mesmo tendo suas atenções principalmente voltadas para o lucrativo comércio no

⁸² PESTANA, Fábio. op. cit. 2008. Pág. 27.

⁸³ CAVALCANTE, Lenivaldo. op. cit. 2009. Pág. 27

⁸⁴ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. **Fortes de Pernambuco**. Imagens do passado e do presente. Recife: Graftorres, 1999.

⁸⁵ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001.

hemisfério norte, não podia descurar do que acontecia nas terras de Santa Cruz. Havia sempre a esperança de ali se descobrir ouro ou mesmo prata. E haviam outros interessados naquelas terras, nas riquezas que ali se poderia obter.⁸⁶

Seguindo a lógica da época, uma das principais preocupações da Coroa portuguesa deveria ser manter seu domínio hegemônico sobre as novas terras sem, porém, investir alto neste processo, haja vista, no início do século XVI, Portugal estava mais preocupado em manter suas rotas de comercialização com o oriente do que, necessariamente aventurar outras.⁸⁷ Em termos práticos, os esforços da Coroa estavam ligados, principalmente, à organização das expedições de exploração.

Para a ocupação e administração do espaço brasileiro, foi escolhido inicialmente pelos portugueses o modelo de Capitânicas hereditárias em 1534, segundo o qual a nova terra seria dividida em grandes lotes e estes deveriam ser administrados por fidalgos ou particulares que teriam prestado serviços relevantes à Coroa.⁸⁸ Estes seriam os donatários e teriam a importante tarefa de povoar e defender os lotes que lhe foram confiados. Dentro deste sistema, os custos com a ocupação e a exploração econômica da terra seriam de responsabilidade do donatário, que tinha estas obrigações e concessões respaldadas na Carta de doação da capitania por parte do rei ao particular. Este modelo administrativo já havia sido implantado com sucesso nas Ilhas de Madeira ainda no século XV e foram uma constante no modo português de colonizar.

Mas atuação do donatário não excluía a presença do Estado português, as capitânicas que prosperavam iam sendo progressivamente incorporadas ao modelo luso de administração, e as que fracassavam iam se tornando Régias, reincorporadas à administração direta da Coroa.⁸⁹ Ao analisar esse sistema, Raymundo Faoro ressalta que “A colonização foi obra do Estado, com as capitânicas representaram delegação pública de poderes, sem exclusão da realeza.”⁹⁰ e Guilherme Medeiros complementa esta proposição argumentando que “a capitania representava uma parte do reino doada pelo rei não como indivíduo, mas como instituição majestática.”⁹¹ Esta seria a divisão, grosso modo, da América portuguesa em Capitânicas hereditárias durante boa parte do século XVI:

⁸⁶ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999. Pág. 13

⁸⁷ COSENTINO, Francisco Carlos. Apontamentos sobre a defesa do litoral, questões militares, governo-geral do Estado do Brasil e carreira militar, séculos XVI e XVII. **Revista Navigator**. Rio de Janeiro, v.8, n 15, p. 1-25, 2012. Pág. 10.

⁸⁸ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. Pág. 67

⁸⁹ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001.

⁹⁰ FAORO, Raymundo. **Os donos do poder** – Formação do patronato político brasileiro. São Paulo: Editora Globo, 2008. Pág. 129

⁹¹ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. Pág. 67

Figura 4: Autor: Luis Teixeira. Roteiro de todos os sinais. 1585.



Fonte: FERREIRA, Arnaldo Manoel de Medeiros. **Fortificações portuguesas na cartografia manuscrita do Brasil**. I Simpósio luso-brasileiro de cartografia histórica. Rio de Janeiro: 2005. Pág. 2.

No âmbito da governança e formação das elites locais, Stuart Schwartz, ao analisar o aparelho administrativo organizado na América portuguesa, reforça a ideia de uma jurisdição intimamente ligada à Coroa e valoriza a perspectiva de um “Imenso Portugal”. Para ele, a governança e as instituições administrativas das terras do Brasil

seguiram modelos lusitanos, assim como acontecia na África e Ásia portuguesa, constituindo, assim, o Império marítimo português; ressalva, porém que estas eram adaptadas às necessidades específicas.⁹² Segundo Schwartz, “Os modelos de governo e instituições oficiais do Brasil baseavam-se nas formas originadas em Portugal ou nas áreas do Atlântico, da África e da Ásia para onde os portugueses se expandiram.”⁹³.

As câmaras municipais instaladas na América portuguesa são um bom exemplo destas questões. Ao analisar a estrutura organizacional camarária, George Félix Cabral argumenta que esta instituição está relacionada à atuação de grupos sociais locais que intervinham no exercício de poder, interagindo nas estruturas burocráticas e administrativas da Coroa, gozando até de certa autonomia. Ainda, o autor ressalta dizendo que estas elites coloniais estavam engrenadas no contexto também de exploração da colônia. A instituição utilizada por George Cabral para demonstrar a relação administrativa metrópole-colônia é a Câmara municipal, estudando seu funcionamento e composição, enquanto unidade governamental com raízes no império português, mas que foi adaptada a necessidade colonial e que chega ao Recife nos primeiros idos do século XVIII visando, também, apaziguar os ânimos dos conflitos pelo poder local.⁹⁴

Estão, no século XVI, as raízes da concepção de Império português aplicada ao espaço do Brasil. Evaldo Cabral de Mello explica o que ele chama de “lusitanidade da existência colonial”, pela interpretação do autor estava incutido ainda nos primeiros exploradores das novas terras a imagem de uma nova Lusitânia, o Brasil como uma extensão de Portugal. Para Evaldo Cabral, esta perspectiva reforçou a falta de uma originalidade na colônia, e enalteceu o modo lusitano de existência durante o período que se convencionou chamar de colonial, porém não sendo este um modelo absoluto.⁹⁵

Como exemplo deste contexto, Duarte Coelho, primeiro donatário da Capitania de Pernambuco, nas suas cartas a El Rey, utilizou na década de 1540 já o termo nova Lusitânia para designar as terras do Brasil. Esta foi uma prática constante durante todo este século. Evaldo Cabral esclarece que mesmo quando o vocábulo “Pernambuco” passou a ser usado mais incisivamente para designar a capitania nas correspondências oficiais, era

⁹² SCHWARTZ, Stuart. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. Pág. 28

⁹³ SCHWARTZ, Stuart. op. cit. 2011. Pág. 28

⁹⁴ CABRAL, George Félix. **Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Cámara Municipal de Recife (1710-1822)**. Tese (Doutorado em História). Universidade de Salamanca. 2007.

⁹⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: história e historiografia**. São Paulo: Editora 34, 2008.

recorrente vir grafado como “Pernambuco da nova Lusitânia” ou de forma similar. Numa das cartas de Duarte Coelho a El Rei datada de 1546, lê-se:

Quanto, Senhor, a esta Nova Lusitânia, posto que com muito trabalho e com assaz fadiga, tanta quanta o Senhor Deus sabe, a cousa está bem principiada, a Deus louvores, mas há muitos inconvenientes e estorvos para ir a cousa em crescimento e aumento, como eu, Senhor, desejo, para serviço de Deus e de Sua Alteza.⁹⁶

No que concerne à colonização e exploração do espaço do Brasil nos primeiros anos após o seu “descobrimento” oficial, este contexto de conquista e afirmação de poder estava pautado numa relação de dominação focado na perspectiva de conquista da época, ou seja, para aquela sociedade onde a expansão marítima significava alargamento das estruturas sociais, religiosas e principalmente comerciais, se firmar material e simbolicamente era importante. Portugal tinha conhecimento sobre as principais rotas marítimas e quando conquistava terras no além-mar, deveria logo se preocupar em consolidar materialmente a sua presença. Disputando principalmente, nos dois primeiros séculos da colonização a exploração efetiva sobre as terras no Brasil, os portugueses se valiam deste fator ideológico instituído que lhes garantia a posição de “dono” absoluto das novas terras para resguardar legalmente seu lugar de soberano em relação a vassalos de outras Coroas, ao menos em tese. Charles Boxer bem resume esta questão ao analisar a influência dos franceses na colonização brasileira:

A ameaça crescente da possível fixação dos franceses nessa parte da América do Sul, que fora designada à Coroa portuguesa pelo Tratado de Tordesilhas, em 1494, acabou induzindo Dom João III a sistematicamente colonização do Brasil.⁹⁷

O diário de navegação de Pero Lopes de Sousa nos dá vários indícios destes constantes conflitos entre portugueses e franceses nestes primeiros anos de exploração. Pero Lopes e Martim Afonso de Sousa narram, por exemplo, um enfrentamento de suas armadas contra algumas naus francesas nas imediações do Cabo de Santo Agostinho em 1531, uma delas carregada de pau-brasil. Após uma intensa perseguição, se iniciou o embate naval que durou uma noite e um dia, culminando na rendição da nau francesa. Assim Pero Lopes descreveu o combate em seu diário:

⁹⁶ MELLO, José Antônio Gonsalves de; ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier de. **Cartas de Duarte Coelho a El Rei**. Recife: Editora Massangana, 1997. Pág. 99

⁹⁷ BOXER, Charles. op. cit. 2002. Pág.100

(...) cheguei a nao, e primeiro que lhe tirasse, me tirou dous tiros: antes que fosse noite lhe tirei três tiros de camelo, e três vezes toda a outra artilharia: e de noite carregou tanto vento lessueste, que naum pude jogar senam artelharia meuda; e com Ella pellejamos toda a noite [...] E desde as sete horas do dia até o sol posto, que rendemos a nao, pellejamos sempre. A nao me deo dentro na caravela trinta e dous tiros, quebrou-me muitos aparelhos, e rompeo-me as velas todas.⁹⁸

Este trecho do diário de Pero Lopes de Sousa argumenta em relação à intensa presença francesa no litoral norte brasileiro, na continuação do documento são constantes as descrições de pelejas entre a esquadra de Pero Lopes contra naus de bandeiras indesejadas.⁹⁹ Pero Lopes, fazendo parte da expedição de Martim Afonso de Sousa (1530 – 1532), estava inserido dentro da proposta impetrada pela coroa portuguesa de combater os franceses, principais “invasores”, e buscar riquezas na nova terra que justificassem de fato a colonização, já que o comércio indiano estava em declínio. As ações destes primeiros exploradores estavam centradas eminentemente na ação marítima, seja para os combates ou para deslocamento pela costa.¹⁰⁰

Intrinsecamente, a intenção militar está relacionada às primeiras ações de exploração e ocupação do espaço do Brasil. Essa intervenção era uma necessidade imposta pela ação constante de vassallos pertencentes a diversas bandeiras europeias no imenso território. No campo historiográfico esta prioridade de militarização do espaço respaldando a colonização como primeira atenção é largamente difundida entre os estudos sobre a América portuguesa, a saber, Charles Boxer, Vera Ferlini e Kalina Silva.

Neste sentido, Kalina Silva, ao analisar a organização militar da Capitania de Pernambuco, ressalta que sobre a partir do século XVI já incide a estruturação do aparato burocrático português nas terras brasileiras. Este modelo deveria estar voltado essencialmente para a vocação militar da colônia e as ações da Coroa em relação à administração destas terras deveriam incidir de maneira direta sobre a importância de se resguardar o território. Para isto a Coroa portuguesa repassa às mãos dos donatários incumbências administrativas e militares, obrigações e privilégios assegurados em documento, o que torna a sociedade colonial eminentemente militarizada desde os primórdios da ocupação do espaço colonial, como ressalta Silva:

Assim, o projeto defensivo planejado para as capitanias é obrigar por lei que cada colono do Novo Mundo tenha armas, e que se ponha sob o comando do

⁹⁸ KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. op. cit. 2011. Pág. 67

⁹⁹ KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. op. cit. 2011.

¹⁰⁰ KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. op. cit. 2011..

donatário para usá-las. Da mesma forma que ocupar e povoar o Brasil nada custa à Coroa, conquistar e defender também não.¹⁰¹

No entanto, para a efetiva ocupação do Brasil atrelado à necessidade de defesa e a fixação de colonos, deveria haver ainda um argumento comercial que justificasse a colonização da terra e que fosse atrativa aos particulares. Vera Ferlini, neste contexto, ressalta que foi a implantação do cultivo do açúcar que fomentou a princípio as ações de colonização, pois Portugal já tinha contato com a sua produção nas ilhas do Atlântico e tinha parceiros comerciais que poderiam viabilizar a sua produção e distribuição. Sobre a relação entre o cultivo do açúcar e a defesa do território, Ferlini lembra que:

A exploração econômica definiu, pois os rumos da colônia, mais não era o único móvel das determinações de D. João III. À época, sobrelevou a necessidade de efetiva ocupação e defesa do território, que, requerendo o aproveitamento econômico da terra, teve na empresa açucareira elementos de atração dos colonizadores, incentivo aumentado pelas isenções e estímulos emanados da Coroa.¹⁰²

A burocratização da atividade mercantil relacionada ao cultivo do açúcar, em exponencial crescimento, proporcionou ainda a intensificação da atividade portuária em locais como Pernambuco e Bahia, sobretudo a partir de 1580. Diversas precauções eram tomadas no momento de escoamento da produção e uma das atitudes geralmente utilizadas a partir deste período era dividir a carga em diversas naus menores, ao invés de fretar uma única que comportasse todo o produzido. São aparentes as intenções dos locatários com estas atitudes, já que o risco de se perder a carga, por naufrágio, saque, ou qualquer outro motivo, era bem maior sendo ela transportada em uma única embarcação. Este foi, também, um motivo que acelerou o desenvolvimento de portos como o do Recife e adjacentes, com a atividade portuária fervente.¹⁰³

O movimento de formação de elites locais como também o de conquista e exploração da costa estão diretamente associados um ao outro. Já que a exploração litorânea gerava a exigência de uma diretriz administrativa a viabilização pela atividade mercantil. Rodrigo Ricupero, neste contexto, também acrescenta a questão do fomento a

¹⁰¹ SILVA, Kalina. **O miserável soldo & A boa ordem da sociedade colonial**. Dissertação (Mestrado em história). Recife: UFPE/CFCH, 200. Pág.59.

¹⁰² FERLINI, Vera. **Terra, trabalho e poder** – O mundo dos engenhos no nordeste colonial. São Paulo: EDUSC, 2003. Pág. 20

¹⁰³ COSTA, Maria Leonor Freire. A rota do Cabo e as rotas do Brasil: Para um estudo comparado do transporte marítimo nos séculos XVI e XVII. In: ANDRADE, Manuel Correia; FERNANDES, Eliane Moury; CAVALCANTI, Sandra Melo. **O Mundo que o português criou**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1998. Pág.

um suporte econômico para a conquista articulada à necessidade de se resguardar o vasto território, que viabilizou aproveitando-se as extensas terras para a produção açucareira e utilizando, inicialmente, a mão de obra indígena, depois africana.¹⁰⁴

Em relação a exploração do litoral já nos primeiros anos após o descobrimento, houve uma preocupação por parte da Coroa portuguesa em reconhecer o litoral do Brasil, identificando portos, barras, áreas propícias à boa navegabilidade e ocupação. Em 1503, a expedição de Gonçalo Coelho já demonstra um esforço em se familiarizar com o território, como apontado por Pereira da Costa nos *Anais Pernambucanos*.¹⁰⁵ Mais tarde, num esforço em se fixar no território, é construída em 1516 a feitoria de Cristóvão Jacques por ordem de D. João III, nas proximidades da Ilha de Itamaracá. Esta região, no atual município de Igarassu, é conhecida hoje como “Reduto dos Marcos”, já que se constituía no marco divisório entre as Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá.¹⁰⁶

A história ainda conhece pouco sobre a feitoria de Cristóvão Jacques. Esta deveria atender a demanda de dispersar a presença estrangeira no território, e ao mesmo tempo explorar produtos da terra, notadamente o pau-brasil, explorado nas matas dos arredores, e de lá embarcado para Portugal. Apesar de sua importante missão, os constantes ataques franceses contra a insipiente estrutura de defesa do reduto culminaram na desativação da mesma poucas décadas após sua fundação. Pero Lopes de Sousa, ao visitar a região na ocasião de sua participação na expedição de exploração de Martim Afonso nos primeiros anos da década de 1530, encontrou o local saqueado e núcleos populacionais franceses nas proximidades, no território da Ilha de Itamaracá, logo tratou de debelar a atuação inimiga e organiza a construção de um forte, o reduto dos marcos, próximo à feitoria. Mesmo assim, a opção de ocupar e povoar a Ilha de Itamaracá inibiu o desenvolvimento do reduto.¹⁰⁷

Com o litoral já reconhecido o suficiente e suas principais rotas por mar e terra desvendadas, ao menos no litoral, somente em 1534 é que foi implantado o sistema de Capitânicas hereditárias, visando efetivamente à colonização do Brasil. Nesta lógica, Guilherme Medeiros argumenta contra a proposição muito difundida na historiografia tradicional de que os primeiros trinta anos após o descobrimento teriam sido de total abandono. Segundo este autor, os esforços da Coroa portuguesa estavam, na verdade, centrados na proposta de, inicialmente, reconhecer o território, depois estabelecer

¹⁰⁴ RICUPERO, Rodrigo. **A formação da elite colonial: Brasil, c.1530 – c. 1630**. São Paulo: Alameda, 2009.

¹⁰⁵ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Arquivo Público Estadual de Pernambuco, 1952. Vols. 1 e 2.

¹⁰⁶ ALBUQUERQUE, Marcos. op. cit. 1993

¹⁰⁷ ALBUQUERQUE, Marcos. op. cit. 1993

entrepostos comerciais e por fim tomar medidas pela efetiva colonização, e o modelo adotado foi o sistema de Capitânicas hereditárias.¹⁰⁸

Um dos fatores mais importantes para o sucesso das ações de conquista e colonização pode ser considerado o domínio das técnicas de navegação em novas águas na costa. O não conhecimento dos ventos e correntes marítimas poderia ocasionar acidentes e mesmo naufrágios. Para garantir uma navegação segura, era necessário tomar ciência previamente da dinâmica do mar naquela região. Tal conhecimento poderia ser adquirido através de cartas náuticas ou registros escritos, daí a importância das expedições de exploração da costa, sendo assim, encontrar um porto cômodo era vital para embarcações que enfrentavam meses de navegação oceânica.¹⁰⁹

Basicamente toda a área litorânea do atual estado de Pernambuco favorecia as navegações, já que a maior proximidade com a Europa juntamente com o regime dos ventos e correntes marítimas tornavam esta região, como um todo, um ponto de parada quase indispensável para navegantes oriundas do Velho Mundo. E ainda, toda a costa norte propiciava a atracagem de embarcações e a fixação de núcleos de povoamento de acordo com a lógica urbana portuguesa, com fontes de água potável acessível e alimentos tropicais, além da topografia favorável à defesa.¹¹⁰

A rede hidrográfica das Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá favorecia as navegações, e os rios São Francisco, Capibaribe e Paraíba, logo cedo, foram explorados como rotas fluviais para o alcance do interior do território. Rios de menor proporção também são importantes no contexto de fixação da ocupação, basta analisar o Canal de Santa Cruz da Ilha de Itamaracá, que às suas margens se fixou o porto, e adentrando encontra-se a vila de Nossa Senhora da Conceição, centro administrativo da Capitania.¹¹¹

1.3 – A Capitania de Itamaracá e o norte da América portuguesa.

A necessidade cada vez mais latente de se efetivar no território impulsionou Portugal a instalar-se nas novas terras. Nos primeiros idos do século XVI, as ações da Coroa portuguesa se limitavam a organizar expedições de exploração (enviadas desde 1501

¹⁰⁸ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. Pág. 58

¹⁰⁹ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001.

¹¹⁰ Sobre o assunto ver: MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. NEVES, André Lemoine. **A Transferência da cidade portuguesa para o Brasil – 1532-1640**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Recife: CFCH/UFPE, 2009.

¹¹¹ PEREIRA, Sidley. **Caminhos da resistência** - O espaço público no Recife durante a ocupação neerlandesa (1630 – 1637) Pernambuco (Brasil). Dissertação (Mestrado em Geografia). Recife: CFCH/UFPE, 2006.

e durante os vinte primeiros anos de colonização) e uma insipiente guarda costeira alicerçada na ação naval. Estas iniciativas não davam conta de resguardar a ação de outros povos no território colonial, que era constantemente visitado por corsários, principalmente franceses, que negociavam basicamente pau-brasil com os indígenas. Estas investidas estrangeiras “exigiram de Portugal medidas enérgicas no sentido de impedir que outros sistemas incorporassem as terras americanas”¹¹².

Marcos Albuquerque ressalta que nas proximidades da Ilha de Itamaracá, no litoral norte do atual estado de Pernambuco, se instalaram as primeiras unidades funcionais integradas à proposta de “colonizar” o Brasil. Nesta área existia um porto muito frequentado já nas primeiras décadas do século XVI. Os estudos de Albuquerque apontam a feitoria de Cristovão Jacques, construída por volta de 1516 como sendo um dos primeiros núcleos de povoamento da colônia.¹¹³ Este reduto teria sido construído às margens do canal de Santa Cruz.¹¹⁴ Nesta região, também existia um porto denominado Porto de Pernambuco, posteriormente denominada “barra de Itamaracá” uma das principais rotas para escoamento da exploração local nas primeiras décadas desse século.¹¹⁵

Em 1535, Pero Lopes de Sousa recebe do Rei de Portugal, Dom João III, a incumbência de administrar as terras situadas entre a baía da Traição e o canal de Santa Cruz no litoral. Estas terras compreendiam uma ilha litorânea em seus limites e este local era conhecido pelos indígenas que ocupavam a área por “Itamaracá”, que na linguagem tupi pode significar “Pedra que Canta”. Neste contexto é que se dá o início do processo de ocupação da região, tanto na porção continental, quanto na porção insular foram se organizando núcleos de povoamento. A importância da área pode ser percebida quando a Ilha de Itamaracá é escolhida para sediar a Capitania homônima em 1535.

Pero de Magalhães Gandavo, em 1576, ao analisar a Capitania de Itamaracá na sua obra *História da Província de Santa Cruz*, já argumenta sobre a importância e antiguidade deste local. Ao realizar um histórico de todas as capitanias no momento, o

¹¹² ALBUQUERQUE, Marcos. op. cit. 1993. Pág. 104

¹¹³ NEVES, André Lemoine. op. cit. 2009.

¹¹⁴ O trato do pau-brasil era um monopólio comercial da Coroa portuguesa no início do século XVI e a instalação das feitorias teria esta finalidade muito evidente, negociar o produto com indígenas e escoá-lo a partir da feitoria, com a intenção, também, de eliminar a concorrência francesa que negociava pau-brasil com indígenas, Sobre o assunto ver: GONÇALVES, Regina Célia. Guerra e açúcar: a formação da elite política na Capitania da Paraíba (séculos XVI e XVII). In: OLIVEIRA, Carla Mary; MEDEIROS, Ricardo Pinto (orgs.). **Novos Olhares sobre as Capitanias do Norte do Estado do Brasil**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2007.

¹¹⁵ ALBUQUERQUE, Marcos. op. cit. 1993

autor afirma que “a primeira e mais antiga se chama Tamaracá a qual tomou este nome de uma ilha pequena onde sua povoação está situada.”¹¹⁶

Em termos práticos, a administração da Capitania de Itamaracá foi confiada, inicialmente, a Pero Lopes de Sousa pelo sistema de donataria. Era dele a obrigação de povoar, defender e, conseqüentemente, explorar economicamente a região, que eram regalias referendadas por ordem régia.¹¹⁷ A Capitania de Itamaracá tinha a capitania de Pernambuco como vizinha ao sul, e a capitania do Rio Grande ao norte, como ressalta o próprio D. João III na carta de doação da dita capitania:

D. João &c. A quantos esta minha carta virem: faço saber que considerando eu quanto serviço de Deos a meu proveito, e bem do meu Reyno e Senhorios, e dos Naturaes e Subditos delles, he ser minha Costa, e terra do Brazil mais povoada do que até agora foi [...] ouve por bem de a mandar repartir, e ordenar em Capitánias de certas em certas legoas, para della prover aquellas pessoas que bem me parece, [...] e pelo qual havendo eu respeito à criação que fez Pero Lopes de Souza, fidalgo da minha casa, e aos serviços que me tem feito [...] hei por bem e me apraz de lhe fazer mercê, como de feito por esta presente carta faço mercê e irrevogável doação, entre vivos valedora deste dia para todo sempre, de juro e herdade, para elle e todos os seus filhos, netos, herdeiros e successores, que apoz elle vierem, [...] segundo adiante irá declarado, de 80 legoas de terra na dita Costa do Brazil, repartidas nesta maneira: 40 legoas que começarão de 12 leguas ao sul da ilha da Cananéa, e acabarão na terra de Santa Anna, que está em altura de 28 grãos e um terço; e na dita altura se porá o padrão, e se lançará um linha, que se corra a loeste: e 10 leguas que começarão do rio de Curpare, e acabarão no rio de São Vicente; [...] e as 30 leguas que fallecem, começarão no rio que cerca em redondo a ilha de Itamaracá, ao quel rio eu ora puz – Rio da Santa Cruz -, e acabarão na bahia da Traição, que está em altura de 6 grãos. [...] e será sua a dita ilha de Itamaracá, e toda a mais parte do dito rio da Santa Cruz que vai ao norte; [...] Manoel da Costa a fez em Évora a 21 dias do mez de Janeiro de 1535.
REY ¹¹⁸

Como fica claro no documento, as terras pertencentes a Pero Lopes na Capitania de Itamaracá, iriam desde o Canal de Santa Cruz, batizado com o nome pelo próprio Rei, até a Baía da Traição. As suas posses eram descontínuas, tendo recebido também outros lotes ao longo da costa.

Gabriel Soares de Sousa em 1587 ao analisar a figura de Pero Lopes, no tratado descritivo do Brasil, ressalta que o mesmo gozava de grande prestígio na corte e teria

¹¹⁶ GANDAVO, Pero de Magalhães. **História da Província de Santa Cruz**. São Paulo: Editora Hedra, 2008. Pág. 76

¹¹⁷ Pero Lopes de Sousa acompanhou seu irmão Martim Afonso de Sousa em expedição de exploração ao Brasil em 1532, pelos relevantes serviços prestados a Coroa, recebeu, na ocasião da divisão do espaço brasileiro em Capitánias, três destes lotes de terra, além de Itamaracá deveria administrar terras na atual costa paraense e entre os limites da Capitania de São Vicente. Ambos tinham negócios na Índia e morreram em combates no local. Sobre o assunto ver: KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. op. cit. 2011.

¹¹⁸ Apud. MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. Págs. 74-75.

investido alto no povoamento das terras do Brasil. Ressaltando inclusive que foi graças a atuação militar do donatário que a ameaça francesa foi diminuída na região e em seus arredores.¹¹⁹ Segundo Gabriel Soares, “Desta capitania fez el-rei D. João, o III de Portugal, mercê a Pero Lopes de Sousa, que foi um fidalgo muito honrado.”¹²⁰

A Capitania de Itamaracá detinha um vasto território que, oficialmente, se estendia até a baía da Traição. A consolidação da presença portuguesa não acontecia nas terras ao norte da Ilha de Itamaracá de forma efetiva, a ocupação prática desta capitania se limitava aos territórios da Ilha e em pontos esparsos no decorrer do rio Goiana. Todas as regiões além destas áreas estiveram sob o domínio indígena por muito tempo, e já se constituíam em um empecilho ao avanço econômico da colônia, uma vez que era inviável a exploração de pau-brasil em regiões dominadas por indígena. Estes fatos são comumente atribuídos à imperícia administrativa dos donatários que confiavam a governança das extensas faixas de terra a prepostos, a saber Manuel Correia de Andrade.¹²¹

Em seus estudos, Regina Célia Gonçalves argumenta que este foi um dos fatores que culminaram na criação da Capitania da Paraíba para efetivar a ocupação do vasto território em 1585. Em linhas gerais, até a fundação desta nova, as terras do norte da Capitania de Itamaracá eram ocupadas por indígenas hostis aos portugueses e vários conflitos aconteciam entre os portugueses e estes, principalmente os Potiguaras, aliados aos franceses. A apatia administrativa da Capitania de Itamaracá alheia à situação de total abandono de suas terras ao norte do Rio Goiana resultou na reação enérgica da Coroa em tomar atitudes visando efetivar-se na região a partir de 1574.¹²² Regina Gonçalves lembra, neste contexto, que:

Em 1574, depois da destruição do Engenho Tracunhaém, e diante do fato consumado de que nem os donatários nem os moradores de Itamaracá ou de Pernambuco teriam condições de completar, com sucesso, a ocupação das terras até o Rio Goiana, sem que o levante dos Potiguaras fosse contido, a Coroa portuguesa, finalmente, resolveu tomar as rédeas da situação. Se bem sucedida, tal ação também garantiria (...) a manutenção e o reconhecimento internacional da sua soberania sobre aqueles territórios, na medida em que os franceses fossem expulsos e que se promovesse o povoamento português.¹²³

¹¹⁹ SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. São Paulo: Hedra, 2010. Pág. 51.

¹²⁰ SOUSA, Gabriel Soares de. op. cit. 2010. Pág. 51.

¹²¹ ANDRADE, Manuel Correia. op. cit. 1999.

¹²² As questões sobre a agregação das terras da Capitania de Itamaracá por parte da Capitania da Parayba e os nuances políticos e econômicos que envolveram o processo já foram muito bem estudadas pela historiadora Regina Célia Gonçalves, nos atemos aqui a um breve resumo sobre a problemática. Para maiores informações buscar: GONÇALVES, Regina Célia. op. cit. 2007.

¹²³ GONÇALVES, Regina Célia. op. cit. 2007. Pág. 71

Estes fatores de carência administrativa e estagnação econômica são atribuídos por historiadores como Manuel Correia de Andrade à imperícia de seus principais donatários, que não souberam lidar com as questões relativas à administração de uma capitania independente, ou eram ausentes da governança. Desta forma, lentamente, a capitania de Itamaracá perdeu território e influência para as Capitanias da Paraíba e Pernambuco. Como ressalta Manuel Correia de Andrade:

A capitania de Itamaracá, com donatários sempre ausentes e carentes de recursos financeiros, não conseguiu se desenvolver, permanecendo durante décadas a depender de Pernambuco, embora independente do ponto de vista político-administrativo.¹²⁴

Desde sua fundação, a Capitania de Itamaracá percorreu uma conturbada trajetória político-administrativa que culminou na anexação da mesma à jurisdição da Capitania de Pernambuco em 1763. Até lá, a capitania de Itamaracá teve vários donatários e administradores. Inicialmente, a Capitania foi doada a Pero Lopes de Sousa, como já foi dito, porém o mesmo não tomou posse prática das terras, morrendo em 1539 em batalha no oriente. Após sua morte, a capitania foi administrada pelos seus descendentes e parentes por um período, conseqüentemente, chegou às mãos do Marquês de Cascais, em 1617, e após a invasão holandesa se tornou Capitania régia, sendo, na prática, governada como capitania anexa a Pernambuco. Em fins do século XVII, a capitania volta a ser de donatários e entregue aos descendentes do Marquês de Cascais até ser anexada a Pernambuco também de forma conturbada – repleta de litígios e impasses.¹²⁵

Retomando a descrição dos cronistas em relação a Capitania de Itamaracá, temos o relatório de Diogo de Campos Moreno descrevendo as principais capitanias no território brasileiro em 1612. O relatório do Sargento-Mor deveria servir como uma espécie de auditoria para relatar-se as condições físicas e administrativas de cada núcleo urbano da colônia prestando contas à Coroa portuguesa. Ele explica também, seu ponto de vista sobre a estagnação social e econômica em que se encontrava a Capitania de Itamaracá à época de sua visita, segundo ele “Esta capitania tem tanta vizinhança com Pernambuco que mais parece aldeia sua que vila ou jurisdição à parte.”¹²⁶

¹²⁴ ANDRADE, Manuel Correia de. op. cit. 1999. Pág. 59

¹²⁵ BARBALHO, Luciana de Carvalho. op. cit. 2009.

¹²⁶ MORENO, Diogo de Campos. Relação das praças fortes do Brasil. **Revista do Instituto arqueológico, histórico e geográfico pernambucano**. Recife, v. LVII, p 185-247. 1984. Pág. 198.

Diogo Moreno elenca um importante fator que contribuiu para o insucesso da capitania: a questão da governabilidade, quando compara à vila de Nossa Senhora da Conceição, na condição de centro administrativo da capitania, a uma vila de Pernambuco inclusive nas questões de jurisdição.

Dada à conjuntura exposta, o padre José de Anchieta assim descreva a Capitania de Itamaracá em 1585: “aproximadamente 50 vizinhos portugueses; tem seu vigário; é coisa pouca e pobre e vai se despovoando”.¹²⁷ Esta informação do Padre realça a construção de Itamaracá como uma capitania que fracassou, devido a uma confluência de fatores que passam pelo incipiente fluxo comercial, bem como a uma estrutura urbana precária e defasada, e também pela dificuldade de acesso ao centro administrativo da Capitania realizado somente pela via fluvial. A opção de residir na Ilha de Itamaracá ou se fixar e local órgãos administrativos e governamentais cada vez mais se tornava inviável e era inevitável o declínio da região, e os principais administradores locais somente contribuíram com isto.

A opção pela utilização do Porto do Recife mais próximo da vila de Olinda e com condições naturais mais favoráveis, aos poucos, impulsionou o declínio da atividade comercial na Ilha de Itamaracá. Este fator agregado à carência administrativa da sede da capitania e aos conflitos pelo poder local entre a vila de Conceição e a vila de Goiana contribuiu para o aparente fracasso de Itamaracá, chegando aos nossos dias como “uma capitania frustrada”.

1.3.1 – Apontamentos históricos sobre a Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá – morfologia urbana.

*Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas...*¹²⁸
(Italo Calvino – *As cidades invisíveis*)

Na porção sul da Ilha de Itamaracá, às margens do canal de Santa Cruz no topo de um morro íngreme, o que facilitava a estrutura de defesa acastelada, e próxima ao porto, foi fundada a vila de Nossa Senhora da Conceição ainda nos primeiros anos do século

¹²⁷ ANCHIETA, Padre José de. **Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1988. Pág. 418.

¹²⁸ CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990. Pág. 16

XVI, em data incerta.¹²⁹ Foi nesta vila que se fixou a administração da Capitania de Itamaracá. Apesar de sua importância evidente, devido ao seu *status* de centro administrativo de uma capitania, o seu desenvolvimento neste século não se comparou ao de outras vilas fundadas na mesma época. A vila de Olinda, por exemplo, desde sua fundação experimentou um exponencial crescimento, que só foi estagnado com a invasão holandesa no século XVII, quando o local foi incendiado.

No início do século XVI, quando se deu início o povoamento da região, a Ilha de Itamaracá apresentou vários atrativos aos europeus: boas condições de atracagem; rios navegáveis; áreas de manguezal e topografia favorável para ocupação. Um dos fatores que, por certo, mais atraiu os colonizadores para o local seria a característica insular em que a vila de Conceição estava inserida, sendo possível garantir situações de confinamento e isolamento que se constituíam em defesa natural, formando condições ideais para a instalação de um núcleo de povoamento.

Como já foi informado, a vila de Nossa Senhora da Conceição tem data de fundação incerta. Manuel Correia de Andrade afirma que esta teria sido apenas erguida à condição de vila na década de 1540, sendo que já deveria existir enquanto povoado desde a década de 1520.¹³⁰ André Lemoine Neves aponta sobre as especificidades e incertezas que envolvem a fundação da Vila, que:

Fundada em data incerta, entre 1535 e 1547, a sede da capitania de Itamaracá foi, durante pelo menos três décadas, o único núcleo urbano surgido naquela capitania. Sua localização e elementos constituintes parecem indicar a origem inequívoca de um núcleo urbano português: erguida no ponto mais alto da ilha, com vistas para o porto e a entrada do canal de Santa Cruz, possui uma conformação pautada nas necessidades de proteção da época.¹³¹

A vila de Nossa Senhora da Conceição era um espaço fechado, definido e protegido por muralhas e posições fortificadas. No topo de uma colina sinuosa é que estavam resguardadas todas as atividades burocráticas, administrativas e religiosas da Capitania de Itamaracá, no espaço confinado pelas muralhas da vila de Conceição. No século XVII, margeando a vila, não mais no alto do morro, estavam localizados engenhos, armazéns, fornos de cal e o porto.

Esta dicotomia estrutural entre a cidade alta e a cidade baixa favorecia ainda uma separação ideológica entre o poder administrativo junto com as demais atividades

¹²⁹ NEVES, André Lemoine. op. cit. 2009.

¹³⁰ ANDRADE, Manuel Correia de. op. cit. 1999. Pág. 56

¹³¹ NEVES, André Lemoine. op. cit. 2006. Pág. 4

intelectuais e as atividades ligadas ao trabalho braçal. Não sendo este um modelo exclusivo para a região.¹³² Esta divisão estrutural deveria hierarquizar o espaço citadino, legitimando, no poder, os que ocupavam o alto, ao mesmo tempo em que subordinava simbolicamente os que ocupavam a parte baixa.

Seja através do discurso dos cronistas e viajantes ou através da análise da iconografia, além dos documentos oficiais, é possível perceber a importância da região da Ilha de Itamaracá no contexto da América portuguesa, pois o local foi representado em diversas imagens e relatos desde o século XVI, atestando sua relevância no cenário colonial.¹³³ O trato com estas iconografias, porém, requer uma especial atenção no sentido de observar as singularidades de cada uma, pois algumas, tendo sido produzidas na mesma época, podem representar situações diferentes sobre o mesmo objeto, atestando a ausência de um método convencional e universal para a produção das mesmas.¹³⁴ A disposição dos edifícios, ângulo de visão do desenho, cores, vegetação, legendas e outros fatores atestam a subjetividade do autor em realizar a imagem representando a sua impressão sobre aquele espaço, levando o historiador, hoje, a ter uma atenção especial ao lidar com este tipo de fonte. No período colonial, muitas imagens foram produzidas por pessoas que, sequer estiveram no Brasil e retrataram o que ouviam ou o que liam sobre o novo mundo.

A partir da análise iconográfica, é possível observar diversos aspectos da morfologia urbana da vila de Nossa Senhora da Conceição, como, por exemplo, sua malha urbana em forma de “L”, ou as muralhas que deveriam circundar a vila desde fins do século XVI, resguardando o local da ameaça estrangeira. Se analisarmos o momento de intensificação das investidas holandesas visando conquistar este espaço, será possível observar a eficácia do esquema já que foram várias as tentativas de se apoderar daquele território até o êxito em 1631. Ilustrando o livro de Gaspar Barlaeus está, por exemplo, uma imagem que define pormenores da organização urbana da vila de Conceição. É

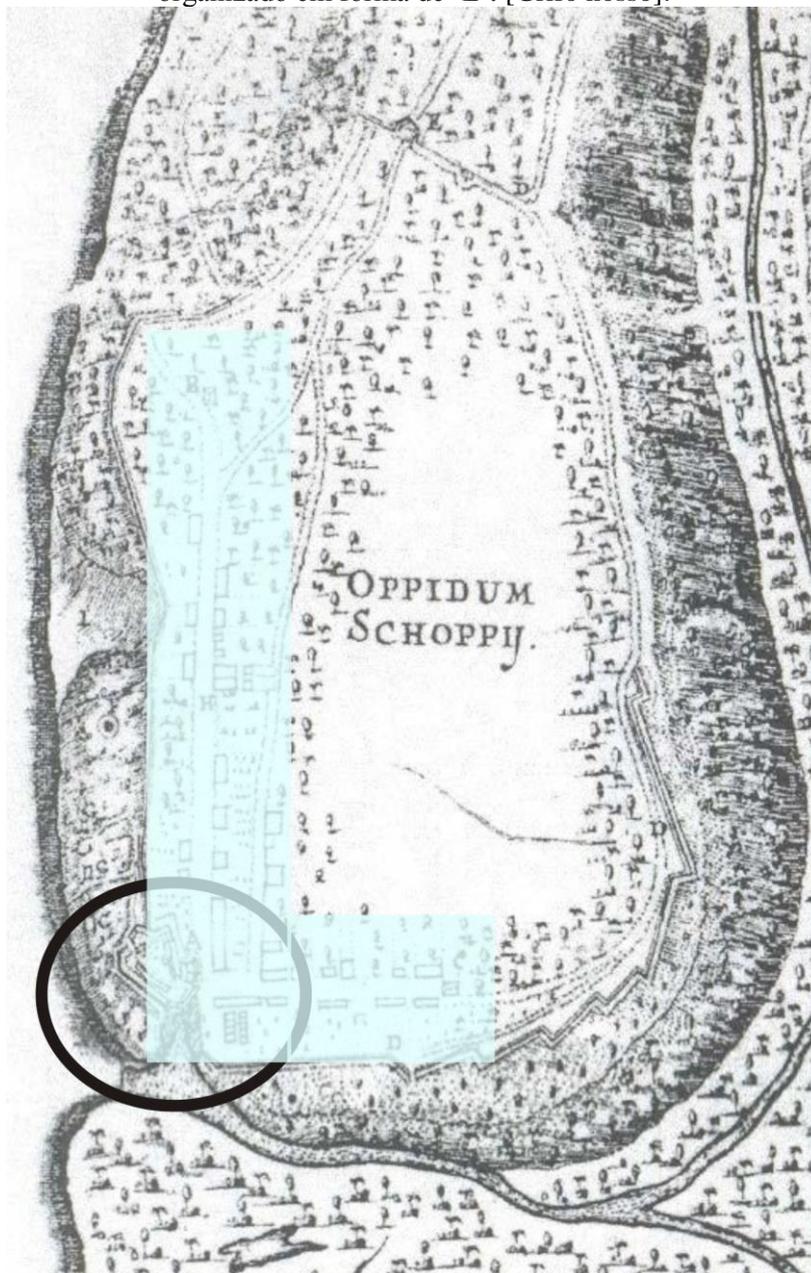
¹³² Este padrão estabelecido a partir da divisão física da disposição citadina em patamares hierárquicos estava relacionado aos princípios do urbanismo de origem português e também demonstrar uma intenção em resguardar o território com defesa natural. Salvador e Olinda, cidades que tem origens também no início do século XVI, podem ser exemplos de outras áreas onde este princípio urbano foi aplicado. Sobre este assunto ver: COSTA, Carlos Alberto Santos. **A Influência do Colégio dos Jesuítas na configuração da malha urbana de Salvador-BA (1549-1760)**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Recife: CFCH/UFPE, 2007.

¹³³ Alguns cronistas que descreveram a Vila: SOUSA, Gabriel Soares de, op. cit. 2010.. GANDAVO, Pero de Magalhães. op. cit. 2008. SALVADOR, Frei Vicente. **História do Brasil (1500 - 1627)**. Curitiba: JUARÁ, 2009.

¹³⁴ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001.

possível observar a distribuição dos edifícios em “L”, confluindo para a igreja matriz fortalecida, além das muralhas ao redor da vila.¹³⁵

Figura 5: Insula Tamarica (Oppidum Schoppj). 1631. Detalhe. Circunscrita está a área com defesa prioritária na entrada da vila, onde existia a igreja matriz que evoca também a Nossa Senhora da Conceição, Além disto, em azul, está sinalizado o arruado principal da vila, como mencionado organizado em forma de ‘L’. [Grifo nosso].



Fonte: <http://www.atlasofmutualheritage.nl>. Acesso em: 13/03/2012.

¹³⁵ Durante o período de dominação holandesa na Vila de Nossa Senhora da Conceição, a mesma passou a se chamar “Oppidum Schoppj”, ou Vila Schoppj, este era o sobrenome do general holandês que comandou a ofensiva que tomou a Vila de Conceição, o nome do local, durante este período, passou a fazer referência direta a ele.

Outra importante iconografia sobre a vila de Nossa Senhora da Conceição se trata de um desenho, com vista a voos de pássaro, da vila com detalhe sobre a localização das principais instituições administrativas e pontos de defesa do local em 1630, ano de produção do documento, provavelmente para atualizar a Coroa acerca da militarização do local. O autor da imagem não foi identificado, mas a riqueza de detalhes do desenho chama a atenção:

Figura 6: Autor não identificado, Stadt Nostre Signora de Conception. 1630. Marcações nossas. 1) Entrada fortificada. 2) Resquícios de muralhas. 3) Entada principal fortificada.



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de Vilas e cidades do Brasil colonial.** São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2002. CD-ROM. Imagem de numero: PE 17

Uma análise mais apurada do desenho evidencia a relação da vila de Nossa Senhora da Conceição com o canal de Santa Cruz, estando a vila localizada às suas margens com um caminho ligando o canal ao principal acesso ao interior da vila. Existem assinaladas duas estruturas que remontam a igrejas e, provavelmente, estas devem ser as igrejas de Nossa Senhora da Conceição, matriz, e a Santa Casa de Misericórdia. Outro aspecto que chama a atenção no desenho é a pontuação das poucas construções locais, dentro e fora da vila, tais obras seriam casas de colonos, particulares ou prédios administrativos.

Continuando a análise do desenho, este se torna de grande importância para o entendimento da militarização da vila, o local por sua própria localização topográfica, se constituía de forma acastelada, remontando a cidades medievais. As muralhas identificadas em diversas imagens da época são visualizadas nesta imagem e limitam a área plana e habitada da vila das sinuosas encostas da colina. Esses muros encerram em seu interior a administração e principais residências da vila e devem ter sido construídos no momento em que foi constatada a ameaça de uma invasão pelos Países Baixos ao norte da América portuguesa. Na vila de Nossa Senhora da Conceição, após ter sido construída a paliçada, somente se adentraria através de portões também protegidos e fortificados, que podem ser visualizados na imagem em questão nas extremidades norte e sul da vila. Pela sua riqueza de detalhes militares, este mapa se constitui em uma das mais importantes iconografias em que se é representada a vila de Conceição na época.

Pereira da Costa ao analisar a vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá do século XVII escreve que

A vila de Conceição, capital da capitania de Itamaracá, era próspera, e de uma certa vida ativa e econômica. Constava de mais de cem prédios, tinha duas igrejas, a matriz sob a invocação de N. S. da Conceição e de N. S. do Rosário, dos homens pretos, com a sua competente confraria, o Hospital da Santa Casa de Misericórdia com a sua respectiva capela, e as casas de residência do Capitão-Mor governador, da câmara e cadeia da alfândega e da provedoria da fazenda real com a do seu competente almoxarifado.¹³⁶

A descrição de Pereira da Costa atesta a relevância da vila de Conceição enquanto sede de uma Capitania autônoma. Como tal, esta deveria ser provida com principais unidades de governança e religiosas locais, tais como: Casa do Capitão-Mor, Casa de

¹³⁶ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Arquivo Público Estadual de Pernambuco, 1952. Vols. 1 e 2. (Versão digital – CD ROM). Pág. 542.

Câmara e cadeia, provedoria da fazenda, entre outros. Mesmo que a partir de fins do século XVII, a Vila de Goiana tenha, aos poucos, tomado para si a administração da capitania.¹³⁷

Sobre as unidades religiosas no local destacamos a igreja de Nossa Senhora da Conceição, no ponto de confluência da malha urbana da Vila, que regeu as atividades religiosas na Capitania de Itamaracá por um longo período, como igreja matriz.¹³⁸ Sua fundação tem data incerta, sendo a bandeira religiosa ponto nodal no processo de ocupação e exploração do espaço brasileiro, então, o mais provável é que a Igreja tenha iniciado suas atividades já no momento de fundação da própria vila na década de 1530.

Na sua obra *História do Brazil*, Frei Vicente do Salvador já apresenta notícias sobre a situação do poder eclesiástico na Ilha de Itamaracá do início do século XVII. Segundo as constatações do frei, existia uma Santa Casa de Misericórdia na vila de Conceição exercendo suas atividades plenamente. Segundo ele, a Vila tinha “uma igreja matriz do mesmo título e outra da Santa Misericórdia.”¹³⁹ A igreja da Misericórdia estaria localizada em área mais afastada da praça central e da igreja matriz, sendo que ainda dentro dos limites da local, de acordo com os resultados de pesquisas arqueológicas realizadas na vila em 1985.¹⁴⁰

Diogo de Campos Moreno, na ocasião da confecção de relatório à Coroa portuguesa sobre o estado das Capitânicas no Brasil, em 1612, também descreve a situação em que se encontrava o poder eclesiástico na vila de Nossa Senhora da Conceição. Conforme o que ele dissera, na época de sua visita à vila, já estavam funcionando a matriz de Nossa Senhora da Conceição e a igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos.¹⁴¹

O espaço da Ilha de Itamaracá foi invadido e ocupado pelos holandeses a partir de 1631, sendo efetivada a conquista do local em 1633. Após várias investidas das armadas inimigas à vila de Nossa Senhora da Conceição, pequena fortaleza, não resistiu à ação do

¹³⁷ Não cabe, neste trabalho uma análise mais aprofundada da organização camarária da Capitania de Itamaracá, pois foge ao foco proposto. Para maiores informações sobre o assunto, sugerimos a leitura do trabalho: BARBALHO, Luciana de Carvalho. op. cit. 2009.

¹³⁸ SOARES, André Luis Gomes. **Diagnósticos dos impactos antrópicos em Vila Velha**: Proposta para sua preservação e conservação. (Dissertação – Mestrado em Arqueologia). Recife: UFPE, 2009.

¹³⁹ SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009. Pág. 94

¹⁴⁰ BARTHEL, Stela. **Arqueologia de uma fortificação: o Forte Orange e a Fortaleza de Santa Cruz, em Itamaracá, Pernambuco**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Recife: CFCH/UFPE, 2007.

¹⁴¹ MORENO, Diogo de Campos. op. cit. 1984.

coronel holandês Sigimund Schopij, então, dá-se início ao período de ocupação holandesa na Ilha.¹⁴²

Ao que parece, a Ilha de Itamaracá gozava de grande prestígio por parte do alto comando holandês. Por certo tempo, no início da administração de Maurício de Nassau, cogitou-se inclusive a transferência da sede administrativa do governo para a vila de Nossa Senhora da Conceição. Gaspar Barlaeus escreveu a *História dos Feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil* durante a administração de Mauricio de Nassau, na sua obra, lê-se sobre Itamaracá:

(...) era a ilha de Itamaracá grandemente louvada e recomendada na Holanda entre os próceres do império batavo-brasileiro. Já se falava com insistência em transferir para ela a sede do governo. Significaram-lhes, porém, as desvantagens e a inutilidade daquela mudança.¹⁴³

Barlaeus segue o documento explicando que a Ilha de Itamaracá, apesar de gozar deste prestígio com os holandeses, tinha uma estrutura urbana que não apresentava condições de sediar o governo da WIC (Companhia das Índias ocidentais), pois o porto já não apresentava condições propícias para suportar o elevado fluxo de embarcações, além da questão defensiva, também defasada em Itamaracá se comparado ao Recife. Esta foi a conclusão a que chegou a comitiva organizada por Nassau para avaliar a possibilidade da mudança. Diante das argumentações, foi mantida a sede do governo no Recife que apresentava inclusive, características topográficas mais condizentes com a realidade nos Países Baixos.

A Ilha de Itamaracá, enquanto sede de uma capitania autônoma, era provida das principais instituições que garantiam a governança no local, prédios administrativos, religiosos e militares constituíam-se nas macroestruturas administrativas que eram subsidiadas pela atividade portuária na região, mais relevante ainda já que o local é uma ilha. Esta que será o objeto principal da análise do próximo capítulo desta dissertação.

¹⁴² SOARES, André Luis Gomes. op. cit. 2009.

¹⁴³ BARLAEUS, Gaspar. op. cit.1980. Pág. 54

Segundo Capítulo: Barras e portos da Ilha de Itamaracá.

*Linha Severa da longínqua costa – Quando a nau se aproxima
ergue-se a encosta Em árvores onde o longe nada tinha; Mais
perto, abre-se a terra em sons e cores: E, no desembarcar, há aves,
flores, Onde era só de longe a abstracta linha.¹⁴⁴*
(Fernando Pessoa – Horizonte)

2.1 – Um porto sempre por achar: Caracterização dos principais portos das Capitanias de Pernambuco e Itamaracá.

O porto era o principal elo entre aqueles que estão no mar e os que estão em terra principalmente durante o período colonial. Este era realmente as portas para o novo, o moderno. A partir dele que se estabeleciam as relações comerciais e as confluências de ideias. Neste sentido, a atividade portuária “surge como capítulo central da história marítima”¹⁴⁵. Desde um pequeno ancoradouro, até um grande porto como em Recife existiu, sua importância era extrema, pois se constituía na única forma de comunicação com o novo mundo ou mesmo entre as diversas partes do reino. Viajar a bordo de navios era o mais eficiente meio de locomoção colonial pelo litoral, tanto que, cartas régias, altos funcionários, reinóis, escravos e os produtos para comercialização chegavam ou partiam pelo mar. Nesse sentido, encontrar um bom porto para ancorar a embarcação era vital.

Convencionalmente a palavra porto está relacionada à atividade de carga e descarga de mercadorias ou passageiros entre mar e terra, diante desta demanda, deve ter condições estruturais básicas para dinamizar a economia local e as relações sociais da cidade. Poderia ser organizado pelo aproveitamento das estruturas geográficas locais ou através da ação antrópica, neste espaço deve existir um fluxo de tráfego marítimo ordenado de maneira tradicional.¹⁴⁶ O local, pois, que recebe o porto, adquire a posição de cidade portuária. Para se enquadrar a esta categoria, Augustin Ravina elenca ainda outras exigências: abrigar aglomerados urbanos como catalizadora; exercício de funções econômicas e capacidade de se comunicar com outros centros através de uma rede. Estas redes de comunicação entre os portos e as cidades que os abrigam formam o sistema

¹⁴⁴ PESSOA, Fernando. **Mensagem:** Poemas esotéricos. São Paulo: ALLCA XX, 1997. Pág. 48.

¹⁴⁵ BARROS, Amandio. op. cit. 2006. Pág. 134.

¹⁴⁶ Aqui nos referimos a atuação em ambiente portuário, como manobras específicas e locais bem definidos para tal atividade. Sobre o assunto ver: BARROS, Amandio. op. cit. 2006.

portuário, este que “desborda frecuentemente lós limites regionales y nacionales”¹⁴⁷. Estas redes de conexão e interação comercial articulam-se através das ligações marítimas entre os continentes.¹⁴⁸

Muitas cidades se desenvolveram em função de seu porto, o Recife, na Capitania de Pernambuco é um bom exemplo deste fator. Sua boa estrutura portuária concorreu para que, por muito tempo, este fosse um dos mais movimentados portos da América portuguesa. Boa parte do atual espaço do nordeste brasileiro estava inserida como ponto de parada quase indispensável para embarcações oriundas do Velho Mundo. Embora com sua localização geográfica, com características físicas de seu litoral e com regime de ventos e correntes marítimas propiciando a estruturação de dezenas de portos e ancoradouros ao longo da costa e muitos destes fervilhavam com fluxo intenso, ainda assim alguns atuavam como portos clandestinos.¹⁴⁹

Um importante fator que influenciava no desenvolvimento de uma cidade colonial era a boa estrutura física da barra de seus portos, já que estes garantiam um bom desembarque e geralmente estavam localizados em regiões com condições favoráveis para ocupação humana. O litoral norte brasileiro preenchia, pois, todos os requisitos para a boa navegação nos séculos XVI e XVII, bem como as barras fundas e topografia propícias para a fixação desses ancoradouros dentro dos padrões urbanísticos portugueses.¹⁵⁰

Com breves apontamentos, usaremos a organização portuária do Recife como exemplo destes fatores nos primeiros séculos da colonização.¹⁵¹ Desde um pequeno istmo ligando a vila de Olinda ao seu principal porto, até a configuração urbana a qual hoje conhecemos no Recife Antigo, foram vários os aterros que modificaram sobremaneira a paisagem visando expandir a área ocupável, desta maneira, à medida que a atividade portuária se intensificava, o Recife se desenvolvia acompanhando este movimento.¹⁵²

¹⁴⁷ RAVINA, Agustín Guimerá. Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII). In: AMORIM, Inês; POLÔNIA, Amélia; OSSWALD, Helena. **O Litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII)**. Porto: Instituto de História Moderna, 2002. Pág. 292.

¹⁴⁸ RAVINA, Agustín. op. cit. 2002.

¹⁴⁹ Os ventos alísios e as correntes marítimas do Brasil e de Bengela também deram subsídios ao desenvolvimento da rota do Brasil. Pois se aproveitava as questões geográficas como aliados na navegação, correntes e ventos contrários poderiam proporcionar resultados catastróficos as viagens. Sobre o assunto ver: MACHADO, Théa; MACHADO, Maria; HAMAKAWA. Paulo. **As rotas marítimas do Brasil colonial: Suprimentos e mercadorias a bordo**. I ° Simpósio brasileiro de Cartografia história. Paraty, 2011.

¹⁵⁰ Aqui nos referimos principalmente as cidades litorâneas.

¹⁵¹ A opção pela análise do Recife se deu devido ao contato maior com as fontes deste local. Porém, principalmente as vilas e cidades que eram sede de capitânias apresentavam intenso fluxo de embarcações em portos estruturados. Salvador, por exemplo, tinha uma grande relevância com um porto tão importante quanto o do Recife.

¹⁵² CAVALCANTE, Lenivaldo. op. cit. 2009.

Sobre o assunto, Suely Almeida ressalta que “A cidade será o resultado do porto. As vicissitudes deste condicionamento à evolução daquele.”¹⁵³ Sendo que esta relação pode ser aplicada nas diversas vilas e cidades coloniais que desenvolveram ou declinaram acompanhando a evolução de seus portos, principalmente aquelas localizadas junto ao mar.¹⁵⁴

Nestor Goulart Reis Filho, ao analisar o porto do Recife do século XVI, aponta que o fluxo de navios neste local já era intenso na segunda metade deste século. Quando a região era ainda um porto da Vila de Olinda, com pouco desenvolvimento urbano, nesta época, era chamado de “O povo” e com a utilidade principal de escoar a produção local. Sendo eminentemente a instalação do porto um fator decisivo no desenvolvimento do Recife.¹⁵⁵ Segundo Reis Filho,

O açúcar fabricado nos engenhos era concentrado em Olinda e transportado pelas águas do Beberibe, ou por terra, até Recife, de onde era transportado para os mercados de Além –mar. Em 1584, o movimento anual do porto já era de 100 navios.¹⁵⁶

Adriano Verdonck oferece, em 1630, por escrito as suas memórias ao conselho político de Pernambuco nos primeiros momentos de ocupação holandesa. Este relato remonta diversos aspectos sobre as capitânicas conquistadas. Em relação ao Porto do Recife, Verdonck ainda aponta que “na entrada do Recife, onde está o Poço, há ordinariamente 19 pés d’água e num banco que existe dentro, e por cima do qual têm de passar navios há 14 pés.”¹⁵⁷ Estas condições apresentavam situações mais cômodas para a ação naval com uma barra funda, águas calmas na linha costeira e possibilidade de abrigar muitas naus de diversos tamanhos.

Efetivada a dominação holandesa no Recife e o porto do local se tornando o principal argumento comercial do novo governo, o porto do Recife passa por reformas visando atender à nova demanda. Suely Almeida lembra que “tendo em vista o aumento do movimento no porto, o paçadisso, onde encostavam as barcas, tornou-se pequeno pois nele

¹⁵³ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **A companhia Pernambucana de Navegação**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE/CFCH. 1989. Pág. 98

¹⁵⁴ É importante salientar que esta não é uma regra, as Minas Gerais, por exemplo, de grande importância dentro do cenário colonial, não necessitaram diretamente de um porto próximo para prosperar.

¹⁵⁵ Um outro importante argumento ao desenvolvimento urbano que experimentou o Recife foi o fato de o local ter abrigado a sede do governo holandês, e Olinda ter sido incendiada nesta época.

¹⁵⁶ REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1968. Pág. 38.

¹⁵⁷ VERDONCK, Adriano. Descrição das capitânicas de Pernambuco, Itamaracá, Parayba e Rio Grande. **Revista do Instituto arqueológico, histórico e geográfico pernambucano**. Recife, ano XXXIX, n. 55, p 215-229. 1984. Pág. 43.

só podiam atracar duas barcas simultaneamente.”¹⁵⁸. Estas barcas seriam as pequenas embarcações que iriam carregar os navios com os produtos, principalmente o açúcar. Diante desta nova demanda, foi providenciada a construção de um novo paçadisso ainda na década de 1630, como lembra a historiadora.

Pela sua estrutura geográfica, o porto do Recife também apresentava diversos atrativos. A formação de arrecifes que protegia a entrada da barra, além de dar nome ao local, se constituía em uma barreira natural que protegia o porto das inquietudes do mar oceânico e ofereciam defesa natural para a região portuária, limitando a entrada dos navios a uma única possibilidade. Era necessária uma grande perícia por parte dos comandantes para que as embarcações entrassem na barra. Porém estando dentro da mesma, o porto apresentava águas fundas e calmas, ideais para o fluxo comercial de carga e descarga de mercadorias em navios e em grande escala.¹⁵⁹

Pode-se observar a aplicabilidade dos conceitos desenvolvidos por Augustin Ravina,¹⁶⁰ se analisarmos a vila do Recife colonial. Esta possuía um porto, o qual culminou no desenvolvimento de uma cidade portuária, onde centralizava, em certa medida, a economia local e integrava um sistema portuário complexo que extrapolava os limites da capitania de Pernambuco e da própria América portuguesa. Outros portos e cidades coloniais também se enquadravam dentro destes conceitos, alguns de forma mais intensa que outros.

De maneira geral, o litoral norte brasileiro compreendia um importante sistema portuário no sentido de que se articulou e se desenvolveu através de uma fervente atividade marítima. A grande quantidade de barras e enseadas que compunham a região favoreceu a locação de portos e ancoradouros desde o início do século XVI, além da malha hidrográfica que poderia propiciar também, uma boa navegação fluvial.

Em 1587 Gabriel Soares de Sousa realiza o “Tratado descritivo do Brasil”, sua obra deveria prestar contas a Coroa Ibérica acerca das grandezas destas conquistas, visando com isto conseguir mercês para explorar as terras em determinados pontos do Rio São Francisco principalmente. Ao falar sobre os portos do Brasil, Gabriel argumenta:

Pela qual costa tem muitos, mui seguros e grandes portos, para nele entrarem grandes armadas com muita facilidade, para os quais tem mais quantidade de

¹⁵⁸ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. op. cit. 1989. Pág. 94.

¹⁵⁹ CAVALCANTE, Lenivaldo. op. cit. 2009.

¹⁶⁰ RAVINA, Augustín. op. cit. 2002

madeira que nenhuma parte do mundo, e outros muitos aparelhos para se poderem fazer.¹⁶¹

A própria composição geográfica do litoral norte brasileiro favorecia a atividade naval. Os arrecifes, muitas vezes, se organizavam de forma paralela à costa, proporcionando zonas de calmaria em enseadas. Sobre o assunto, Guilherme Medeiros esclarece que:

Este trecho é ainda caracterizado por paredões de arrecifes que acompanha quase que paralelamente a linha da costa, apresentando em algumas partes um desenho homogêneo, formando muralhas naturais de proteção contra a atividade marítima sobre o cordão costeiro.¹⁶²

Este é o caso do porto do Recife colonial. Como podemos observar na imagem abaixo, onde é possível visualizara-se a formação de arrecifes que limitava e protegia a entrada da barra, a vila do Recife na extremidade do istmo e a Vila de Olinda no outro extremo. Percebe-se ainda formas quadrangulares às margens dos rios que seguem para o interior do território, estes seriam locais de cultivo de cana de açúcar.

Figura 7: Autor: João Teixeira Albernaz I. Olinda e Recife. 1626. Porto do Recife no início do século XVII.



¹⁶¹ SOUSA, Gabriel Soares de. op. cit. 2010. Pág. 34

¹⁶² MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. Pág. 76

Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. op. cit. 2002. Numero da imagem: PE03b.

Progressivamente, a malha fluvial se tornou importante no processo de interiorização da ocupação do espaço. Num primeiro momento, a produção de engenhos de açúcar escoaria através de rios até os portos onde seriam encaminhados aos próximos destinos. Por isso, também, vários engenhos se fixaram às margens dos mesmos.

Nas capitanias de Pernambuco e Itamaracá, muitos rios eram utilizados como rotas para embarcações. Apesar de não apresentarem grande porte, estes atendiam, de forma satisfatória, a demanda de escoar a produção dos engenhos que poderiam se instalar em suas várzeas, além de serem importantes enquanto vias de acesso ao interior do território, e com frequência, a sua foz era utilizada como ancoradouro. Como exemplo deste contexto, podemos citar os rios Capibaribe, Paraíba e Goiana, importantes no contexto local.

Para viabilizar a comunicação entre as localidades, muitas vezes, a utilização da malha fluvial era indispensável, como ressalta Suely Almeida, ao apontar que “A canoa desde o século XVI, assegurava as comunicações entre o Recife e Olinda e entre o Recife e os engenhos da várzea do Capibaribe. Era comum vê-las vagando pelos inúmeros cursos d’água existentes.”¹⁶³

Ao analisar o processo de ocupação do espaço durante o período holandês, o pesquisador Sidcley Pereira argumenta, também, a favor da importância dos rios como pontos nodais nos processos de escoamento da produção, notadamente de engenhos, e deslocamentos para o interior do território. Segundo ele,

A utilização da rede fluvial de Pernambuco foi importante para a penetração no continente e o escoamento da produção. As entradas eram feitas pelos rios, vias naturais que permitiu o deslocamento com rapidez e facilidade no transporte de artigos pesados e escoamento da produção para os portos.¹⁶⁴

Pero de Magalhães Gandavo, em 1576, já reconhece a importância dos rios para o desenvolvimento do Brasil. Em *História da Província de Santa Cruz*, cronista realça a quantidade de rios que cortam o território vindos do “sertão” para desembocar no Oceano Atlântico. Para Gandavo,

As fontes que há na terra, são infinitas, cujas águas fazem crescer a muitos e mui grandes rios que por esta costa, assim da banda do Norte, como do Oriente

¹⁶³ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. op. cit. 1989. Pág. 69

¹⁶⁴ PEREIRA, Sidcley. op. cit.. Pág. 67.

entram no mar Oceano. Alguns deles nascem no interior do sertão, os quais vem por longas e tortuosas vias a buscar o mesmo Oceano.¹⁶⁵

Guilherme Medeiros realizou um detalhado levantamento dos principais rios utilizados como rotas navais durante o período colonial em geral. Segundo a sua pesquisa temos:

Quadro 1: Rios com condições de navegabilidade nas Capitanias de Pernambuco e Itamaracá.¹⁶⁶

Na Capitania de Pernambuco	Na Capitania de Itamaracá
Rio Igarassu.	Rio Mamanguape
Rio Beberibe	Rio Paraíba (rio São Domingos)
Rio Capibaribe	Rio Gramame
Rio Jaboatão	Rio Goiana
Rio Pirapama	Rio Tracunhaém
Rio Ipojuca	Rio Capibaribe-Mirim
Rio Serinhaém	Canal de Santa Cruz
Rio Formoso	Riacho de Tejucupapo
Rio Uma.	Riacho de Itapessoca
	Riacho do Siri
	Rio do Congo.

Sobre os principais portos, barras e ancoradouros das Capitanias de Pernambuco e Itamaracá coloniais, Guilherme Medeiros realiza novo levantamento, embasado principalmente nas descrições de cronistas do período. Segundo este historiador foram os seguintes portos catalogados:

Quadro 2: Barras e portos das Capitanias de Pernambuco e Itamaracá.¹⁶⁷

Na Capitania de Pernambuco	Na Capitania de Itamaracá
Barra do Rio São Francisco	Baía da Traição
Barra de Maria Farinha	Ponta de Lucena
Barra de São José	Barra do rio Mamanguape

¹⁶⁵ GANDAVO, Pero de Magalhães. op. cit. 2008. Pág. 34

¹⁶⁶ Modificado de: MEDEIROS, Guilherme. op. cit. 2002.

¹⁶⁷ Modificado de: MEDEIROS, Guilherme. op. cit. 2002.

Enseada de Pau Amarelo	Barra do rio Paraíba
Barra do Rio Doce	Barra do Rio Jaguaribe
Barra do Rio Tapado	Barra de Aramama,
Porto de Igarassu	Porto dos Franceses
Varadouro da vila de Olinda	Barra do rio Abionabiajá
Passo da Barreta	Porto do rio Abiaí
Porto do Recife,	Barra do rio Goiana
Passo do Fidalgo	Porto de Goiana
Barra de Jangadas	Porto da Conceição
Enseada de Gaibú	Engenho Novo
Enseada de Calhetas	Porto Japomim
Enseada de Suape	Rio Ubu
Porto de Galinhas	Barra do rio Capibaribe-Mirim
Barra do Rio Ipojuca	Porto do Jacaré
Barra de Serinhaém	Barreta do Gerimunha
Ilha de Santo Aleixo	Porto do Buraco
Barra do Rio Maracaípe	Barra de Catuama
Barra do Rio Formoso	Barra de Catuama
Enseada de Tamandaré	Barra de Catuama
Barreta do Bobó	Barra de Itamaracá
Barra do Rio Una	
Barra do Jacuípe	
Barra do Camaragibe	
Baía da Barra Grande	
Porto Calvo	
Barra do Rio de Santo Antônio Grande	
Porto Velho dos Franceses	
Barra do Rio de São Miguel	
Barra da ponta do Jaraguá	
Porto de Pajuçara	
Porto dos Franceses	
Barra do Rio Cururipe	

Total de 35 portos identificados entre o canal de Santa Cruz e o Rio São Francisco.	Total de 22 portos entre a baía da Traição e o canal de Santa Cruz.
---	---

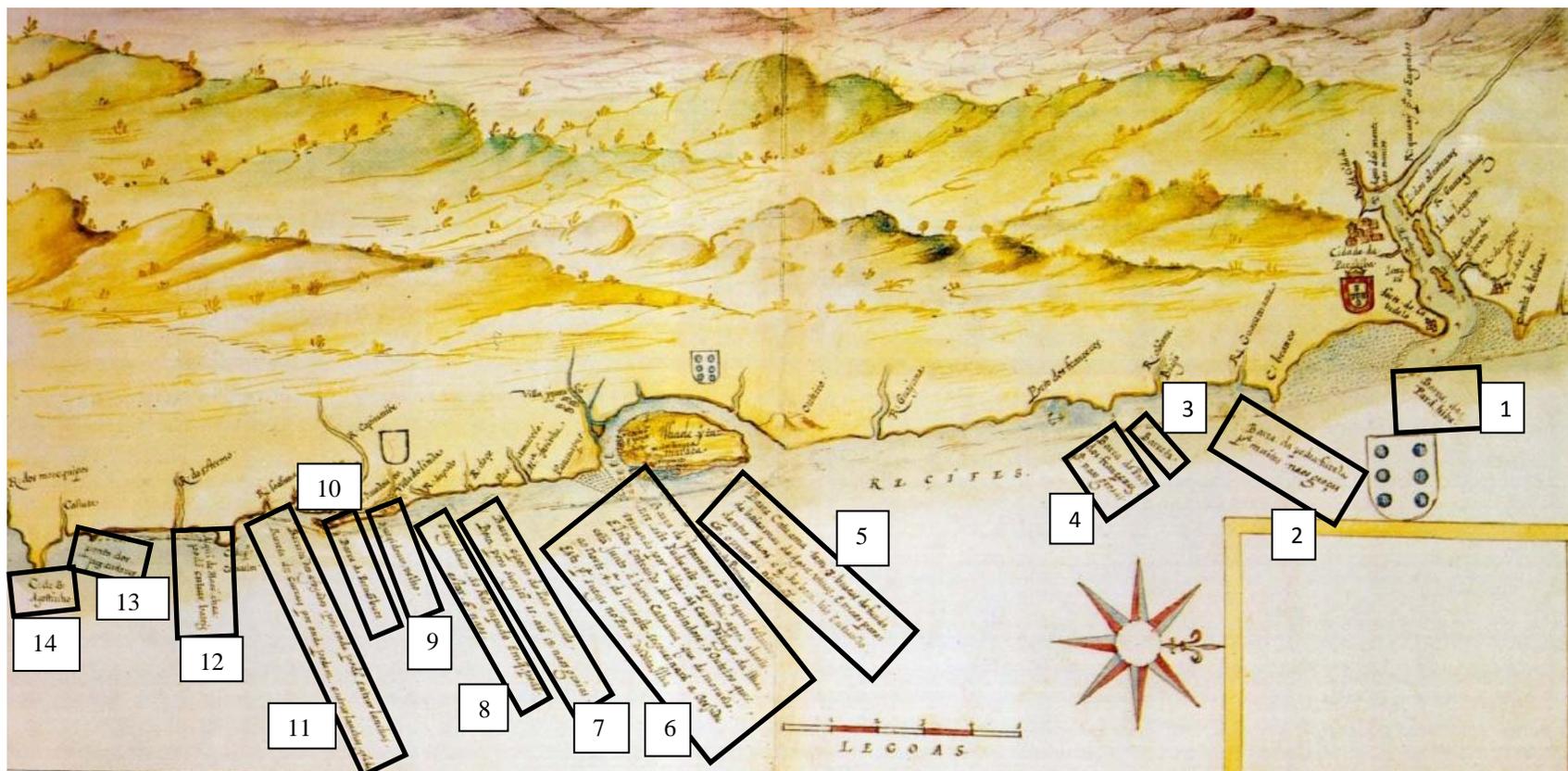
Este levantamento reforça a ideia da importância do porto no contexto colonial, uma vez que cada rio, riacho ou canal que desembocasse no oceano era geralmente utilizado como local para atracagem. De fato, existiam aqueles portos onde a circulação de embarcações era mais intensa e a presença portuguesa mais visível, porém a grande quantidade de pontos de ancoradouros atesta ainda a favor do tráfico, contrabando e ação de corsários e inimigos nas terras do Brasil, o próprio nome com que alguns destes pontos ficaram conhecidos reforça esta hipótese (dois destes portos tem o nome de “Porto dos Franceses”). Muitos destes locais acima citados eram apenas utilizados como zonas de calmaria para que os navios pudessem abrigar-se e, eventualmente, realizar pequenos reparos, limpeza ou reabastecer de víveres e objetos necessários a bordo.

Cada um destes pontos propícios à atividade portuária estava bem descrito em mapas e guias náuticos, além de os cronistas os detalharem em pormenores. As informações contidas nesses documentos diziam respeito à calagem do rio, sedimentação do mesmo e porte do navio que nele poderiam ancorar. Para evitar acidentes, era importante que o comandante adquirisse previamente informações sobre o local onde esperava aportar. Além disto, nos principais portos existiam os “práticos” que seriam aquelas pessoas com grande conhecimento das águas locais e orientariam, assim, os comandantes na entrada ou saída correta da barra desviando as embarcações de arrecifes e bancos de areia. Em suas Notas Dominicais, Tollenare registra a importância do práctico quando precisa se locomover pelo porto em 1816. Segundo ele, a embarcação que o conduzirá “será protegida pelos fortes e guiada através dos bancos de Olinda por um práctico de confiança.”¹⁶⁸

Dando continuidade à análise dos principais portos e ancoradouros das Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá, lançamos mão da cartografia para subsidiar nossos argumentos. A imagem que será apresentada foi produzida por João Teixeira Albernaz I e é datada de 1631. A figura retrata um vasto panorama da situação portuária entre o Rio Paraíba e o Cabo de Santo Agostinho.

¹⁶⁸ TOLLENARE, L. F. **Notas Dominicais**. Coleção Pernambucana. Vol. XVI. Secretaria de Educação e Cultura. Recife. 1978. Pág. 54.

Figura 8: João Teixeira Albernaz, 1631. Carta da Costa Compreendida entre o Rio dos Morequipos e o Rio Mereri. (Marcações nossas)



Fonte: Versão digital do livro “Nova Lusitânia: História da Guerra Brasilica” digitalizado em 2001.

O mapa detalha pormenores da costa do Brasil, dando ênfase principal aos portos e às áreas para atracagem. O autor da imagem registra os principais rios e os portos que a foz dos mesmos abrigava, além das principais enseadas que eram utilizadas como ancoradouros. Na sequência da imagem, foram identificados catorze pontos utilizados para alguma função relacionada à atividade naval entre a foz do rio Paraíba e o Cabo de Santo Agostinho. São eles, na ordem do documento: 1) barra da Paraíba; 2) barra de Pedra furada; 3) barreta; 4) porto dos Franceses; 5) barra de Catuama; 6) barra de Itamaracá; 7) barra e porto de Pau-Amarelo; 8) surgidouro do Rio Tapado; 9) surgidouro Velho; 10) barra de Pernambuco; 11) barreta dos Afogados e barreta dos Currais; 12) na maré cheia pode entrar batéis (Sem nome identificado); 13) ponta dos Pescadores; 14) cabo de Santo Agostinho.

Em alguns dos pontos levantados, o autor se dedica a realizar descrições mais apuradas do porto e/ou da barra. No porto dos franceses, por exemplo, realça-se que o mesmo serve para navios grandes. Já para o de Pedra Furada lembra-se que lá podem entrar naus grossas, como na barra e porto de Pau Amarelo, que pode receber, segundo João Teixeira Albernaz, até 18 naus grossas. Na foz do rio Tapado podiam entrar até 6 naus, enquanto na barra de Afogados e dos Currais poderiam entrar apenas lanchas, embarcações menores.¹⁶⁹

Os dados arrolados por João Teixeira Albernaz, em sua vasta produção cartográfica, se constituem em informações de extrema importância no contexto em que foi produzido. Albernaz, Cosmógrafo Mor de Portugal, realizou seus desenhos para deixar a Coroa integrada ao espaço físico do Brasil. Vale lembrar que, na época de produção do documento, estava em vigor a União Ibérica, assim, o cosmógrafo deveria prestar contas ao rei da Espanha.¹⁷⁰

Dados como a calagem das embarcações que poderiam adentrar em determinada barra ou ancorar em um porto específico eram, nesta época, informações valiosas em tempos de constantes conflitos. Se lembrarmos de que neste momento já se intensificam as investidas holandesas visando se apropriar definitivamente do espaço brasileiro. Qualquer

¹⁶⁹ Salientamos que as descrições referentes a Ilha de Itamaracá serão objeto de análise específica em outro momento deste trabalho.

¹⁷⁰ João Teixeira Albernaz provém de uma tradicional família de cartógrafos portugueses. Principalmente entre 1630 e 1640 realizou vasta produção sobre o espaço brasileiro. Estando inserido dentro do contexto da União Ibérica também realizou vasta produção acerca da América espanhola, sendo que quando se referia a América portuguesa usava o português para detalhar sua obra, e na espanhola, o espanhol. Mais informações sobre o assunto, sugerimos a leitura do artigo: MENEZES, Paulo. **Atlas praguense de João Teixeira Albernaz I** – comparações comentadas de alguns de seus mapas. Anais do III simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica. Ouro Preto: MG, 2009.

que fosse a intenção de uma embarcação em explorar o litoral norte, invariavelmente, teria que obter estas informações, por isso a importância do documento na época.

Pouco tempo depois de João Teixeira Albernaz realizar o desenho citado anteriormente, foi publicado o *Breve discurso das quatro Capitâneas conquistadas, de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, situadas na parte setentrional do Brasil*. O documento foi produzido pelos funcionários da Companhia das Índias Ocidentais e se trata de um relatório detalhado apresentado a Maurício de Nassau, para deixá-lo ciente da situação das novas conquistas da Companhia. O relatório tem caráter eminentemente descritivo, e lista informações diversas como as principais vilas, quantidade de engenhos, igrejas, fortificações, portos e rios das terras recém-conquistadas, além de dedicar espaço para analisar os costumes dos colonos no Brasil.

Sobre os portos da Capitania de Pernambuco, o relatório apresenta:

Os seus portos principais, próprios para abrigar navios grandes, são: o Recife de Olinda, Cabo de Santo Agostinho, atrás da ilha de Santo Aleixo, Barra Grande, rio das Pedras, o seu lagamar, porto de Jaraguá, porto dos franceses, Coruripe. Tem, também, rios próprios para barcos e embarcações pequenas, como o das Jangadas, de Sirinhaém, Formoso, Uma, Camaragibe, Santo Antônio Grande, das Alagoas, São Miguel e rio São Francisco, o qual, apesar de ser um grande rio, não tem barras e portos capazes.¹⁷¹

É importante perceber a semelhança entre o levantamento realizado pelo funcionário de Maurício de Nassau e o mapa de João Teixeira Albernaz no que diz respeito aos principais pontos que eram utilizados como ancoradouros, já que os locais levantados são basicamente idênticos nos dois documentos, inclusive com os mesmos nomes na maioria das vezes.¹⁷² Outra particularidade do documento holandês é a objetividade com que trata os portos em relação à calagem das embarcações que cada um poderia receber, separando-os em dois blocos: aqueles que poderiam receber navios grandes, que necessitam de águas mais fundas para ancorar e realizar manobras, e aqueles que somente poderiam receber barcos e embarcações pequenas. Essas relações eram importantes tanto como fonte de informação básica para os comandantes, quanto para se traçar as estratégias

¹⁷¹ Publicado por José Antônio Gonsalves de Melo, in: MELLO, José Antonio Gonsalves de (ed.). **Fontes para a história do Brasil holandês (v. 1)**. MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória, 1981. Pág. 74.

¹⁷² A abordagem sobre o Rio São Francisco no documento parece provir da dificuldade de adentrar em sua barra, pois a força com que as águas chegavam a sua foz poderiam dificultar a navegação no local, neste e em outras referências o Rio São Francisco aparece como sendo uma zona perigosa. Este pode ser um dos casos que relata Gandavo de rios que vinham com tanta força do interior que se tornavam perigosos a ação naval. Gandavo fala de rios “onde suas correntes fazem afastar as marinhas águas por força, e entram nele com tanto ímpeto que com muita dificuldade e perigo se pode por eles navegar.” In: GANDAVO. op. cit. 2008. Pág. 32

de exploração e ocupação do território, no sentido de viabilizar o escoamento de produção local.

Para a Capitania de Itamaracá, o documento argumenta que o único porto que teria condições de receber embarcações dentro da demanda exigida no momento seria o porto da Barra sul da ilha de Itamaracá. O assunto será melhor abordado no próximo item do nosso trabalho.

O estudo dos portos e suas relações inter-regionais proporciona entender as engrenagens do sistema econômico em que estava inserida a sociedade colonial pelo prisma da microanálise. O ambiente portuário é o palco onde ocorrem trocas culturais, comerciais, e a materialização da presença metropolitana se faz de maneira intensa, ou a ausência desta autoridade se estabelece como ilicitude através de estratégias para burlar o convencional no caso da atuação de estrangeiros inimigos na América portuguesa. Daí a importância do estudo de tais unidades como peças fundamentais no processo de ocupação, exploração e administração colonial.

2.2 – Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre séculos XVI e XVII:

Estudo sobre o transporte marítimo

A Ilha de Itamaracá representou, durante o século XVI, um importante entreposto marítimo. Por ser uma ilha litorânea existem duas barras, uma em cada entrada do Canal de Santa Cruz, estas barras eram visitadas por navios desde os primeiros anos após o descobrimento, este fluxo contínuo de embarcações proporcionou a instalação de dois ancoradouros, um em cada extremo do local. Seriam eles a Barra de Itamaracá, na entrada sul, e a barra de Catuama, na norte, cada qual com seu porto.

Apesar de muitos atrativos a fixação e desenvolvimento econômico do local, que já foram expostos anteriormente, a Ilha de Itamaracá não obteve uma evolução qualitativa e estrutural de seus portos, logo se tornando uma zona portuária secundária em relação a outros pontos do Brasil, isto já em fins do século XVI.¹⁷³ A opção de ocupar a região de Recife e Olinda, com um porto mais cômodo e também com boas condições de habitação, parece ter concorrido para este menor desenvolvimento que a Ilha apresentou como ponto de parada de embarcações visando fins comerciais em grande escala.

¹⁷³ NASCIMENTO, Ana. LUNA, Suely. LOPES, Josué. Na rota das navegações: análise do transporte marítimo na ilha de Itamaracá nos séculos XVI e XVII. **Clio – Série arqueológica**. Recife: Vol. 25, n.2. p 1-17.

Apesar disto, a Ilha de Itamaracá era constantemente frequentada por navios, visando finalidades diversas, inclusive comerciais, já que eram vários os engenhos no interior da Ilha, alguns deles em funcionamento desde o século XVI, e o escoamento da produção local geralmente era feito a partir do porto de Itamaracá inclusive de pau-brasil, ou mesmo frutas tropicais, madeira e matéria-prima para construção.

Na ocasião da elaboração dos estudos para a possível implantação do sistema de navegação costeira a vapor, foi escrito pelo Engenheiro e diretor das obras públicas de Pernambuco José Mamede um relatório detalhado sobre as reais condições do litoral pernambucano que viabilizariam, ou não, a implantação do sistema em 1851. Sobre a Ilha de Itamaracá José Manede comenta:

Os portos de Itamaracá e Catuama, situados o primeiro na extremidade sul da Ilha do mesmo nome, em distância de seis léguas desta cidade, e o segundo na extremidade norte, em distância de oito léguas desta capital, consta que foram antigamente ambos acessíveis a navios de grande lotação, os quais subiam pelo rio de Igarassú e iam ancorar quase junto a vila de mesmo nome; Porém hoje acham-se obstruídos de maneira que apenas permitem ancorar navios junto a barra, sem poderem aproximar-se muito da terra por falta de profundidade, o que é um grande embaraço a navegação a vapor.¹⁷⁴

As constatações a que chega o engenheiro argumentam dois sentidos: primeiro em relação ao fato de que a Ilha de Itamaracá ter sido uma importante área portuária em tempos remotos, com barras e portos que poderiam receber embarcações de grande calagem sem grandes entraves; e segundo a favor do progressivo declínio que o local, como opção de porto, entrou já no século XVII.¹⁷⁵ O assoreamento das barras já era mencionado em documentos no início deste século como um empecilho a navegação segura no local.

Dando continuidade a este tópico, iniciaremos uma análise da organização portuária da Ilha de Itamaracá, buscando compreender como a Ilha se articulou para receber navios nos primeiros séculos da colonização. Lançaremos mão, para tal, das descrições de cronistas e iconografias da época principalmente.

¹⁷⁴ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. op. cit. 1989. Pág.63

¹⁷⁵ Afim de apresentar mais argumentos em relação a utilização da Ilha de Itamaracá enquanto zona portuária, é que nos distanciamos do recorte temporal proposto.

2.2.1 – Barras e portos de Itamaracá

O historiador Guilherme Medeiros lembra, em seus estudos, que “a Ilha de Itamaracá e seu entorno foi, senão a primeira, das primeiras áreas da costa brasileira utilizada pelos europeus para atividades permanentes.”¹⁷⁶ Este argumento está relacionado principalmente com as atividades portuárias que a ilha apresentava já no início do século XVI; inclusive devido a instalação da Feitoria de Cristóvão Jacques naquela região em 1516, um ponto já abordada suficientemente neste trabalho.

Diversos rios que adentravam na zona açucareira dessa região e áreas de exploração de pau-brasil desembocavam no canal de Santa Cruz, o que transformou a área em centro distribuidor da produção local. Ao longo do século XVI e XVII, essa produção era embarcada, na maioria das vezes, para o porto do Recife e de lá encaminhada a seus destinos no além-mar. Entre estes rios que despejam no Canal podemos citar o Itapessoca, Tejucupaco, Siri e Congo.¹⁷⁷

Para atender tal demanda no território de Itamaracá existiu um porto que se constituía como o principal desta capitania, na entrada sul do canal de Santa Cruz e às margens da vila de Nossa Senhora da Conceição. A atividade marítimo-comercial começou a moldar, definitivamente, a conjuntura social da cidade. As boas condições para aportar que a Ilha de Itamaracá apresentou a fez se destacar no espaço colonial, estando registrada na maioria das iconografias que representaram as conquistas europeias no século XVI e XVII.

A configuração de um bom porto que foi identificada na barra sul da Ilha de Itamaracá desde a década de 1510 fez com que esta fosse uma das primeiras áreas utilizadas com finalidades portuárias visando interesses comerciais. Na região, sendo que na porção continental, já era utilizado o “porto de Pernambuco” na época do funcionamento da feitoria de Cristóvão Jacques. O porto tinha este nome devido à configuração da entrada da barra, uma vez que o vocábulo pode significar “furo ou arrebentação no mar”. Mais tarde, o nome como era conhecido este ponto foi utilizado para designar a Capitania de Pernambuco e o porto do Recife utilizado de forma mais incisiva, assim o território insular se fixou como “Itamaracá”, na medida em que os portugueses se apropriaram do vocábulo indígena. Estes fatores atestam para a frequente utilização da região de maneira geral como zona portuária.

¹⁷⁶ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. Pág. 89.

¹⁷⁷ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001. Pág. 89.

Com a fundação da vila de Nossa Senhora da Conceição no território da Ilha, e a sua elevação à categoria de sede da Capitania de Itamaracá ainda nas primeiras décadas do século XVI, a atividade portuária na região se concentra, principalmente, na porção insular, também como um esforço em dar incentivo ao desenvolvimento local. Assim, a barra da Ilha de Itamaracá aparece no *Dicionário Topográfico, Estatístico e Histórico da Província de Pernambuco* descrita da seguinte maneira: “é muito franca e conserva ainda muita água em todo o canal que vai da barra ao porto da ilha.”¹⁷⁸ O dicionário, datado em meados do século XIX, se constitui em mais um argumento a favor da Ilha como uma área de atuação portuária, já que nesta época o porto local ainda figura como em atividade.

É de frei Vicente do Salvador uma das descrições mais detalhadas analisadas relativas à situação portuária da Ilha de Itamaracá em documentos históricos acessíveis em nossa pesquisa. Em 1627, o Frei descreve o porto em relação à vila de Nossa Senhora da Conceição e fala ainda sobre a capacidade de receber navios em cada entrada da Ilha de Itamaracá, além de registrar a perícia necessária a um comandante de embarcação para entrar com segurança na barra. Segundo ele,

A Ilha de Itamaracá tem duas léguas de comprido, ou pouco mais; ao redor dela vem desembocar cinco rios, dos quais o de Igarauçu, que demarca e extrema esta capitania da de Pernambuco, e está em 7 graus e um terço, alaga da ilha da parte sul, onde está a dita vila e o porto dos navios, os quais para entrarem tem por baliza e sinal umas barreiras vermelhas, com as quais pondo-se a nordeste-sudeste entram pela barra a vontade.¹⁷⁹

Em relação ao local estudado neste trabalho, alguns aspectos da descrição do autor são mais latentes a nossa proposta. Inicialmente frei Vicente argumenta em relação à quantidade de rios que deságuam no canal de Santa Cruz e entre eles enfatiza o rio de Igarauçu, o qual se constituía no principal acesso à vila de mesmo nome, e era importante núcleo urbano da Capitania de Pernambuco. Este rio desemboca na região onde estaria localizado o porto da Ilha, portanto, próximo à Vila de Nossa Senhora da Conceição.

Desde o século XVI, a Ilha de Itamaracá e seu principal porto são registrados como sendo uma área de navegação delicada e perigosa a desavisados. Isto pela incerteza de suas correntes e suas margens assoreadas. A entrada na barra demandava uma especial atenção dos pilotos; era preciso encontrar um rumo que desviasse dos traiçoeiros bancos de

¹⁷⁸ HONORATO, Manuel da Costa. **Dicionário topográfico, estatístico e histórico da Província de Pernambuco**. Recife: Governo do Estado de Pernambuco. 1976 (edição fac-símile). Pág. 86

¹⁷⁹ SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009. Pág. 94.

areia que se avolumavam.¹⁸⁰ Esta seria a referência na realização da baliza, para a Ilha eram utilizados aspectos naturais como árvores ou construções de destaque para orientar a entrada correta no porto.¹⁸¹ Este aspecto será alvo de especial atenção na ocasião da análise da fala dos cronistas e viajantes da época analisados neste trabalho.

Outro importante fator abordado pelo Frei é a necessidade de especificar a forma de entrada correta na barra da Ilha de Itamaracá. Esta passagem daria acesso à vila de Igarassu, à de Conceição e ao porto da Ilha, por isto a importância da descrição. O artifício de se utilizar de construções ou aspectos geográficos para guiar a entrada correta em barras e portos era comum a todos os navegantes, independente da bandeira utilizada. Para entrar na barra sul de Itamaracá, frei Vicente utiliza as “barreiras vermelhas” que deveriam servir de guia para realização da baliza dos navios no momento de realização das manobras para aportar.¹⁸² O cronista completa ainda que a embarcação deve ser mantida no sentido nordeste-sudeste ao entrar na barra sempre guiando-se pelas barreiras. Assim, o canal de Santa Cruz, que era temido nas suas margens pela inconstância de seu fundo, surgia com águas fundas e calmas em alguns trechos, cabia aos pilotos compreender estas dinâmicas.¹⁸³

Na figura 8, já apresentada neste trabalho, também temos um importante documento com informações náuticas sobre a navegabilidade na Ilha de Itamaracá. Nela se lê sobre o porto de Itamaracá:

Barra de Itamaracá, com a qual estando nordeste sudoeste, este se ponha a proa a [loeste] tomando por baliza as casas do lugar da ilha. E indo entrando descobrindo-se o outeiro que está junto à barra Catuama que de [moradas] ao norte quarta do noroeste se governará a [OesSudeste]. Esta para surgir no porto da dita Ilha.¹⁸⁴

É interessante observar que a descrição em vários momentos se assemelha àquela realizada pelo frei Vicente do Salvador e apresentada na citação anterior. As indicações das orientações geográficas nos dois textos é, basicamente, a mesma. Ambas indicando que se tome a direção nordeste-sudeste, porém a melhor baliza para a embarcação indicada por João Teixeira Albernaz em seu mapa deveria ser orientada a partir das casas da Vila de Nossa Senhora da Conceição. Estas orientações seriam para “surgir no porto da dita ilha”,

¹⁸⁰ NASCIMENTO, Ana. LUNA, Suely. LOPES, Josué. op. cit. 2010.

¹⁸¹ BARLAEUS, Gaspar. op. cit. 1980.

¹⁸² SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009. Pág. 94.

¹⁸³ SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009.

¹⁸⁴ Leitura paleográfica do item 6 da figura 8, apresentada nesta dissertação.

como indica a iconografia. Vale ressaltar que o mapa de Albernaz foi produzido por volta de 1631 e a História do Brasil, do Frei Vicente é datado de 1627. Portanto, a proximidade temporal dos dois documentos pode ter relação com a semelhança das descrições.¹⁸⁵

Ao analisar a Capitania de Itamaracá, Gabriel Soares de Sousa realiza um detalhado levantamento acerca da navegabilidade no local no século XVI. Segundo ele:

Itamaracá é uma ilha de duas léguas onde está a cabeça dessa capitania e a vila de Nossa Senhora da Conceição. Do redor desta ilha entram no salgado cinco ribeiras, em três das quais estão três engenhos; onde se fizeram mais, se não foram os potiguares, que vêm correndo a terra por cima e assolando tudo. Até aqui, como já fica dito, tem o rio de Itamaracá umas barreiras vermelhas na ponta da barra; e quem houver de entrar por ela adentro ponha-se nordeste-sudoeste com as barreiras, e entrará a barra à vontade, e daí para dentro o rio ensinará por onde hão de ir. Por esta barra entram navios de cem tonéis, e mais, a qual fica da banda do sul da ilha.¹⁸⁶

Sobre a navegação na ilha de Itamaracá e em seus arredores, Soares de Sousa lembra que deveriam ser utilizadas as barreiras vermelhas na ponta da barra para guiar a entrada correta, estas também indicadas em outras descrições sobre a navegabilidade desta região. Aparentemente estas barreiras são algum morro no local em que o solo está amostra, revelando coloração alaranjada. Estas barreiras, se bem observadas pelos pilotos, poderiam guiar com tranquilidade uma embarcação que buscasse o porto local, somente através da informação adquirida previamente, de lá, o próprio curso do rio seria o caminho natural. Outro fator importante mencionado no documento é a qualidade dos navios que poderiam adentrar na barra com tranquilidade, estes deveriam ter no máximo cem tonéis, não foi possível atualizar esta medida.¹⁸⁷ Para a Barra de Catuama e seu porto, Gabriel Soares de Sousa realça apenas que “pela qual se servem os caravelões da costa.”¹⁸⁸

Importante também observar a evidência que Gabriel Soares realça em relação aos rios próximos a ilha e os engenhos que a várzea destes abrigavam, ainda argumenta que não fosse o entrave indígena, a exploração da região poderia ser ainda mais completa.

A semelhança entre as descrições de Gabriel Soares de Souza e do Frei Vicente do Salvador impressionam, este seria um indício de que o Frei em algum momento teve acesso aos escritos de Gabriel Soares, seja na biblioteca de Manuel Severim de Faria ou em algum dos arquivos em que pesquisou em Portugal, o que é mais provável.¹⁸⁹ Vale

¹⁸⁵ SALVADOR, Frei Vicente .op. cit. 2009.

¹⁸⁶ SOUSA, Gabriel Soares de. op. cit. 2010. Pág. 50.

¹⁸⁷ SOUSA, Gabriel Soares de. op. cit. 2010. Pág. 50.

¹⁸⁸ SOUSA, Gabriel Soares de. op. cit. 2010. Pág. 50.

¹⁸⁹ Na revisão da *História do Brasil* elaborada por Capistrano de Abreu em 1919 e publicada na edição de

salientar que a diferença de tempo entre o termino de uma obra para a outra é de cerca de 40 anos. Gabriel Soares de Souza era português e teria vindo ao Brasil procurando riquezas, se fixado na região do recôncavo baiano, escreveu o *Tratado descritivo do Brasil em 1587* visando conseguir mercê para explorar minas de pedras preciosas que acredita existirem adentrando o sertão pelo Rio São Francisco.¹⁹⁰ Fernanda Trindade Luciane, na introdução da edição de 2010 desta obra ressalta que este documento circulou entre as cortes ibéricas ainda no século XVI.¹⁹¹ Pela sua riqueza de informações não foi publicado, mais não seria difícil que Frei Vicente do Salvador tenha tido acesso ao manuscrito para escrever sua obra e tenha copiado algumas partes do mesmo, aliás as cópias são uma característica da *História do Brazil* de Salvador que Capistrano de Abreu já havia mencionado.¹⁹²

Por volta de 1636, já efetivada a dominação holandesa, Joan de Laet, em nome da WIC, realiza uma detalhada descrição da costa das Capitanias conquistadas, dando ênfase aos portos. Segundo o tópico *Descrição da Costa ao norte de Olinda*, a descrição é densa sobre Itamaracá e seus portos:

A Ilha de Itamaracá tem duas barras, das quais a Meridional é a mais funda, podendo achar-se nela, na maré cheia, até 18 pés de água. Quem quiser lá entrar encontra uma boa baliza em uma árvore que está na ponta da terra do lado sul do rio e deve ficar com este ponto a oeste quarta a sudoeste, para entrar e então ancorar diante da Fortaleza de Orange, em quatro braças de água, ou seguir até a cidadezinha de Nossa Senhora da Conceição. É possível também navegar ao redor dela na maré alta.¹⁹³

A descrição realça a profundidade do canal de Santa Cruz, que poderia desta maneira receber navios de maior calagem. Acerca da baliza das embarcações, Laet aponta uma árvore como a melhor opção para realização da arriscada manobra. Um ponto importante observado na descrição do cronista é que este apresenta a opção de ancorar logo na entrada da barra, em frente ao Forte Orange ou seguir até o porto da vila. Esta informação não é recorrente na documentação, mas sendo o forte uma importante unidade funcional do sistema defensivo local, parece lógico a necessidade de ancorar diretamente em suas redondezas.

2009 este pesquisador indica que Frei Vicente tinha contato com o intelectual Manuel Severim de Faria, tendo acesso inclusive a sua biblioteca e a documentos que estavam sobre sua posse. Ver: SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009.

¹⁹⁰ SOUSA, Gabriel Soares de. op. cit. 2010. Pág. 10

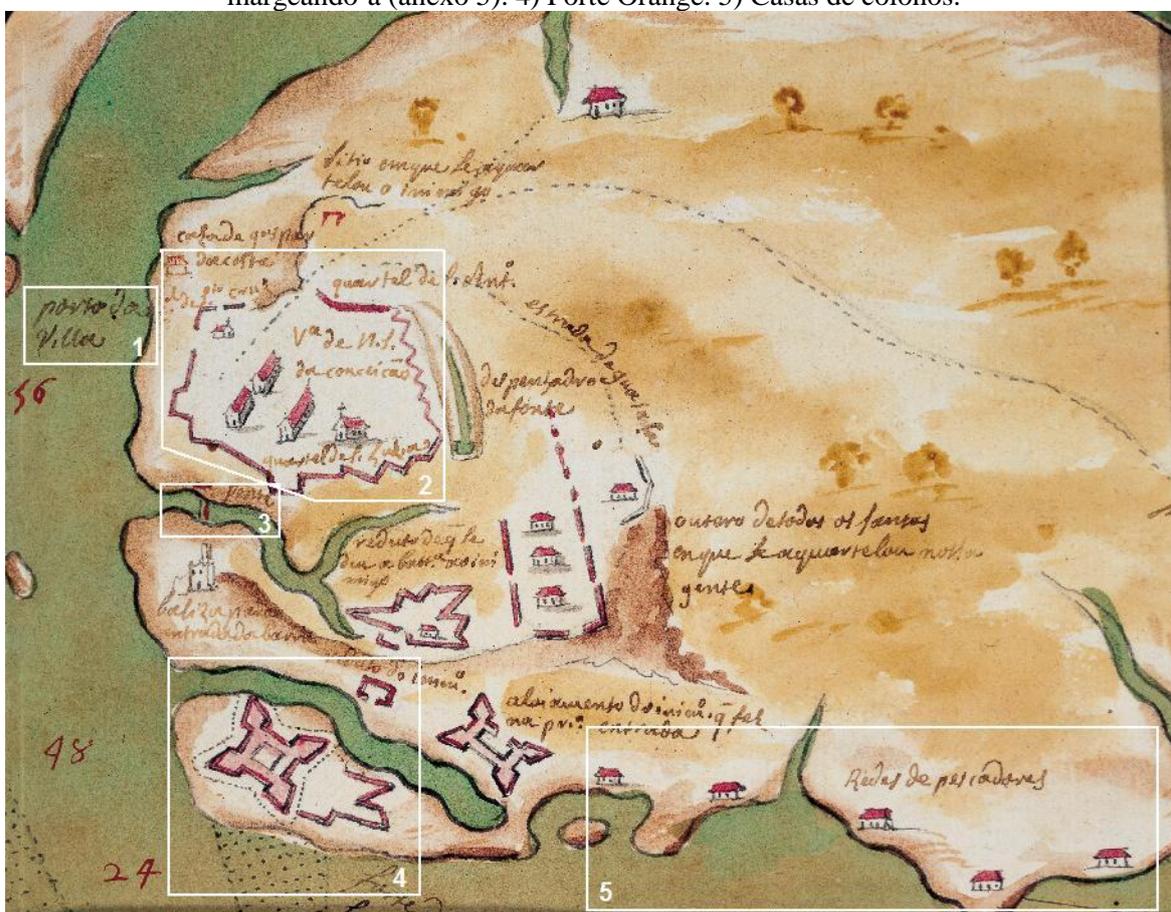
¹⁹¹ SOUSA, Gabriel Soares de. op. cit. 2010. Pág. 13.

¹⁹² Ver: SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009.

¹⁹³ LAET, Joan de. **História ou Anais dos feitos da Companhia privilegiada das Índias Ocidentais desde o começo até o fim do ano de 1636**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM. Pág. 407

Em 1640, João Teixeira Albarnaz representa o espaço da Ilha de Itamaracá em pormenores. Na iconografia, é possível identificar diretamente a posição do porto principal da Capitania já marcado no território da Ilha com o nome de “Porto da vila”, que seria a vila de Conceição. Esta deveria vigiar o porto e foi nitidamente representada no espaço em sítio fortificado com a legenda em português indicando sua localização. Nesta época, já estavam erguidas as estruturas do Forte Orange, na entrada da barra, que também foram registradas no desenho.

Figura 9: Autor: João Teixeira Albarnaz. "Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e o fortificação da Villa". 1640. (Marcações nossas). 1) Porto da Vila. 2) Vila de Nossa Senhora da Conceição. 3) Ponte que dava acesso a Vila a partir margeando-a (anexo 5). 4) Forte Orange. 5) Casas de colonos.



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. op. cit. 2002. Imagem número: PE38ab.

A imagem foi realizada com o intuito de atualizar a corte a respeito dos passos holandeses no espaço colonial, como o próprio título sugere: "Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e o fortificação da Villa".

Além disto, a figura informava dados sobre a capacidade de navegação no canal de Santa Cruz, que era conhecimento valioso em tempos de conflitos constantes. O primeiro aspecto importante é a identificação da calagem do canal em diversos pontos, apresentado em números ao longo do rio. Depois, as áreas assoreadas que eram identificadas como diversos pontos próximos à entrada da barra, percebe-se que, à medida que se adentra na barra, as condições de navegação melhoram, concorrendo para que nas proximidades da zona portuária, as condições de navegabilidade sejam mais favoráveis que na entrada.¹⁹⁴

Outro detalhe importante que deve ser observado é a identificação, por pontilhado, das principais rotas de acesso ao interior da Ilha, as quais eram um conhecimento decisivo em prováveis batalhas. Cruzando as informações da iconografia de Albernaz com a descrição elaborada pelo frei Vicente do Salvador, é possível perceber a relação direta entre a vila de Conceição e o porto, principalmente no sentido geográfico, quando o Frei realça que próximo onde desaguava o rio de Igaracu, é que estariam o porto da Ilha e a Vila. Na imagem, este indicativo se confirma pela proximidade entre as duas unidades.

Muitos relatos de época registram a barra da entrada da Ilha de Itamaracá como uma área de perigosa navegação devido ao acelerado processo de assoreamento do local. Nas iconografias, a área é representada com pontilhamento no mar. Nestes locais é perigoso navegar, pois se limita à entrada segura no local a um canal mais estreito, sendo ambas as margens potencialmente perigosas a pilotos e comandantes desavisados. Em 1647, Gaspar Barlaeus já alertava para este aspecto do canal de Santa Cruz, quando enfatiza que “O Rio de Itamaracá só poderia ser navegado por navios menores, sendo estéril e inculto o solo circunjacente. E o porto cheio de bancos de areia (...)”¹⁹⁵. Estes bancos de areia que parecem se tornar cada vez mais numerosos no local, foram um dos principais fatores de enfraquecimento da atividade portuária em Itamaracá, pois este cada vez mais não apresentava condições favoráveis à navegação em grande escala. Desta maneira, Afonso Arinos de Melo Franco diz sobre a Ilha de Itamaracá do século XVII: “a

¹⁹⁴ Não foi possível identificar a unidade em que a numeração que registra a profundidade média do canal de Santa Cruz em diversos pontos foi realizada, o que observamos é que a numeração é crescente a partir da barra até o porto.

¹⁹⁵ BARLAEUS, Gaspar. op. cit. 1980. Pág. 80.

barra era ruim, com água funda mais escassa, embora a povoação fosse densa (cerca de 500 brancos).”¹⁹⁶.

A fala de Afonso Arinos argumenta, novamente, em relação a estes problemas técnicos que envolviam a navegação em Itamaracá, pois dá ênfase à satisfatória profundidade do canal nas proximidades do porto, porém lembra que esta água é escassa. Então, associamos esta escassez, também, ao assoreamento do canal, que limitava as águas navegáveis.

No momento da elaboração do livro de Barlaeus, que escreveu para rememorar aos feitos de Maurício de Nassau nas terras do Brasil, o porto de Itamaracá já se apresentava em exponencial declínio e um interessante argumento utilizado por Barlaeus é a grande quantidade de naufrágios ocorridos, na barra e porto de Itamaracá, principalmente pelo aceleração do processo de assoreamento do rio e da imperícia dos navegadores. Segundo o relato de Barlaeus, o porto da Ilha de Itamaracá é “já mal afamado pelo naufrágio de várias naus.”¹⁹⁷.

O sucesso da viagem marítima dependia de vários fatores, entre eles a experiência da tripulação ou boas condições climáticas. Entretanto, muitas naus acabavam naufragando ao tentarem cruzar o oceano ou mesmo se deslocarem pela costa entre portos diversos. Desde o século XVI, com o aceleração da exploração comercial e colonização, centrada principalmente na ação naval, o número de naufrágios também aumentou. Nesta época, era comum relacionar a sorte do naufrágio com o ditado seguinte: *O mar comeu a nau*. Na nota histórico-bibliográfica, da edição de 1942, da História Trágica Marítima, lê-se sobre o assunto que “Desde o início do século XVI o numero de naufrágios aumentou. Por vezes sucedia que eles ocorriam longe da costa, não se salvando ninguém; da nau perdida não havia mais notícia.”¹⁹⁸

Os fatores que poderiam levar um navio a afundar podem ser de caráter diverso. Entre os principais motivos de naufrágios no período colonial, temos: fatores estruturais, ligados a questões físicas da embarcação; fatores náuticos, relacionados á falta de precisão de instrumentos de navegação; fatores hidrometeorológicos, falta de conhecimento das questões geográficas; fatores humanos, que dizem respeito as questões de imperícia ou

¹⁹⁶ FRANCO, Afonso Arinos de Melo. **Desenvolvimento da Civilização Material no Brasil**. Rio de Janeiro:TOPBOOKS, 2005. Pág.72.

¹⁹⁷ BARLAES, Gaspar. op. cit. 1980. Pág. 80.

¹⁹⁸ BRITO, Bernardo Gomes de. **História Trágico Marítima**. Porto: Port Ucalense editora, 1942. Pág. 7

imprudência do comandante ou da tripulação; fatores patológicos, ligados a questões de doença a bordo e por fim fatores bélicos, relacionados a guerra.

Pelas descrições da zona portuária de Itamaracá, muitas vezes apontada como perigosa e de difícil navegação, podemos constatar que o motivo pelo qual levou a ocorrência desta grande quantidade de naufrágios em Itamaracá, que ressalta Barlaeus, está relacionado a dois fatores principais: às questões geográficas, no que diz respeito, principalmente, ao assoreamento da barra e aos fatores humanos, já que apesar das várias iniciativas de descrever a barra e a entrada correta na mesma, muitos desavisados chegavam ao local. Barlaeus continua sua descrição apontando que até mesmo a grande quantidade de naufrágios em Itamaracá já se tornavam um empecilho a outras embarcações que desejassem ancorar no local.¹⁹⁹

Em contrapartida, José Antônio Gonsalves de Mello, na sua obra *Tempo dos Flamengos*, lembra que o porto da Ilha de Itamaracá, na época da dominação holandesa, era também utilizado para realização da manutenção de navios. Em um documento citado por este pesquisador, lê-se que a Ilha “possui bom porto com 16 a 17 pés d’água e é seguro e no qual os navios podem ser reparados, limpados e calafetados.”²⁰⁰. Desta maneira, é possível ter uma visão diferenciada da área portuária de Itamaracá. Apesar dos problemas funcionais do porto principal da Ilha de Itamaracá, a mesma ainda manteve intensa atividade naval. A questão da segurança no local, que realça o documento, deve ser vista na ótica de sua funcionalidade e conhecimento, ou seja, para aqueles que realmente conheciam o lugar, a barra e o porto como locais seguros.

Ao analisar o transporte marítimo durante o período holandês, Rômulo Luis Xavier do Nascimento elabora uma tabela com a movimentação de navios entre as diversas partes do domínio. A partir deste trabalho, realizamos um resumo da tabela, na qual Itamaracá aparece como destino ou procedência de embarcações no ano de 1635. Assim, temos:

¹⁹⁹ BARLAES, Gaspar. op. cit.1980. Pág. 80.

²⁰⁰ MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Tempo dos Flamengos**. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2001. Pág. 45.

Quadro 3: Movimentação de navios com origem ou destino a Capitania de Itamaracá durante o ano de 1635.²⁰¹

NATUREZA	NOME	DATA	CARGA E/OU INFORMAÇÕES	PROCEDENCIA
Chalupa	Duitzendbeen	06/04 entrada	2 pipas de cal, 700 bananas e 20 cocos de Igarassú	Itamaracá (Procede)
Chalupa	Duitzendbeen	13/04 (entrada)	320 cocos	Itamaracá (Procede)
Chalupa	Groningen	04/05 (saída)	Missiva do Capitão Jacob Petri e 6 pipas de Cal	Itamaracá
Cruzador	De Bonte Craiji	27/05 (chegada)	Madeira para as pradarias do Recife	Itamaracá (procede)
Cruzador	De Goltvinck	30/09 (chegada)	Viveres	Itamaracá (Procede)
Galeota	Het Duifjie	18/10 (chegada)	Tinha levado materiais para a Ilha	Itamaracá (procede)
Cruzador	De Bonte Craiji	13/11 (chegada)	Lenha para padaria	Itamaracá (procede)
Cruzador	De Bonte Craiji	20/11 (saída)	Viveres	Itamaracá (destino)
Cruzador	De Cauwe	23/12 (saída)	Provisões	Itamaracá (destino)
Cruzador	De Meerminne	22/01 (saída)	Viveres e recomendações para que se inspecione a Milícia	Itamaracá (destino)
Galeota	De Doffer	27/01 (saída)	Transportava doentes e feridos	Itamaracá (destino)
Galeota	De Doffer	01/02	Carta pedindo material	Itamaracá

²⁰¹ Fonte: Adaptado da *Tabela das embarcações que entraram e saíram do Porto de Recife (ano de 1635)*. In: NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. **O desconforto da Governabilidade: Aspectos da administração no Brasil Holandês (1630 – 1644)**. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: ICHF/UFF, 2008. Pág. 274 – 296.

			para a construção do Forte Orange	(procede)
Cruzador	Lichthart	22/02 (saída)	Viveres	Itamaracá (destino)
Cruzador	De Phaesant	24/04 (saída)	Bens de comércio	Itamaracá (destino)

Apesar de se restringir a administração holandesa e em um ano apenas, é possível observar que era intensa a atividade portuária oficial em Itamaracá. Os principais produtos que transitavam entre a Capitania refletem também a produção local. Viveres, madeira e cal, principalmente este último era produzido em larga escala na Ilha de Itamaracá. Também estão registrados os documentos administrativos, solicitações e recomendações sobre a governança local. Assim, interpretamos que mesmo não sendo eleita sede do governo holandês, a ligação com a Ilha e com a Capitania, neste período, era intensa e se fazia com diversas intenções, como atesta o documento.

Em 1637, Franz Post confecciona um quadro em que se apresenta a Ilha de Itamaracá vista a partir de Igarassu. Na parte central, a figura apresenta a vila de Nossa Senhora da Conceição em uma área plana no alto da colina, e ainda é possível observar algumas construções no núcleo urbano. O desenho foi realizado a partir do continente com visão específica do canal de Santa Cruz, e a entrada da barra da Ilha de Itamaracá.

Figura 10: Frans Post. Ilha de Itamaracá. 1637.

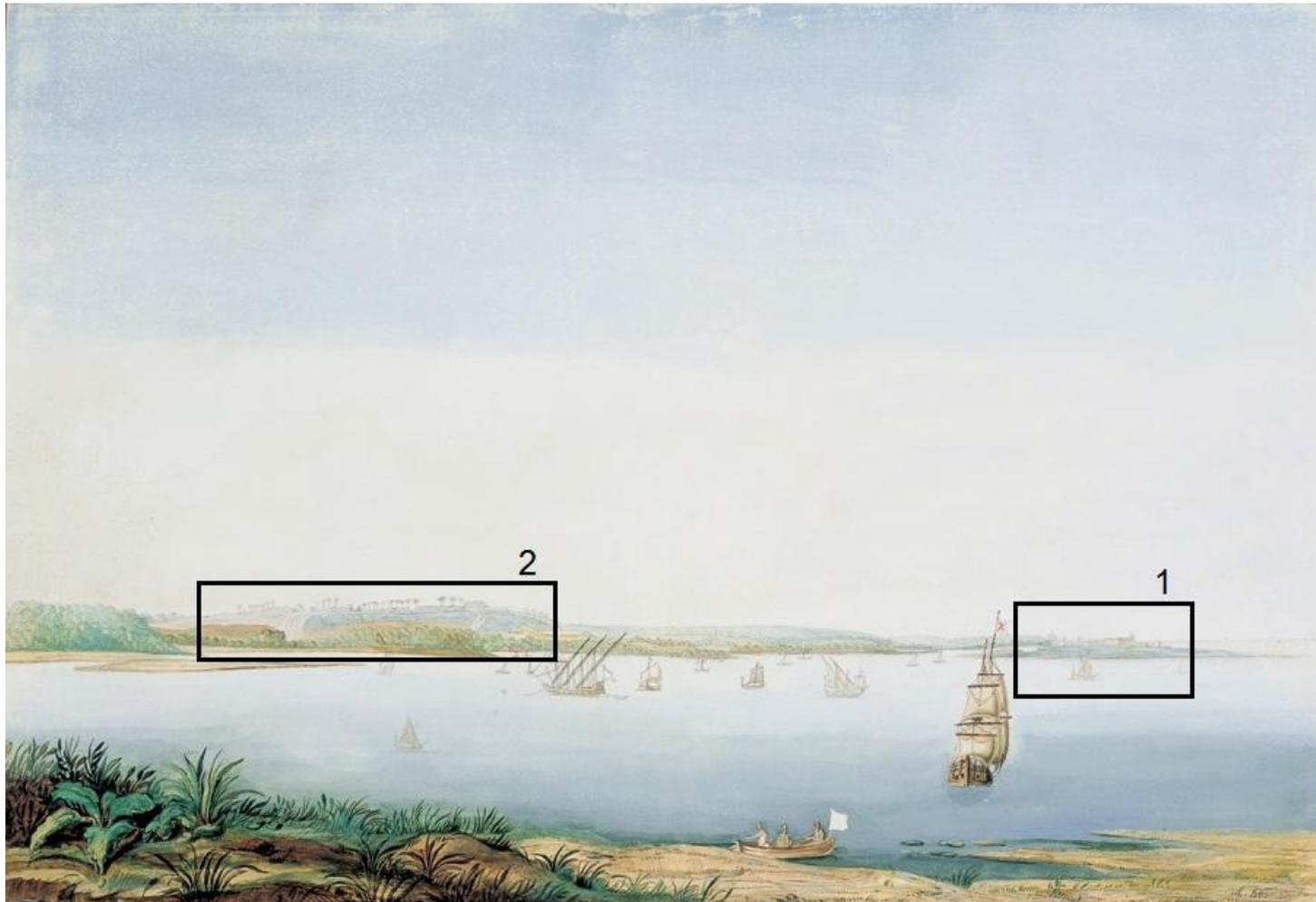


Fonte: BARTHEL, Stela. op. cit. 2007. Pág. 13

Apesar de não trazer, aparentemente, nenhuma informação sobre a navegação no local, este desenho provavelmente serviu de base para a elaboração de outra imagem, de autoria atribuída a Johannes Vingboons, confeccionada em 1665.²⁰² Nesta figura 11 são observados diversos outros aspectos, como o Forte Orange que aparece registrado na entrada da barra, além da intensa movimentação de navios no Canal, entre e Ilha de o Continente.

²⁰² Esta conclusão a que chegamos está relacionada a semelhança entre os dois desenhos, sendo um confeccionado cerca de 30 anos após o outro. Bianca Machado Muniz apresenta em um artigo alguns indícios de que as obras de Vingboons, foram compiladas a partir de precedentes elaborados por Post e George Marcgrave, a autora explica que Vingboons, também inserido no contexto holandês, mesmo não tendo estado no Brasil teve acesso a boa parte da produção destes artistas. Sobre o assunto ver: MUNIZ, Bianca Machado. **Desvendando imagens:** aspectos da reconstituição virtual do forte Maurício através da cartografia histórica holandesa. Anais do I simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Paraty: 2009.

Figura 11: Autor: Johannes Vingboons. imagem sem titulo. 1665. Marcações nossas. 1)Forte Orange. 2)Vila de Nossa Senhora da Conceição.



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. op. cit. 2002. Numero da imagem: PE42

É interessante notar que a pintura apresenta indícios de uma vasta variedade de embarcações de diversos tamanhos e tipos que circulavam no local, de forma intensa na zona portuária da Ilha, tanto numa margem, como na outra do canal de Santa Cruz. Este é mais um indício da relevância do local em relação a atividades envolvendo a ação marítima. Complementando o mapa anterior, Vingboons realça a movimentação de navios no local além de registrar o forte, mesmo sem nunca ter visitado a região.

Em relação às transações comerciais no porto da barra de Itamaracá, de acordo com as Ordens Régias da Capitania de Itamaracá, é possível caracterizar o local como sendo uma alternativa prática em detrimento do porto do Recife, onde existia uma estrutura alfandegária e de fiscalização bem mais estruturada. Assim, fugindo da intensa vigilância no Recife, os navios poderiam atracar em Itamaracá e distribuir suas mercadorias por terra aos seus destinos.²⁰³

O controle da área portuária da barra de Itamaracá estava relacionado à administração da vila de Nossa Senhora da Conceição. O principal porto local era no próprio território da Ilha, porém, também era possível atracar nas proximidades dessa região na porção continental, ainda no canal de Santa Cruz, em território sob a jurisdição de Itamaracá e onde o controle régio não acontecia de forma intensa, já que nem mesmo na Ilha de Itamaracá funcionava de forma satisfatória.

Este fator de deficiência administrativa em relação à logística portuária de Itamaracá já vinha sendo questionado desde a restauração da Ilha após a dominação holandesa. Somente a partir do século XVIII é que se começa a pensar, em Portugal, na construção de uma casa de Alfândega específica para cuidar das questões relativas ao porto de Itamaracá.²⁰⁴

Em 1710, existem recomendações nas Ordens Régias solicitando a construção de uma casa de Alfândega em Itamaracá e a importância que a instituição tem. Conforme a leitura do documento, constata-se a necessidade da obra, pois construindo-se a alfândega, as transações relacionadas ao porto de Itamaracá deixariam de acontecer em casas de

²⁰³ Esta prática de contrabando ainda era registrada em fins do século XVII e início do XVIII, na documentação os responsáveis pelo porto do Recife reclamam a Coroa providências para que a fiscalização no Porto de Itamaracá seja mais enfática já que os prejuízos eram grandes, devido aos desvios provocados. APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1, folha 49, data 1705.

²⁰⁴ Em 1710 se tem relatos da importância da construção da Casa da Alfândega na ilha e os males que a falta da mesma traz. Construindo-se a alfândega as transações em relação ao Porto de Itamaracá deixariam de acontecer em casas de particulares, fato que abria precedentes para a corrupção. Porém devido a diversas obras empreendidas em Itamaracá, ocorrendo em grandes dispêndios a Coroa, esta obra não foi iniciada. APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 2. Folha 25, data 1710.

particulares, fato que abria precedentes para a contrabando e corrupção.²⁰⁵ Porém devido a diversas obras empreendidas em Itamaracá, ocorrendo em grandes dispêndios a Coroa, esta não foi iniciada.²⁰⁶

A ligação oficial entre o porto da barra de Itamaracá e o porto do Recife era realizada a partir do escoamento da produção local, ou seja, uma das rotas acessadas era a produção da Capitania de Itamaracá reunir a produção local e escoá-la ao porto do Recife, para, de lá, ser enviado aos seus destinos finais.

Diogo de Campos Moreno, em 1612, também nos dá indícios desta interação ao realizar uma descrição da situação do comércio da Ilha, segundo ele:

(...) e assim sempre cousas desta povoação em barco se levaram ao Recife e ali se carregaram para o Reino, pelo que de uma parte o pouco distrito da costa, de outra a falta de comércio de navios fez com que o comércio da dita ilha não crescesse.²⁰⁷

Diogo Moreno apresenta justamente esta dependência do porto de Itamaracá em relação ao Recife como um dos fatores que estagnaram, em partes, o desenvolvimento do comércio no local, em consequência a vila se despovoava e a opção de mudar para o continente era cada vez mais latente entre os colonos.

Até mesmo a falta de fiscalização intensa em Itamaracá era um fator que atraía navios com cargas contrabandeadas para o local, que atuavam de forma ilícita. Existem registros, em fins do século XVII, de navios que descarregavam escravos em Itamaracá para que de lá fossem mandados aos seus destinos finais por terra.²⁰⁸

Além deste porto principal, existia em Itamaracá outra área que frequentemente recebia navios na outra entrada do canal, na porção norte da Ilha. A região é conhecida como Catuama e lá existiu o Fortim da Catuama, um local que também poderia receber navios. Os relatos conhecidos descrevem a região como sendo de pouca movimentação. Neste lugar não se desenvolveu um núcleo urbano e a atividade no local se restringia ao funcionamento do forte e de alguns poucos fornos de cal. Apesar disto, a barra de Catuama também foi bastante descrita em mapas e relatos de cronistas e viajantes, como na

²⁰⁵ “Particulares” é a expressão que o próprio documento apresenta, provavelmente para designar as elites locais que detinham o controle sobre o porto.

²⁰⁶ O documento apresenta como argumentos a não construção da alfândega naquele momento: Restaurar a ponte que dava acesso a vila de Nossa Senhora da Conceição, no próprio espaço da ilha e a restauração da fortaleza de Santa cruz, antigo Forte Orange são os principais deles. APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 2. Folha 25, data 1710.

²⁰⁷ MORENO, Diogo de Campos. op. cit. 1984 Pág. 198.

²⁰⁸ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 2. Folha 25, data 1710.

descrição da figura 8, na qual lê-se sobre o local: “Barra de Catuama tem 3 braços de fundo de baixo mar de águas vivas. E mais para dentro duas e ½. É bom ir entrando com o prumo na mão.”²⁰⁹

A descrição é bem mais sucinta e se limita a informar a profundidade do canal na barra, que vai diminuindo na medida em que se adentra no local, além de sugerir ao comandante seguir com o “prumo” na mão, para evitar maiores problemas. Sobre a barra de Catuama, Frei Vicente do Salvador, após realizar uma detalhada descrição da barra principal de Itamaracá, informa que “Outra barra tem a Ilha à parte norte, pela qual entram caravelões da costa.”²¹⁰. A caracterização desta região é recorrente apenas para atender a necessidade de se obter informações mínimas para navegabilidade no local de forma mais resumida e objetiva.

Duarte de Albuquerque Coelho, ao escrever suas memórias sobre a guerra contra os holandeses em 1654, também realiza uma detalhada descrição sobre a Ilha de Itamaracá. Segundo ele,

Está aquela Ilha em 7° e 2/3 da linha equinocial para o sul e a 7 léguas ao norte da Vila de Olinda, forma-a um braço de mar que a cerca, tendo ele de largo um tiro de mosquete e fazendo duas barras; uma serve para entrar e é a principal, outra serve para sair, a qual chamam Catuama; esta suporta barcos e a outra navios de 200 toneladas.²¹¹

O primeiro ponto que pode ser analisado nestas observações de Duarte de Albuquerque Coelho é a informação de que a Ilha de Itamaracá estava separada do continente por um braço de mar, o qual é um Canal de pequenas dimensões se comparado à magnitude dos diversos rios próximos. Este canal de Santa Cruz, como já foi informado aqui, forma duas barras na Ilha e ambas recebiam navios.

Segundo o documento citado, a barra da parte sul, a principal, recebia maiores navios que podiam chegar até 200 toneladas. Caso houvesse a necessidade de se circundar a Ilha, era possível a realização da ação e a embarcação iria sair na barra de Catuama. Esta não poderia suportar grandes embarcações, isto fica claro quando Duarte de Albuquerque Coelho faz o paralelo entre barcos e navios, quando a barra de Itamaracá poderia receber navios, enquanto o porto de Itamaracá enquanto o de Catuama apenas barcos, embarcações menores, que não demandavam águas muito fundas.

²⁰⁹ Leitura paleográfica do item 5 da figura 8, apresentada nesta dissertação.

²¹⁰ SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009. Pág. 94.

²¹¹ COELHO, Duarte de Albuquerque. **Memórias diárias da guerra do Brasil**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. Pág. 80

Já na continuação das análises de Joan de Laet sobre a navegabilidade em Itamaracá, é possível ter uma descrição mais detalhada do porto e da barra local, quando vai descrevê-la, Laet informa:

Para entrar na barra do norte é preciso navegar do modo seguinte: conservar o cabo, situado ao lado do norte da barra a oeste-noroeste até ver dentro do rio um banco de areia e então navegar entre estes dois pontos.²¹²

A navegação segura neste local, segundo o autor, deveria ser realizada a partir do direcionamento do navio através de um banco de areia e o próprio canal de Santa Cruz. Estes aspectos tornam dificultosa a atividade marítima no local, pois a própria baliza das embarcações era realizada através de um banco de areia, variável demais para suprir a demanda de uma navegação segura e em maior escala. Ao completar sua descrição sobre a navegabilidade da Ilha de Itamaracá nos seus dois principais pontos, Joan de Laet completa lembrando que “quem assim fizer não sofrerá mal algum e não há de encontrar em maré cheia menos de 12 ou 13 pés de água.”²¹³.

Em outro trecho do documento, Laet compara a Ilha de Itamaracá com a Inglaterra, ao afirmar que “Esta Ilha é fértil e tão pitoresca quanto a Inglaterra.”²¹⁴. O pitoresco no documento deve provir do fato de que ambas (a Ilha de Itamaracá e a Inglaterra) são ilhas litorâneas e devem ter aspectos funcionais parecidos quanto a lógica de navegabilidade.²¹⁵ Já o enaltecimento ao local provém da grande estima que a Ilha gozava entre os altos funcionários do governo holandês, aspecto que já foi abordado neste trabalho.

Para não sofrer mal algum, como realça o viajante, era preciso uma grande perícia por parte dos navegadores locais além de ter conhecimento da utilização de instrumentos de navegação e, principalmente, ter informações sobre a geografia local. Estas informações poderiam ser recolhidas através destes trabalhos, que tinham por finalidade, na maioria das vezes, apresentar novas terras e propor meios de exploração da mesma.

Pero de Magalhães Gandavo, na sua história da província de Santa Cruz publicado em 1576, após descrever o contexto geográfico em que estava inserida a Ilha de Itamaracá, esclarece aspectos relacionados a navegabilidade no local afirmando que:

²¹² LAET, Joan de. op. cit. 2001. Pág. 407.

²¹³ LAET, Joan de. op. cit. 2001. Pág. 407.

²¹⁴ LAET, Joan de. op. cit. 2001. Pág. 407.

²¹⁵ Esta é uma hipótese que não pode ser averiguada neste trabalho.

“E assim ficam duas barras lançadas cada uma para sua banda, e a ilha em meio; por uma das quais entram navio grossos e de toda sorte, e vão ancorar junto da povoação que está daí meia légua, pouco mais ou menos. Também pela outra que fica da banda do norte, se servem algumas embarcações pequenas, a qual por causa de ser baixa, não sofre embarcações maiores.”²¹⁶

Importante observar que a descrição de Gandavo novamente refuta a perspectiva de que a melhor opção para ancorar em Itamaracá, é buscar o porto da barra sul, este próximo a Vila de Nossa Senhora da Conceição, no documento caracterizada como uma “povoação”, já que nesta barra poderiam se servir grandes embarcações. Em contrapartida, Gandavo explica que a outra extremidade da Ilha também poderia servir à navegação, mais ressalta que somente para embarcações menores, que demandavam pouco fundo.

Em uma imagem elaborada entre 1630 e 1640, a Ilha de Itamaracá é retratada em minúcias. O desenho tem como título “Tamarica” e seu autor não foi identificado. A primeira observação a ser feita diz respeito ao assoreamento da entrada do canal de Santa Cruz, na entrada sul da Ilha, onde estava localizado o principal porto da região. Estes bancos de areia podem ser visualizados em ambas as margens do Canal na entrada da barra e são demarcados por faixas brancas no mar. Além de demonstrar as áreas assoreadas, estas faixas indicam regiões de fundo mais raso, na qual o tráfego de embarcações poderia ser mais perigoso. Logo na entrada da barra é possível visualizar-se as estruturas de um forte, que viria a ser o Forte Orange, mais adiante, adentrando pelo Canal, a vila de Nossa Senhora da Conceição pode ser identificada às margens do canal, em frente ao rio que dá acesso a de Igarassu.

Na outra extremidade do canal, na barra de Catuama, é possível observar também, as estruturas de um pequeno forte, este seria o Fortim da Catuama, responsável pela defesa daquela entrada. Por ambas as barras era possível navegar e circundar a ilha, porém o pouco fundo da barra de Catuama apresentava mais perigos e obstáculos, sendo restrita a embarcações menores, além da entrada do canal que era mais estreita que no outros extremo.

²¹⁶ GANDAVO, Pero de Magalhães. op. cit. Pág. 76.

Figura 12: Autor não identificado. Tamarica. 1630-1640.

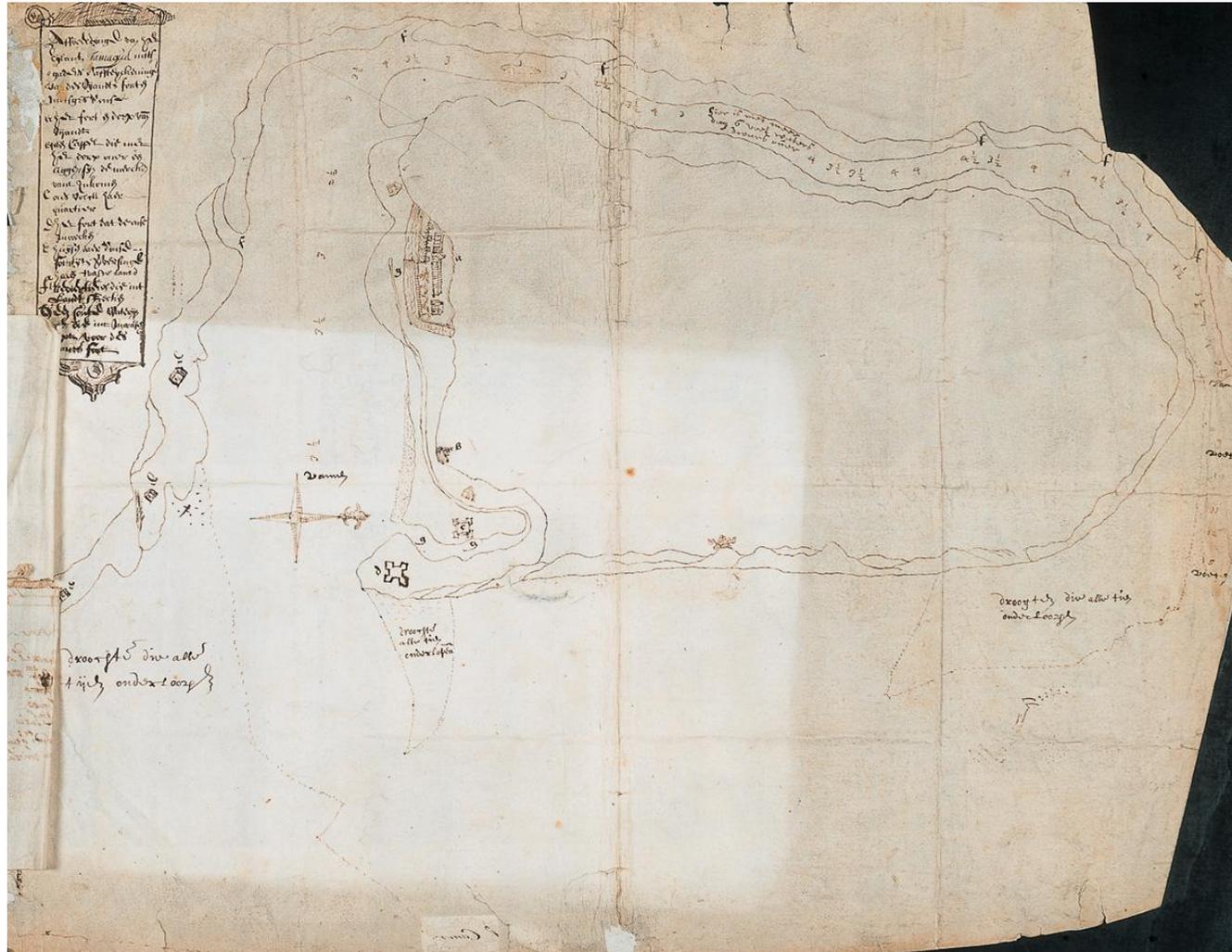


Fonte: Disponível em: <http://www.atlasofmutualheritage.nl/>. Acesso: 15/11/2012 .

A necessidade de circundar a Ilha de Itamaracá era mais intensa em época de batalhas, no sentido de que entrando pela área da Catuama, na qual a defesa e fiscalização eram mais defasadas, era possível chegar na Vila e assim iniciar um possível ataque. Este parece ser o caso representado na imagem. Nestor Goulart Reis Filho argumenta que esta imagem representa provavelmente uma investida militar ao espaço da Ilha de Itamaracá pela esquadra holandesa a partir da retaguarda, pela entrada norte do Canal.

Outra imagem que argumenta a favor da navegabilidade da Ilha em seu contorno pelo canal foi produzida em 1633 e é de autoria desconhecida. Trata-se de um desenho bem esquemático e sem muitos ornamentos, no qual a Ilha de Itamaracá é registrada com evidência maior as questões de navegabilidade no local, no sentido de que a imagem apresenta os bancos de areia bem definidos (registrados em ambas as margens do canal de Santa Cruz nas duas entradas do mesmo, identificados em pontilhado), o Forte Orange e, adentrando um pouco mais, visualiza-se a vila de Nossa Senhora da Conceição.

Figura 13: Autor não identificado. Eylant Itamarica. 1633.



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. op. cit. 2002. Numero da imagem: PE40

Dando ênfase a questão da navegação, o desenho apresenta passo a passo a profundidade do canal de Santa Cruz de uma barra à outra, visando, também, orientar as embarcações. A profundidade do canal é medida provavelmente em “braços de fundo” se compararmos as informações do desenho com outros textos sobre o local. Estes braços de fundo oscilam entre 3 e 4½ (três e quatro e meio), variando de acordo com o local, sendo que a medida que se adentra pela parte sul, a indicação da profundidade do canal vai aumentando até diminuir novamente.

No regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquista do Brasil, datado de 1655, é possível se ter uma detalhada descrição da maneira como se deve proceder o piloto de uma embarcação que desejasse ancorar nos portos Brasil. O documento consultado é de autoria atribuída a Antônio de Mariz Carneiro, fidalgo de Sua Majestade e Cosmógrafo Mor de Portugal na época da elaboração do livro. Como anexo desta edição existe um arquivo intitulado *Roteiro das barras e ilha de Itamaracá que mandou fazer Salvador Pinheiro servindo nela de Capitão Mor no ano de 1629*, este roteiro de navegação específico para Itamaracá esclarece diversos aspectos sobre a atividade portuária no local. Sobre a Barra de Catuama o documento esclarece:²¹⁷

Passado o Porto dos Franceses e o Rio Goiana, indo para o sul, junto aos recifes, andadas três léguas está a Barra de Catuama, a qual conhecereis por uma abra que faz nas pontas no qual quebra o mar. E terá esta abra de largura o cumprimento de três navios, pouco mais ou menos. Querendo entrar por ela, poreis a proa a umas barreiras de areia branca rasas junto da água, não muito claras.²¹⁸

Após dar as instruções básicas para se entrar de maneira segura na barra de Catuama, orientando as embarcações a se guiarem através dos montes de areia formados pelo assoreamento do canal na entrada, o Capitão Mor ressalta os perigos que a navegação no local oferece, segundo ele “Advertindo que com a vazante da maré, e com o vento leste, faz grande quebração de mar esta entrada da Barra, e assim parece tudo arrecifes, os quais são alagados.”²¹⁹ Estando dentro da barra, porém, o documento explica que lá é possível ancorar para aguardar maré e ventos mais favoráveis, pois “podeis ancorar da terra dos ditos arrecifes para dentro, que tem a três e quatro braços de alto, tudo muito limpo da

²¹⁷ O documento encontrasse integralmente registrado no anexo 1 deste trabalho.

²¹⁸ CARNEIRO, Antônio de Mariz. **Regimento de Pilotos** e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais. Lisboa: 1655. Pág. 106

²¹⁹ CARNEIRO, Antônio de Mariz. op. cit. 1655. Pág. 106

banda do sul.”²²⁰ Esta “banda do sul” seria a porção insular, no porto da Catuama, onde o piloto poderia buscar guarida em caso de necessidade, como explica o documento.

Quando descreve a entrada sul da Ilha de Itamaracá, o documento é mais sucinto. Segundo o autor, após a entrada na barra o próprio rio lhe ensina o caminho, mais ressalta sobre o porto do local que os navios são amarrados com “cabos podres”, para Salvador Pinheiro, a melhor maneira de entrar na barra é guiar o navio a partir dos muros da Igreja da vila e os coqueiros mais altos dos arredores.²²¹

Um importante aspecto que o documento ressalta é a atividade de transporte entre as margens do Canal de Santa Cruz. De acordo com o documento, em um ponto do canal existiria um serviço fixo de navegação em jangadas que levariam pessoas da ilha para o continente e vice-versa. Segundo o texto: “neste lugar a um passageiro continuo com uma barca que passa gente ao serviço desta ilha”²²². Este dado é importante devido ao fato de que outros documentos consultados durante esta pesquisa não apresentaram indícios de tal atividade. Apesar de ser uma demanda relacionada a logística da ilha, acreditamos que este serviço não foi bem detalhado em outros textos devido a constância do serviço, que por isto poderia passar a outros olhos como irrelevante.

Para viabilizar a logística portuária organizada na Ilha de Itamaracá, era necessário um sistema de devesa bem organizado que deveria seguir a premissa de garantir uma navegação segura no local. Este fator se consolidou através da organização de fortificações em pontos que demandavam maior atenção em relação a defesa do espaço, é possível analisar a materialização desta demanda ao estudar as fortificações regulares que existiram no território da Ilha de Itamaracá durante o nosso recorte temporal.

A documentação referente à Capitania de Itamaracá, especialmente a Ilha, nos mostra que esta possuía uma intensa atividade relacionada à navegação, com produção de açúcar e derivados, fornecimento de víveres e um perfil urbano significativo. A logística portuária organizada na Ilha de Itamaracá e seu entorno demonstra bem este contexto de intensa atividade na região. Ao estudar os portos, é possível observar aspectos alegóricos da sociedade colonial, como seu fortalecimento, suas relações inter-regionais ou seu declínio.

²²⁰ CARNEIRO, Antônio de Mariz. op. cit. 1655. Pág. 106

²²¹ CARNEIRO, Antônio de Mariz. op. cit. 1655. Pág. 107

²²² CARNEIRO, Antônio de Mariz. op. cit. 1655. Pág. 107

Terceiro Capítulo

A organização da defesa na Ilha de Itamaracá e a relação com os portos locais.

*Todas estão já mui povoadas de gente, e nas partes mais importantes guarnecidas de muita e mui grossa artilharia, que as defende e assegura dos inimigos.*²²³

3.1 - Motivos para a defesa do litoral da América portuguesa.

As principais vilas e cidades portuguesas, onde estavam alicerçados os maiores expoentes da materialização do poder local, via de regra, estavam situadas na zona costeira, principalmente, nos primeiros séculos da colonização. Por isso, defender o litoral era fator de importância vital dentro do contexto colonial. A construção física do ambiente citadino na ótica urbanística portuguesa adotava a prerrogativa de fundar seus principais sítios ao alcance do mar, ou próximo a ele.²²⁴ O principal fator que concorria para este padrão era a necessidade quase indispensável do porto, já que ele exercia grande influência sobre a dinâmica social da cidade, no sentido de dinamizar a atividade comercial e administrativa local.

Diante do exposto, fica nítido o interesse em defender o litoral, no caso a costa da América portuguesa, da ameaça estrangeira, e isto se fez, principalmente, pela construção de fortificações e fundação de vilas em pontos prioritários. Resguardar o território da ameaça de vassalos de outras Coroas europeias obrigou os administradores locais à elaboração de um sistema de defesa que deveria ser o mais eficiente e eficaz possível, e controlado pela Coroa portuguesa, pois, “diante da possibilidade de danos externos, a cautela tornou-se uma regra que regeu a governança durante todo o período colonial”²²⁵.

Visando atender a esta demanda, ainda nos primeiros anos da colonização, a construção de fortes ou redutos fortificados se tornou quase indispensável na colônia. Já no início do século XVI, a autoridade portuguesa não se fazia de forma eficaz, no sentido de controlar e vigiar o vasto território ainda com fronteiras fluidas e pouco delimitadas. Diante desta situação, era constante a atuação estrangeira no território que oficialmente pertencia a Portugal.²²⁶ Especialmente franceses, holandeses e ingleses frequentavam e

²²³ GANDAVO, Pero de Magalhães. op. cit. Pág. 76.

²²⁴ TEIXEIRA, Manuel. Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira. Revista Urbanismo 3 de origem portuguesa. Lisboa: 2000. Pág. 5.

²²⁵ MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. **Fortes, paliçadas e redutos enquanto estratégias da política de defesa portuguesa** (O caso da Capitania de Pernambuco/1654 – 1701) Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2006. Pág. 35

²²⁶ ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1988.

exploravam a costa, buscando áreas longe das vistas da Coroa para se estabelecer. No início do século XVI, por exemplo, os franceses se instalaram e construíram uma fortificação no território da Ilha de Itamaracá, visando controlar o comércio na região e confrontar a Feitoria de Cristovão Jacques na outra margem do rio, esta que era importante para recolhimento e comercialização de produtos oriundos dos arredores do local.²²⁷

As iniciativas de defesa e militarização da sociedade colonial não é uma exclusividade de Portugal. Todas as Coroas que controlavam terras no além-mar deveriam se articular em torno de um sistema de defesa eficaz.²²⁸

Ao longo de toda a costa da África e pontos da Índia, por exemplo, onde era mais intenso o trato com as especiarias e escravos a partir de portos mais acessíveis, os portugueses construíram, eventualmente de acordo com a demanda, feitorias e fortalezas desde o século XV para garantir a defesa do local. Já que dentro de um contexto integrado entre as diversas partes do reino, “os direitos de Portugal sobre as terras do Brasil e o seu Império ultramarino, em última instância, estavam condicionados pela ocupação efetiva das regiões e a sua capacidade de, ao longo dos tempos, manter essa ocupação.”²²⁹

Principalmente no século XVI, manter esta ocupação falada por Cosentino é que era o maior desafio, pois, as fronteiras territoriais eram fluídas e pouco definidas, e a materialização da presença portuguesa não estava presente nas imensas proporções territoriais do Novo Mundo.²³⁰ Então, franceses, constantemente, tratavam de produtos da terra com os indígenas e, por muitas vezes, chegaram a se fixar em áreas de atuação mais organizadas como fortins ou controlar zonas portuárias.²³¹ As investidas holandesas se intensificaram a partir do início do século XVII, por isso estes obtiveram maior êxito do que os franceses, chegando a controlar os principais centros e portos da época na América portuguesa por vários anos deste século.²³²

No contexto das terras do Brasil, Charles Boxer argumenta que foi justamente esta situação de tensão constante, relacionada à atuação cada vez maior de estrangeiros na costa brasileira, que impulsionou Portugal a, gradativamente, tomar medidas visando à efetiva colonização do imenso território e, conseqüentemente a sua militarização:

²²⁷ GUERRA, Maria Eleonôra. A presença francesa no Nordeste do Brasil no século XVI: uma contribuição da História à Arqueologia. **Revista de Arqueologia** - Coleção Arqueologia. Porto Alegre, v.1, n.1, p. 79-85, 1996.

²²⁸ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999.

²²⁹ COSENTINO, Francisco Carlos. op. cit. 2012. Pág. 10.

²³⁰ COSENTINO, Francisco Carlos. op. cit. 2012.

²³¹ CAVALCANTE, Lenivaldo. op. cit. 2009.

²³² MELLO, José Antônio Gonsalves de. op. cit. 2001

A ameaça crescente da possível fixação dos franceses nessa parte da América do Sul, que fora designada à Coroa portuguesa pelo Tratado de Tordesilhas, em 1494, acabou induzindo Dom João III a sistematicamente colonização do Brasil.²³³

Em 1627, Frei Vicente do Salvador já alertava para a questão da frágil legitimidade lusitana sobre as novas terras e os conflitos oriundos da exploração daquelas conquistas. Ao refletir sobre o século XVI e as questões relacionadas aos direitos adquiridos para a ocupação e colonização do Brasil, o Frei argumenta que, “Grandes dúvidas e diferenças se começavam a mover sobre as conquistas das terras do Novo Mundo, e houveram de crescer cada dia mais.”²³⁴

Gabriel Soares de Sousa, ao realizar o seu tratado descritivo do Brasil em 1587, apela a Coroa apontando os problemas que a falta de uma organização militar mais elaborada poderia acarretar para as terras do Brasil. Segundo Gabriel Soares, após opinar sobre a situação das finanças no reino:

com o que pode mandar fortificar e prover do necessário à sua defesa, o qual está hoje em tamanho perigo, que se nisso caírem os corsários, com mui pequena armada se senhorearão desta província, por razão de não estarem as povoações dela fortificadas, nem terem ordem com que possam resistir a qualquer afronta que se oferecer, do que vivem os moradores dela tão atemorizados que estão sempre com o fato entrouxado para se recolherem para o mato, como fazem com a vista de qualquer nau grande, temendo-se serem corsários, a cuja afronta Sua Majestade deve mandar acudir com muita brevidade, pois há perigo na tardança, o que não convém que haja, porque se os estrangeiros se apoderarem desta terra custará muito lançá-los fora dela pelo grande aparelho que têm para nela se fortificarem, com o que se inquietará toda Espanha e custará a vida de muitos capitães e soldados.²³⁵

Importante observar o realce que Gabriel Soares aplica ao falar sobre a necessidade de organizar um sistema de defesa mais elaborado nestas terras que ele afirma estarem esquecidas, quando chamou a atenção ao fato de que, sendo o Brasil atacado por uma esquadra inimiga, por menor que ela seja, as forças locais poderiam sucumbir com facilidade, já que a terra não estava fortificada de maneira satisfatória, segundo o cronista. A insipiente estrutura de defesa local amedrontava os moradores, que sem muitas condições de se organizaram de forma mais eficiente para defender o espaço, muitas vezes preferiam se esconder diante da ameaça e perigo. Por fim, Gabriel Soares reforça os problemas oriundos de uma possível invasão estrangeira as terras do Brasil, já que o mínimo de organização física que estes conseguissem instalar no espaço, seria um grande

²³³ BOXER, Charles. op. cit. 2002. Pág. 100

²³⁴ SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009. Pág. 37

²³⁵ SOUSA, Gabriel Soares. op. cit. 2010. Pág. 34

problema para que estes sejam expulsos, devido as circunstancias militares em que estava inserido espaço de maneira geral naquelas circunstancias. Vale salientar que o no contexto de produção do documento citado, estava em vigor a União Ibérica, e desta maneira, Gabriel Soares deveria prestar contas ao Rei da Espanha.

Efetivamente, a organização física e espacial do Brasil em relação à defesa do território está ligada ao projeto de colonização aplicado esse espaço. Desde o século XVI, foi sendo incutindo na sociedade que se desenvolvia um projeto de ação militar esboçado pela Coroa. Ou seja, ao mesmo tempo em que fortificações, redutos e vilas foram sendo erguidos nos mais diversos pontos das novas terras pertencentes a Portugal, os próprios colonos deveriam se armar. Kalina Silva argumenta, em relação a este fator que, principalmente nos dois primeiros séculos da colonização, não existia uma divisão entre o poder civil e o poder militar.²³⁶ Acerca do projeto de colonização implementado na América portuguesa, essa autora completa afirmando que “o projeto defensivo planejado para as capitanias é obrigar por lei que cada colono do Novo Mundo tenha armas, e que se ponha sob o comando do donatário para usá-las.”²³⁷

Como já foi sinalizado neste trabalho, existia um discurso jurídico que legitimava Portugal como soberano na exploração das novas terras conquistadas. Porém esta autoridade era constantemente ameaçada através da atuação de estrangeiros nestas conquistas. Então a principal medida adotada pela Coroa foi, justamente, organizar a colonização do Brasil através da militarização da população e do espaço como fator de importância capital.²³⁸ Para além da sociedade militarizada, o espaço deveria estar inserido dentro de uma lógica de defesa de uma forma mais eficaz possível. Essa ideia se deu através da distribuição de fortes, paliçadas, redutos, feitorias em pontos prioritários. Tal assunto será o objetivo central da análise deste capítulo, analisando numa micro escala, a defesa dos portos da Ilha de Itamaracá, para gotejar o macro, em relação à defesa do litoral da América portuguesa como um todo.

Estas medidas de militarização social e do espaço físico estão inseridas, principalmente, dentro do contexto de manter e resguardar os entrepostos marítimos, onde o fluxo comercial era intenso e a necessidade de defesa era mais acentuada. Este fator de

²³⁶ Vale ressaltar que não é intenção deste trabalho analisar de forma aprofundada a conjuntura em que estavam inseridas as tropas militares na colônia, sobre o assunto sugerimos a leitura da dissertação: SILVA, Kalina. op. cit. 1999.

²³⁷ SILVA, Kalina. op. cit. 1999. Pág. 59

²³⁸ DONIN, Luana de Amorim. Um mar de heranças: A importância do Atlântico na configuração do Império do Brasil. **Revista Navigator**. Rio de Janeiro, v.8, n.16, 2012, p. 1-13.

manter os espaços de poder comercial no além-mar se sobressaia a manutenção do espaço físico das conquistas, ou seja, dentro desta lógica, seria mais importante manter um centro comercial em potencial, como o Recife, do que destinar recursos para manutenção e colonização de terras inóspitas e longínquas sem atrativos financeiros a curto prazo, principalmente nos primeiros séculos da conquista.²³⁹

Neste sentido, pode-se dizer que “nas vastas causas da expansão e consolidação do Império português, o predomínio do monopólio das rotas marítimas despontava como fator relevante.”²⁴⁰ Este fator já fora sinalizado por Charles Boxer no seu *Império marítimo português*, porém, ressalta o autor, que justamente a falência do projeto português em defender e manter suas rotas marítimas é que foi o responsável pelo declínio da influência portuguesa nos mares. Ronald Raminelli, ao analisar a construção das redes de conexão marítimas entre as diversas partes do reino, lembra que “O domínio espacial era menos relevante, quando comparado à circulação comercial e ao controle marítimo.”²⁴¹

Tal fator se intensificou a partir de fins do século XVII, quando, progressivamente, outras potências da época começaram a ganhar espaços e controlar rotas marítimas antes dominadas por Portugal, como por exemplo a Inglaterra.²⁴² Bruno Romero Miranda resume bem estas questões ao afirmar que “do mar vinha o perigo, ele era o caminho que ligava a colônia a metrópole, mas também era rota que permitia que inimigos de Portugal buscassem as riquezas da terra.”²⁴³ Justamente o progressivo declínio português em controlar os mares que o enfraqueceu ante a seus inimigos.

As áreas de importância econômica e administrativa, tais como centros urbanos, reservas de produtos para comercialização e zonas portuárias, mereciam especial atenção em relação às estratégias de militarização, já que constituíam fatores essenciais para manter-se uma ordem econômica e social.²⁴⁴ Sendo assim, estas regiões deveriam estar inseridas em um eficaz sistema de defesa, que é padrão é intrínseco a qualquer potência que detinha territórios coloniais.

No contexto português, as estratégias de defesa física e espacial do território versavam, na maioria das vezes, na construção de fortificações, redutos e muralhas principalmente. Muitas vezes, as unidades anteriormente mencionadas estão localizadas

²³⁹ DONIN, Luana de Amorim. op. cit. 2012.

²⁴⁰ DONIN, Luana de Amorim. op. cit. 2012. Pág. 39.

²⁴¹ RAMINELLI, Ronald. op. cit. . 2008. Pág. 16.

²⁴² BOXER, Charles. op. cit. 2002.

²⁴³ MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. op. cit. 2006. Pág. 34.

²⁴⁴ TEIXEIRA, Manuel. op. cit. 2000.

em áreas estratégicas, com isso, aproveitavam a topografia e geografia do local para potencializar sua atuação ofensiva e defensiva.²⁴⁵

No livro *Fortes de Pernambuco*, os autores realizam uma detalhada relação dos principais pontos que serviram como redutos fortificados durante a história de Pernambuco, cujos dados são da última edição do livro que data de 1999. A publicação vinculada ao laboratório de arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco relaciona 75 pontos fortificados no atual espaço do estado. Não restam evidências físicas de alguns deles, já outros carecem de medidas governamentais mais eficientes visando sua salvaguarda, mas o importante neste contexto é visualizar a importância do litoral pernambucano no âmbito colonial. Estes pontos fortificados são de origens diversas, porém sua grande maioria é português e remetem à colônia.²⁴⁶

Usando como exemplo a área portuária do Recife e tomando como base o trabalho de Bruno Romero Miranda, teríamos no istmo defendendo a barra e o porto do local uma imensa quantidade de pontos fortificados. Miranda relaciona que, no ano de 1617, a zona portuária do maior entreposto comercial de Pernambuco estava resguardada por pelo menos onze redutos e fortes, entre eles estariam o forte do Brum, forte de São Jorge e forte das Três Pontas.²⁴⁷

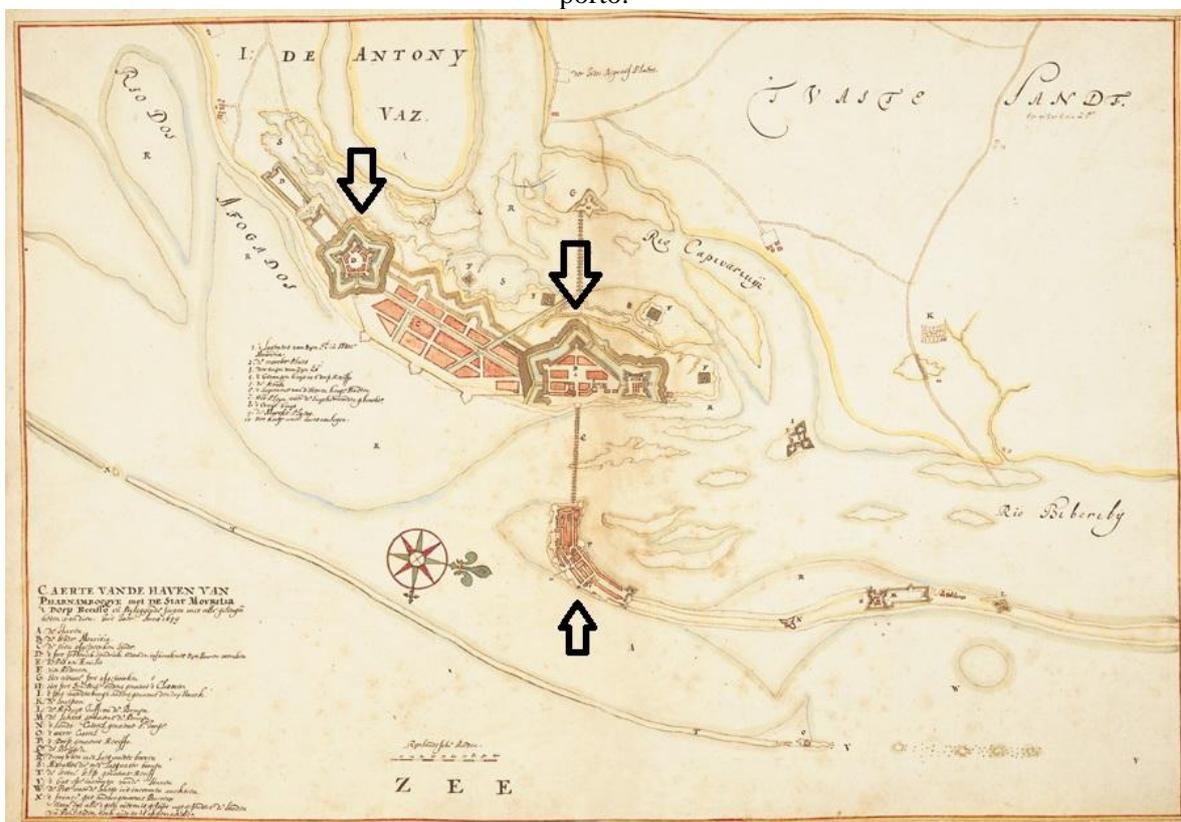
Este sistema defensivo da barra e do porto do Recife pode ser observado na figura 14. O desenho retrata um período em que a administração holandesa estava concentrada em defender o espaço, diminuindo as possibilidades de perder o território recém-conquistado.

²⁴⁵ TEIXEIRA, Manuel. op. cit. 2000.

²⁴⁶ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999.

²⁴⁷ MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. op. cit. 2006. Pág. 56.

Figura 14: Johannes Vingboons (atribuição). CAERTE VANDE HAVEN VAN PHARNAMBOCQVE. 1660. Atenção para as diversas construções que remetem a fortificações, quase cercando a área portuária do Recife. As setas indicam áreas fortificadas nos arredores do porto.



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. op. cit. 2002. CD-ROM. Imagem de numero: PE 17

Exposta a necessidade e a intenção em defender o litoral, iniciaremos a análise da organização da defesa das áreas portuárias da Ilha de Itamaracá nos primeiros séculos da colonização a partir, principalmente, das iconografias e descrições de cronistas da época.

3.2 - O perigo que vem do mar: As unidades de defesa da Ilha de Itamaracá

A estruturação da defesa de ilhas requer uma lógica específica. Nesses locais, o sistema de fortificações era pensado a partir da localização do centro administrativo e dos portos, visando guarnecê-los. Sendo a ilha próxima ao continente, as entradas das barras deveriam ser controladas, para impedir avanços inimigos. Neste contexto, podemos inferir que a cidade e o porto estão intimamente ligados, já que um complementa o outro dentro de um sistema integrado de cooperação e influência comercial, administrativa e até mesmo ideológica. Genericamente, a associação das unidades *vila*, *porto* e *forte* representam a lógica de ocupação do território sob a ótica portuguesa, como explica Manuel Teixeira:

A maior parte das cidades portuguesas localizava-se junto ao mar ou nas margens dos rios. Uma situação privilegiada que encontramos em muitas cidades portuguesas, insulares e ultramarinas é a sua localização em baías abrigadas, com características de bom porto natural, com encostas suaves e percorridas por cursos de água doce, e com boas possibilidades de defesa através do aproveitamento de acidentes naturais localizados nos extremos da baía, onde eventualmente se viriam a construir fortificações.²⁴⁸

Na Ilha de Itamaracá, estes fatores são visivelmente observados, já que o local abrigava um núcleo urbano, o qual controlava um porto, e as entradas das barras eram utilizadas para que embarcações atracassem guarnecidas por posições fortificadas em pontos estratégicos.²⁴⁹ Neste sentido, a ilha se constitui também, em um bom exemplo para se entender a lógica de ocupação do espaço sob a ótica portuguesa.²⁵⁰

Estes padrões serão analisados tomando como base o nosso objeto de estudo, que é a Ilha de Itamaracá e seus portos entre os séculos XVI e XVII. Todos os padrões apontados por Manuel Teixeira para uma vila insular podem ser observados se analisarmos a conjuntura do referido local, principalmente na primeira metade do século XVII. Neste momento, as duas entradas das barras estão protegidas por fortes; adentrando o canal existe o porto; rios de água doce que cortam o interior do local e a topografia favoreceu a implantação e defesa de um núcleo administrativo: a vila de Nossa Senhora da Conceição.

Novamente baseando-se no livro *Fortes de Pernambuco*, teríamos, para a Ilha de Itamaracá no nosso recorte temporal, quatro unidades defensivas dentro do território insular, os quais são: o forte do Francês, Vila Velha, forte Orange e o Fortim da Catuama – sobre estes é que iremos nos debruçar de forma mais intensa.²⁵¹ Seguiremos com uma análise baseada em fontes documentais diversas, incluindo leituras de cronistas e viajantes e análise de iconografias, além da utilização de bibliografia específica sobre o sistema de defesa da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII, uma vez que estes fatores têm relação direta com a movimentação portuária do local.

²⁴⁸ TEIXEIRA, Manuel. op. cit. 2000. Pág. 5.

²⁴⁹ ANDRADE, Manuel Correia de. op. cit. 1999.

²⁵⁰ Vale salientar que durante o século XVI existia um reduto fortificado que garantia a entrada da Barra de Itamaracá pela porção sul, este seria o Reduto dos Marcos. O local recebeu este nome devido ao fato de que estava localizado no ponto onde seria o marco divisório entre as capitanias de Pernambuco e Itamaracá no continente, porém não teve maior desenvolvimento, provavelmente devido a sua estrutura física insipiente. Sobre o assunto ver: ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999.

²⁵¹ Existem indícios de outras posições fortificadas que remontam aos séculos XVI e XVII, porém não foram encontrados subsídios históricos suficientes para respaldar a existência de tais estruturas em um nível mais historiográfico, além do mais, as atividades arqueológicas realizadas não obtiveram sucesso na tentativa de encontrá-las, este é o caso da fortaleza de Santa Luzia, desenhada em um mapa descritivo da Ilha de Itamaracá e locada nas imediações do forte Orange adentrando o interior da ilha.

Em relação ao forte Francês descrito em alguns documentos mais não ilustrados em iconografias conhecidas, até o momento, sabe-se pouco sobre sua história. Porém infere-se que teria sido construído ainda no início do século XVI. Como o nome já sugere, foi erguido por franceses no território da Ilha de Itamaracá.²⁵²

De acordo com o que já foi abordado aqui, nos primeiros anos da colonização existia a feitoria de Cristovão Jacques nos arredores da Ilha de Itamaracá. Esta unidade era alvo de constantes investidas inimigas. Inclusive, o ataque de uma nau francesa de nome *La Pellerine* é que foi responsável pela desativação desta unidade em 1532, após destruir e saquear sua insipiente estrutura física, levando grande quantidade de pau-brasil, artigos tropicais e animais.²⁵³ Logo após este ocorrido, os franceses organizaram um reduto fortificado no território da Ilha de Itamaracá que viria a se chamar forte do Francês, visando, principalmente, se instalar definitivamente naquela região, e organizar a exploração e comercialização dos produtos locais.²⁵⁴

A atuação de corsários, como a que os franceses realizaram a feitoria portuguesa e a sua posterior instalação naquele território, representa argumentos e motivos para se iniciar um projeto de defesa e consolidação da presença por parte da Coroa. Esta foi iniciada logo de imediato, com o incentivo ao povoamento e militarização tanto daquele local quanto de outros pontos da colônia.

Este forte, porém, logo foi alvo de intensos ataques portugueses, e uma esquadra sob o comando de Pero Lopes de Sousa, posteriormente nomeado donatário da Capitania de Itamaracá, restituiu o controle lusitano naquela região e o forte do Francês foi destruído.²⁵⁵ O que se sabe hoje sobre o referido forte é que o mesmo estaria localizado na porção sul da Ilha de Itamaracá, às margens do canal de Santa Cruz, e ainda hoje não foram encontrados resquícios de suas estruturas.²⁵⁶

É de Frei Vicente do Salvador uma das mais detalhadas descrições sobre esta fortificação francesa. Na sua *História do Brazil*, o Frei esclarece que

Nesta Ilha de Itamaracá tinham os franceses feito uma fortaleza com um presídio de mais de cem soldados, com muitas munições e artilharia, onde se recolhia a gente dos seus navios quando vinham a carregar de pau-brasil que os gentios lhe cortavam. (...) o qual sabido por el-rei D. João Terceiro, ordenou uma armada

²⁵² ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999.

²⁵³ Para buscar maiores informações sobre a ação específica desta nau ou sobre a atuação francesa nos primeiros anos da colonização, recomendo a leitura do livro: ABREU, Capistrano de. op. cit. 1988.

²⁵⁴ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999. Op. cit. 1999.

²⁵⁵ KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. op. cit. 2011.

²⁵⁶ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999. Op. cit. 1999.

muito bem provida de todo o necessário, e mandou nela por capitão-mor Pero Lopes de Sousa, para que viesse primeiramente a esta ilha, e daqui a todos os mais portos, e lançasse dele todos os franceses que se achasse, e destruisse suas fortalezas e feitorias.²⁵⁷

Já nos primeiros anos da colonização, o espaço da Ilha de Itamaracá e seus arredores se constituíram num território de constantes conflitos visando o controle da região. Nesse local havia um porto cômodo em atividade; boas e numerosas fontes de produtos para comercialização, incluindo pau-brasil; e a própria ilha poderia se tornar um bom reduto devido a sua característica insular por apresentar uma área de grande potencial defensivo, pois o acesso ao local se dava exclusivamente por via marítima, sem ligação com o continente.²⁵⁸ Daí o motivo da cobiça constante pelo controle da região. Holandeses e franceses tentaram se fixar no local de forma mais incisiva, sendo estes expulsos no século XVI, e aqueles no XVII.²⁵⁹

Ao analisar este forte francês em Itamaracá, Lenivaldo Cavalcante lembra, ainda, que já havia vindo da França material bélico suficiente para armar a unidade, e após o seu suplantamento por Pero Lopes, os invasores foram tratados sem piedade, segundo Cavalcante,

O Capitão De La Mote, que comandava o forte francês, como ficou conhecida a fortificação, perdeu a batalha ao lutar contra Pero Lopes. Os franceses se renderam e partiram do forte que tem parte de sua estrutura destruída. Até o momento, nenhuma evidência física foi encontrada ou associada a tal construção. De La Mote e vinte de seus homens foram enforcados.²⁶⁰

Inclusive, o documento de Frei Vicente do Salvador nos fornece outro viés interpretativo. Ao indicar que mesmo não se obtendo êxito em se instalar na Ilha de Itamaracá definitivamente, os franceses estariam se fixando em outros pontos da Capitania, e a esquadra de Pero Lopes de Sousa deveria expulsá-los definitivamente do território, não somente da ilha. Esta informação dialoga com a questão apresentada no segundo capítulo desta dissertação, quando em iconografias do século XVII alguns nomes de pontos utilizados com atividade portuária indicam a presença francesa em outrora.²⁶¹

De maneira prática, os dois principais fortes na Ilha de Itamaracá seriam o forte Orange, construído pelos holandeses e que tem seu nome alterado para fortaleza de Santa

²⁵⁷ SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009. Pág. 95

²⁵⁸ NEVES, André Lemoine. op. cit. 2009.

²⁵⁹ LOPES, Josué. O SENTIDO DA COLÔNIA: Estudo das unidades funcionais da Ilha de Itamaracá - PE entre os anos de 1530 a 1654. Monografia (Graduação em História). Recife: DEHIST/UFRPE, 2010.

²⁶⁰ CAVALCANTE, Lenivaldo. op. cit. 2009. Pág. 36.

²⁶¹ SALVADOR, Frei Vicente. op. cit. 2009. Pág. 95

Cruz quando tomado pelos portugueses, e o Fortim da Catuama, ambos localizados em áreas estratégicas.

Em um contexto mais amplo, Gaspar Barlaeus descreve com grande riqueza de detalhes a situação do sistema de defesa da Ilha de Itamaracá enquanto a mesma estava sob o controle holandês:

Defendem Itamaracá os seguintes Fortes: o de Orange, na boca meridional do porto. Tem quatro bastiões e é cercado de uma estacada por falta de água nos fossos está armado de 12 canhões, 6 de bronze e 6 de ferro. Constitui a Fortaleza da Vila Schkoppe uma munição construída ao redor de uma igreja e de uma bateria. Esta fortificação protege o porto e uma torre de atalaia, ao norte, guarda a porta da vila. Na bateria acham-se montados 11 canhões, 2 de bronze e 9 de ferro. Na boca setentrional, há outra torre quadrada, que garante a entrada do canal.²⁶²

Ao analisar a passagem, é possível inferir que as principais unidades de defesa locais estariam concentradas na porção meridional, entrada sul do canal de Santa Cruz, com o forte Orange e a própria Vila Schkoppe, que na verdade é a Vila de Nossa Senhora da Conceição, a qual teve seu nome alterado durante o domínio holandês. É importante observar que Barlaeus caracteriza a vila como uma fortaleza e ressalva que a mesma deveria proteger o porto.

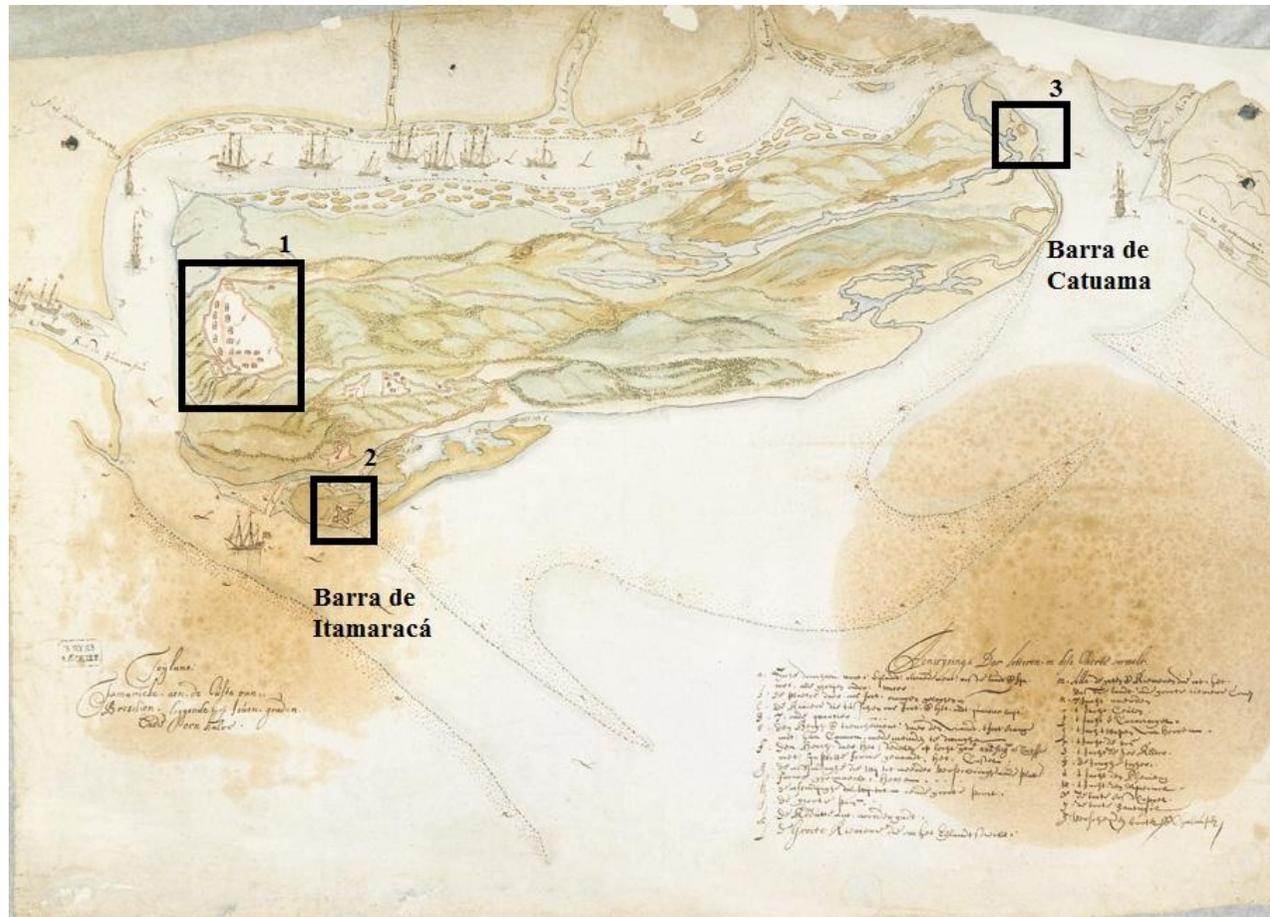
Para a entrada setentrional, porção norte da Ilha, Barlaeus explica que existia uma torre quadrada defendendo a entrada do canal. O mais provável é que esta descrição pertencera ao Fortim da Catuama. No relato, observa-se um contexto integrado que constitui o sistema de defesa física do território em que a Ilha Itamaracá estava inserida.²⁶³

Em uma iconografia apresentada como *Eylant Itamarica* datada de 1633 e com autor não identificado, é possível ter um panorama geral sobre a organização da defesa no espaço da Ilha de Itamaracá em relação aos seus portos e demais unidades importantes. Nela pode-se observar, com clareza, a ligação entre o fator defensivo, a organização portuária e administrativa da Ilha. No desenho, as entradas das barras estão guarnecidas com construções que remetem a fortificações: na barra de Itamaracá, o forte Orange, e na barra de Catuama, o Fortim de mesmo nome, além da vila de Nossa Senhora da Conceição com suas muralhas.

²⁶² BARLAEUS, Gaspar. op. cit. 1980. Pág. 45.

²⁶³ BARLAEUS, Gaspar. op. cit. 1980.

Figura 15: Autor desconhecido. Eylant Itamarica. 1633. Marcações nossas. Imagem mostra a ilha de Itamaracá em uma vista aérea onde é possível perceber o contexto associado entre os portos, o centro administrativo e as fortificações. 1) Vila de Nossa Senhora da Conceição, em frente ao acesso para a Vila de Igarassú. 2) Forte Orange. 3) Fortim da Catuama. Identificadas por nós também as duas barras que possuía a ilha.



Fonte: REIS FILHO, Nestor Goulart. op. cit. Imagem de numero: PE 41

Também é importante perceber a semelhança do desenho com a ilustração 12 já apresentada neste trabalho. As duas imagens foram produzidas na mesma época, têm perspectivas semelhantes e apresentam os mesmos pontos em evidência. Provavelmente um foi realizado a partir do outro. A lógica na organização espacial das estruturas refuta a prerrogativa de uma articulação entre unidades. Cada forte defenderia uma entrada do canal, limitando as possibilidades de um ataque por ambas às barras que forma a ilha. Vale salientar que o desenho já mostra o forte Orange, indicando que nesta data tinha-se conhecimento da existência da unidade. As estratégias adotadas na fortificação da Ilha de Itamaracá corroboram com a teoria elaborada por Bruno Romero Miranda, ao afirmar que “uma fortificação bem posicionada ou um conjunto delas agindo de maneira complementar, é capaz de impor uma barreira estratégica no caminho de um agressor perigoso”.²⁶⁴

No caso apresentado no desenho, novamente a Ilha de Itamaracá aparece sendo atacada. Nestor Goulart Reis Filho, ao analisar esta imagem, esclarece que, provavelmente, este seria um ataque holandês ao território da ilha, tanto pela barra principal, quanto pela retaguarda, na Catuama.²⁶⁵ Também é possível observar que algumas embarcações rumam em direção à Vila de Igarassú, importante para a Capitania de Pernambuco, sendo um de seus mais antigos núcleos de povoamento.²⁶⁶

A própria Vila de Nossa Senhora da Conceição servia como um reduto fortificado, na medida em que o núcleo urbano estava no alto de um morro e cercado por muralhas em alguns dos lados. A escolha para locação do centro administrativo foi pensada também com relação às possibilidades de defesa, implementada com a construção dos muros.²⁶⁷

No *Breve discurso sobre o estado das quatro capitanias conquistadas* apresentado ao governo holandês para dar ciência sobre a real situação em que se encontravam as novas conquistas, a Vila de Nossa Senhora da Conceição é descrita da seguinte maneira:

A pequena cidade Schoppe, sita na mesma ilha, está fortificada desde o tempo antigo. Como fortificada foi quando nós a tomamos. O superfulo parapeito feito pelos portugueses, que não havia tropa que o guarnecesse, tinha necessariamente

²⁶⁴ MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. **O sistema de defesa da barra e do porto do Recife no século XVII.** Clio – Série Arqueológica. Recife, n 16. p 87-101. 2003. Pág. 90

²⁶⁵ REIS FILHO, Nestor Goulart. op. cit. 2002.

²⁶⁶ MELO, Taciana Santiago. **Registros coloniais inscritos nos mapas da antiga Vila de Igarassu, Pernambuco.** I Simpósio brasileiro de cartografia histórica. Anais. Paraty: 2011, p. 1-16.

²⁶⁷ NEVES, André Lemoine. op cit. 2009.

que ser abandonado e nos deixamos que se arruinasse. A pequena igreja, que fica ao sul da cidade, foi ligada a bateria de flanco do rio. (...) Mas não era isso bastante contra o inimigo que com notável poder viesse de fora.²⁶⁸

Na descrição, é importante observar dois aspectos: Primeiro o argumento utilizado para descrever as muralhas que circulavam a vila em alguns pontos caracterizada como “superfua” valorizando, assim, a sua incipiente estrutura e a falta de soldados para a vigia, podendo sua função defensiva; o segundo ponto seria a relevância dada ao fato de que a vila não estaria provida das defesas suficientes para suportar um ataque mais organizado, mesmo com a igreja matriz aproveitada como reduto militar também.

O planalto elevado e murado garantia, além de tudo, uma defesa natural. Stela Barthel lembra que a muralha deve ter sido construída no início do século XVII, assim que é constatada a ameaça holandesa nas terras do Brasil. Estas medidas garantiam que a defesa da Vila não ficasse totalmente a mercê da defasada estrutura defensiva em que a ilha estava inserida neste momento.²⁶⁹

Em relação às fortificações mais regulares,²⁷⁰ a Ilha de Itamaracá era defendida, como já fora dito, por duas guarnições, um em cada entrada do canal de Santa Cruz. A fortaleza de Santa Cruz dominava a barra sul, e a porção norte, o Fortim da Catuama. Vale ressaltar, porém, que as atuais estruturas do forte Orange, tal qual o conhecemos hoje, é de origem português. Em suma, “a Fortaleza de Santa Cruz apresenta uma morfologia externa muito semelhante à do forte Orange, construído pelos holandeses, entretanto, foram dois fortes distintos.”²⁷¹ As escavações arqueológicas indicaram que o reduto holandês está, na verdade, abaixo das atuais estruturas.²⁷²

Em 1609, ao realizar uma detalhada descrição das capitâneas sob o controle da Coroa portuguesa, Diogo de Campos Moreno não relaciona na Ilha de Itamaracá nenhuma fortificação, porém nos dá indícios sobre a militarização de sua população a partir da necessidade de defender o território. Na Capitania de Itamaracá, de maneira geral, segundo

²⁶⁸ MELLO, José Antonio Gonsalves de. op. cit. 1981. Pág. 89.

²⁶⁹ BARTHEL, Stela. op. cit. 2007. Pág. 97.

²⁷⁰ Para caracterizar uma fortificação como regular utilizaremos a categoria adotada por Luiz Severino da Silva Junior, esta seria “erguida a partir de estruturas de terras, composta por fossos (com água ou seco), paliçadas de madeira, caminhos cobertos, contra-escarpa, poternas, baluartes, etc.. Além disso, possuía em sua praça d’armas todo um conjunto de quartéis e instalações com funções variadas (casa da pólvora, casa do comando, capela, almoxarife, etc.)” JUNIOR, Luiz Severino da Silva. O Forte do Matos e o crescimento urbano do extremo sul do Recife, 1680 – 1730: Uma perspectiva arqueológica. Dissertação (Mestrado em arqueologia). Recife: UFPE, 2006. Pág. 102.

²⁷¹ ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia do Forte Orange. **Revista da Cultura**. Rio de Janeiro, n. 15, ano IX, p 37-47. 2009. Pág. 45.

²⁷² ALBUQUERQUE, Marcos. op. cit. 2009.

esse cronista, existiriam cerca de 500 homens brancos que poderiam se armar em caso de necessidade, porém, os mesmo na maioria das vezes se concentram em suas fazendas a fim de protegê-las.²⁷³

Diogo Moreno continua sua descrição detalhando a situação da ordenança militar local, utilizando a contagem de seus membros de acordo com a função em toda a capitania, porém sempre evidencia a defasagem da mesma na época da escrita de seu texto. De acordo com o autor, “há na dita Capitania duas companhias de ordenança com 220 homens arcabuzeiros bem a ponto com seus capitães, alferes, bandeiras e tambores e os demais oficiais que convém e 22 homens de cavalo.”²⁷⁴ A partir da leitura do documento, não fica clara a distribuição destes homens no interior da Ilha de Itamaracá. Diogo Moreno somente indica que muitos destes defendiam seus interesses pessoais em prioridades particulares.²⁷⁵

Um argumento utilizado por Diogo de Campos Moreno para explicar a falta de uma organização militar mais eficiente e numerosa em relação aos soldados em Itamaracá é a de que estando a sede administrativa da capitania próxima a Pernambuco, a mesma se valia do potencial de defesa de sua vizinha para resguardar seu território:

Não tem esta capitania gente de guerra, nem pareceu deixar-se-lhe nas reformações, por que na verdade a guarnição de Pernambuco está tão perto que em certo modo tanto favorece esta capitania como as vizinhas da sua mesma.²⁷⁶

Então, é nesta conjuntura que, a partir de 1631, os holandeses iniciam os primeiros ataques ao território da Ilha de Itamaracá, o qual resiste num primeiro momento, mas acaba cedendo as investidas inimigas, entregando o controle de seu território ao domínio flamengo. É atribuída ao coronel da WIC Sigismund Van Schkoppe a ação militar que culminou na posse definitiva da vila de Nossa Senhora da Conceição, passando a mesma ao controle holandês em 1633, sendo chamada a partir deste momento de Vila Schkoppe em homenagem ao general vitorioso.²⁷⁷ A construção das primeiras estruturas do forte Orange remete a estes momentos.²⁷⁸

²⁷³ MORENO, Diogo de Campos. op. cit. 1984. Pág. 198.

²⁷⁴ MORENO, Diogo de Campos. op. cit. 1984. Pág. 198.

²⁷⁵ MORENO, Diogo de Campos. op. cit. 1984. Pág. 198.

²⁷⁶ MORENO, Diogo de Campos. op. cit. 1984. Pág. 198.

²⁷⁷ ANDRADE, Manuel Correia de. op. cit. 1999.

²⁷⁸ ALBUQUERQUE, Marcos. Op. cit. 2009.

3.2.1 - Forte Orange

Sob a guarda do forte Orange estava à entrada sul do canal de Santa Cruz, que dava acesso à vila de Nossa Senhora da Conceição, à vila de Igarassú, que era importante sob jurisdição da Capitania de Pernambuco, e ainda ao principal porto daquela região, logo na entrada do canal.

No *Breve discurso sobre o estado das quatro Capitanias conquistadas: de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, situadas na parte setentrional do Brasil*, também é possível observar uma detalhada descrição da situação das principais fortificações existentes no território. Sobre o forte Orange, o relatório apresenta:

Dentro da barra apresenta-se em primeiro lugar o forte Orange, situado sobre um baixo de areia separado de terra firme por uma angra, que é vadeável de baixa-mar. Este forte domina a entrada do porto, visto que como os navios que entram têm que passar por diante dele a tiro de arcabuz. É quadrado, com quatro baluartes, e ultimamente foi elevado e reparado, mas quase não tem fossos, nem estacada ou paliçada, o que é necessário que se faça, bem como convém aprofundar o fosso e cercar o lado exterior com uma contra-escarpa. Diante deste forte, do lado do Norte, por onde o inimigo pode se aproximar, há um hornaveque.²⁷⁹

Um fator que chama a atenção na comparação entre o *Breve discurso* e o relatório de Diogo de Campos Moreno é a diferença de prioridades dada à área em relação à defesa no local. Para Moreno, fica claro que Itamaracá não necessita de reforço militar, pois esta demanda seria atendida pela capitania vizinha em caso de necessidade. Já no *Breve discurso*, a ilha é descrita com minúcias e registra a necessidade de se fortalecer a defesa no local, temendo um ataque inimigo. A importância dada pelo governo holandês à Ilha de Itamaracá já foi sinalizada neste trabalho, inclusive cogitou-se que a sede do novo governo fosse instalada naquelas terras.

A preocupação em relação a um possível ataque é latente no documento holandês, e o relatório serve justamente para se organizarem as estratégias para aparar estas arestas relacionadas à defesa do território de maneira geral. Para o forte Orange, o documento indica as principais medidas que devem ser aplicadas para que seja potencializada a função militar da unidade indicando, inclusive, quais as reformas e melhorias são mais importantes.

No *Breve discurso*, fica evidente também a necessidade de se manter, preservar e atualizar as estruturas do forte Orange, haja vista a importante função do mesmo dentro do

²⁷⁹ MELLO, José Antonio Gonsalves de. op. cit. 1981. Pág. 86

contexto defensivo nas novas possessões. O fosso deveria circular a fortificação, o qual é uma escavação que se fazia normalmente ao redor das unidades de defesa para dificultar o avanço inimigo em direção ao interior das muralhas, que poderia inclusive ser inundado para melhor proteger a unidade. O forte Orange, já em seu primeiro desenho, tem quatro baluartes, os quais seriam as extremidades nos vértices do quadrado central com pontas salientes que tinham poder de ataque e defesa potencializados.²⁸⁰

Mesmo com Olinda tomada, a Ilha de Itamaracá resistiu por alguns anos às investidas holandesas. O forte Orange foi construído a poucos quilômetros da vila de Nossa Senhora da Conceição, centro português, e os dois núcleos coexistiram em tensão constante até a conquista definitiva da vila que só ocorreu por volta de 1633.²⁸¹ Sobre este assunto, Evaldo Cabral de Mello ressalta que até este momento os holandeses estariam cercados em alguns pontos isolados no Recife “e na cabeça-de-ponte estabelecida na extremidade meridional de Itamaracá, onde haviam construído o forte Orange.”²⁸²

Evaldo Mello lembra, ainda, que o controle da capitania de Itamaracá iniciou-se a partir da conquista da Ilha de Itamaracá, tendo os holandeses construído o forte Orange, e se organizado para a partir dele suplantar a vila de Nossa Senhora da Conceição, controlando o seu principal porto e seu centro administrativo. Toda a capitania e seus arredores foram sendo dominados progressivamente, com prioridade para as áreas de engenho.²⁸³ Em suma, Evaldo Cabral argumenta que “de Itamaracá, terminada a conquista da ilha, as tropas holandesas varejavam os engenhos de Goiana e Igaracu, do outro lado do Canal de Santa Cruz.”²⁸⁴

Inicialmente erguido com precárias instalações, logo que é consolidada a administração holandesa no local, o forte Orange é organizado de maneira mais regular, com baluartes, fosso, quartéis internos e praça de armas, além de outras estruturas ligadas ao contexto.²⁸⁵

É possível observar estas características do forte Orange na ilustração 16, apesar de que as estruturas atuais deste forte terem, basicamente, origem portuguesa pós-restauração, ainda preserva-se o padrão básico da antiga unidade.

²⁸⁰ BARTHEL, Stela. Op. cit. 2007.

²⁸¹ MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda restaurada: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654.** São Paulo: Editora 34, 2007.

²⁸² MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit. 2007. Pág. 89

²⁸³ MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit. 2007

²⁸⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. op. cit. 2007. Pág. 33

²⁸⁵ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999.

Figura 16: Vista aérea do Forte Orange.



Fonte: Disponível em: www.vivercidades.org.br. Acesso em: 25/12/2012

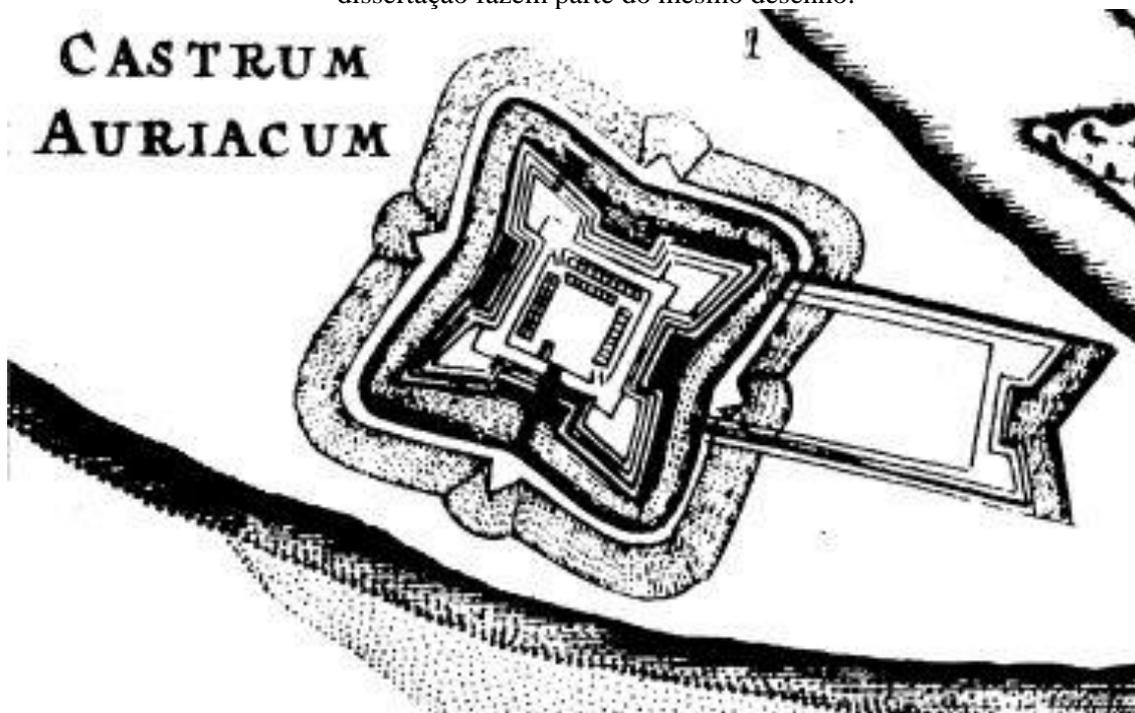
Somente em 1654, debeladas as últimas resistências holandesas, é que o forte passa ao domínio lusitano e a partir de então é chamado de fortaleza de Santa Cruz. Suas atividades oficiais são registradas ainda no século XIX, quando a fortificação foi importante no contexto da Revolução Pernambucana de 1817.²⁸⁶ Progressivamente, porém, o forte vai perdendo sua importância, por isso a necessidade de manter a estrutura se torna secundária, tendo, o mesmo, chegado ao século XX já em ruínas, sendo que somente foi restaurado e suas estruturas consolidadas pela SPHAN entre as décadas de 1960 e 1980.²⁸⁷

Em uma imagem que integra o livro de Barlaeus, é possível observar uma planta de como seria o forte Orange na época do domínio holandês. Nota-se que existe uma grande semelhança com o desenho atual.

²⁸⁶ ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999.

²⁸⁷ BARTHEL, Stela. op. cit. 2007. Pág. 113

Figura 17: Autor não identificado. Insula Tamaraca (CASTRUM AURIACUM). Detalhe. Imagem inserida no livro de Gaspar Barlaeus apresenta uma planta do Forte Orange onde é possível observar suas estruturas internas e externas. No original as figuras 4 e 15 apresentadas nesta dissertação fazem parte do mesmo desenho.



Fonte: Disponível em: <http://www.atlasofmutualheritage.nl>. Acesso em: 13/03/2012

Sobre a paliçada ou estacada, que cercaria uma parte do reduto, Barlaeus acrescenta a sua descrição que a mesma foi encomendada pelo próprio Maurício de Nassau, visando potencializar a atuação defensiva da unidade: “Protegeu Maurício também o forte de Orange, na Ilha de Itamaracá, cingindo-o de estacada.”²⁸⁸

Além de um sistema físico de defesa, também era necessário organizar uma tropa que atendesse a demanda de defender o território. Joan Nieuhof, em 1645, fala sobre a Ilha de Itamaracá durante o governo holandês. Na obra *Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil*, o autor descreve momentos de constantes confrontos entre a resistência portuguesa contra os holandeses. Neste contexto, ele cita as ordens recebidas para a defesa mais eficaz da Ilha de Itamaracá sob a jurisdição do novo governo. Inclusive, Nieuhof ressalta a necessidade de serem mandados mais recrutas para a área visando garantir e intensificar o poder de combate e assegurar a defesa daquela região:

Quarenta novos recrutas foram enviados para Itamaracá sob o comando do Capitão Pieter Seulijin, senhor do Engenho Harlem, porque esta ilha era da maior importância para nós e porque as guarnições do Forte Orange e Cidade

²⁸⁸ BARLAEUS, Gaspar. op. cit. 1980. Pág. 45.

Schkoppe de apenas uma companhia em cada uma das praças eram muito fracas e os moradores armados não montavam muito mais que uma companhia.²⁸⁹

Nieuhof aponta alguns aspectos importantes em relação à posição da Ilha de Itamaracá, no contexto holandês. Para ele era necessário manter a região a todo custo, e isto iria se concretizar a partir do momento em que o problema da carência de recrutas na ilha e na capitania fosse sanado. Os próprios moradores da vila e os aliados aos holandeses deveriam se armar em caso de necessidade, e eles mesmos entrarem na contagem do contingente militar do local. Em outro momento do documento, o cronista escreve que o forte Orange deveria ser mantido a todo custo, mesmo que outras partes da Ilha de Itamaracá fossem perdidas, já que unidade de defesa era de importância para aquela conjuntura.²⁹⁰ O relator ainda deixa a premissa de que em último caso, sendo a Ilha de Itamaracá atacada, a vila deveria ser abandonada e as forças seriam concentradas no forte Orange, fato que aconteceu por algum tempo.²⁹¹

A importância da Ilha de Itamaracá no contexto holandês advém do fato de que a mesma era provida com os principais aspectos necessários para administração e sobrevivência. No território da Ilha de Itamaracá existia um centro urbano, um porto e um forte. Todo esse espaço era cercado pelo canal de Santa Cruz, ou seja, três aspectos de importância capital para se manter o funcionamento de um sistema administrativo na época.²⁹²

Ao assumir o controle do forte em 1654, é que os portugueses empreendem as primeiras grandes reformas nas suas estruturas que eliminam os resquícios físicos mais evidentes da antiga fortaleza holandesa. Somente em fins do século XVII é que são iniciadas grandes reformas nas estruturas do reduto.

Em 1689, D. Pedro II, rei de Portugal, pede a Carlos de Sepulveda, capitão-mor da capitania de Itamaracá, uma relação detalhada da situação bélica da ilha sede da capitania. Nesta relação, deveria conter ainda a situação das armas, da pólvora, das munições e quantidade de soldados.²⁹³ A importância de uma estrutura de defesa bem consolidada é evidenciada na Ordem Régia, já que o Rei expressou insegurança em relação a possíveis ataques de inimigos, e ainda registrou a relevância que a Ilha de Itamaracá

²⁸⁹ NIEUHOF, Joan. **Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM. Pág. 134.

²⁹⁰ NIEUHOF, Joan. op. cit. 2001. Pág. 134

²⁹¹ BARTHEL, Stela. op. cit. 2007.

²⁹² ANDRADE, Manuel Correia de. op. cit. 1999

²⁹³ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1, folha 84

possuía para a Coroa na nova conjuntura. Os recentes acontecimentos com os holandeses parecem ter instigado Portugal a tomar maiores precauções em relação àquela parte do reino, anteriormente muitas vezes esquecida.

A constatação que chega o Rei, ao analisar o relatório enviado por Sepulveda, é de que a fortaleza de Santa Cruz, defesa de grande importância, encontra-se “derrubada por duas partes sem reparo algum.”²⁹⁴ Registrada a necessidade de uma reforma urgente, a Coroa informa como proceder:

Para o concerto da força de Santa Cruz lhe ordeno que mande o engenheiro ver o que necessita para se mandar fazer prontamente aplicando para eles os serviços que houver nesta capitania e que quando os não haja ou não bastem que bem informado lhe aplique os meios que lhe parecer mais conveniente.²⁹⁵

No documento fica evidente a importância que tinha a fortaleza para àquela conjuntura e a obra se torna prioritária, devendo ser reformado o forte de maneira geral, e principalmente a praça de armas com os quartéis. A dominação holandesa estava recente e o Rei manifestava preocupação em perder novamente o controle do território para qualquer outra potência da época. Isto se consolida com a organização e aperfeiçoamento da malha de defesa.

Em 1686, o Conselho Ultramarino consulta o Rei D. Pedro II sobre a nomeação de pessoas para os cargos inerentes a funções táticas da fortaleza de Santa Cruz, inclusive um posto de capitão para o forte estaria vago, aguardando nomeação real. Estas iniciativas fazem parte dos esforços da Coroa em organizar a força bélica da fortificação. Outros documentos dão conta da necessidade de novas armas e mais soldados.²⁹⁶ Mais tarde, em maio de 1688, o conselho Ultramarino já solicita o provimento de Miguel Rodrigues de Sepúlveda para o posto de capitão da dita fortaleza.²⁹⁷

No mesmo ano, encontramos um requerimento da força militar do forte solicitando mantimentos e materiais para que a capela interna do reduto fosse provida com os suprimentos necessários para as celebrações religiosas.²⁹⁸

No entanto somente em 1696 é que o engenheiro contratado para o serviço começa as medições e a obra. A partir de outra Ordem Régia reforçando a importância do

²⁹⁴ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1. Pág. 87

²⁹⁵ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1. Pág. 87

²⁹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 14, D. 1355.

²⁹⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 14, D. 1366

²⁹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 14, D. 1357.

fortaleza de Santa Cruz para o sistema defensivo do norte do Brasil, o ato é iniciado realmente. Segundo Stela Barthel,

Em 1698, foi ordenado pelo Rei de Portugal que toda pedra que viesse nos navios como lastro fosse enviada para a ilha de Itamaracá, para obras de contenção do mar junto às muralhas do forte, que eram de taipa, mas que estavam sendo encobertas por aterro, para que fosse construída a nova muralha em alvenaria de pedra e cal.²⁹⁹

Em 1705, outra Ordem Régia registra a satisfação da Coroa com o andamento “da obra em que se acha a fortaleza de Santa Cruz (...) como também nas duas praças de artilheiros que o Governador de Pernambuco mandou acrescentar nesta fortaleza”³⁰⁰. Após este momento, o reduto passa por consecutivas reformas até ser abandonado em algum momento do século XIX. O percurso traçado em relação à história desta fortificação como importante unidade funcional integrada a iniciativas de defesa e militarização da capitania de Itamaracá priorizaram as etapas em que o forte está inserido dentro do recorte temporal proposto nesta pesquisa.

3.2.2 - Fortim da Catuama

Para a defesa da barra de Catuama, existia um fortim com o mesmo nome localizado no pontal da extremidade norte da ilha. Sobre este, não existem muitas referências históricas em documentos relacionados ao seu período de funcionamento. De forma recorrente, era retratado em iconografias ou relatos vagos em descrições de viajantes, principalmente do início do século XVII. Plantas exclusivas não foram localizadas durante as nossas investigações.

Guilherme Medeiros cataloga a Barra de Catuama como sendo um local de movimentação portuária da ilha desde o século XVI. Este porto seria secundário em relação ao da barra sul,³⁰¹ e o fortim deveria, justamente, atender a demanda de guarnecer este ponto e a entrada do canal como um todo. Assim, o sistema de defesa da ilha “era complementado com um fortim do lado norte, na Barra de Catuama.”³⁰²

Em pintura descritiva da capitania de Itamaracá Johannes Vingboons, ao retratar a ilha, aponta o forte Orange na entrada sul do canal de Santa Cruz. Adentrando mais um

²⁹⁹ BARTHEL, Stela. op. cit. 2007. Pág. 54

³⁰⁰ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1. Pág. 98

³⁰¹ MEDEIROS, Guilherme de Souza. op. cit. 2001.

³⁰² ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia do forte Orange: O forte holandês. **Revista da Cultura**. Ano X, n 17. P 36-43. 2010. Pág. 37.

pouco, Vingboons registra a vila Schkoppe e na outra extremidade da ilha, no pontal da porção norte, está a área assinalada como barra de Catuama, nela existe um reduto que remete ao antigo fortim da Catuama:

Figura 18: Johannes Vingboons. Capitania de Itamarica. 1665. Detalhe. Recorte da Ilha de Itamaracá de uma imagem produzida por Vingboons. O desenho original apresenta um amplo panorama da Capitania de Itamaracá de maneira geral. Marcações nossas. As setas indicam, o Fortim da Catuama, o Forte Orange e a Vila Schoop.



Fonte: Acervo da Sinagoga Kahal Zur Israel.

É provável que no momento da invasão holandesa ao território da Ilha de Itamaracá, o fortim da Catuama já estivesse desativado.³⁰³ Porém a partir da documentação, podemos constatar que as atividades no referido forte devem ter voltado a ser realizadas após a restauração portuguesa se estendo, mesmo que com pouca ou quase nenhuma atividade, até o início do século XVIII.³⁰⁴

Stella Barthel, em sua dissertação de mestrado, esclarece sobre este fortim:

No lado norte do braço de mar, chamado de “Barra de Catuama” existiu um fortim luso brasileiro cujos vestígios de alvenaria de pedra e cal ainda estão aparentes. Esta fortificação fechava o acesso ao canal de Santa Cruz junto com o Forte de Santa Cruz, localizado na outra entrada, que antes da época do conflito,

³⁰³ BARTHEL, Stela. op. cit. 2007. Pág. 26

³⁰⁴ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 2. Pág. 54

era também comandada por Salvador Pinheiro. Parece que este fortim já estava em ruínas quando os holandeses chegaram à ilha.³⁰⁵

Durante a realização do levantamento dos pontos fortificados das capitânicas conquistadas para a realização do *Breve discurso*, também é registrado o fortim da Catuama. Sobre ele, o documento esclarece:

Na extremidade setentrional da mesma ilha, sobre a extremidade da barra do norte, há também um reduto com uma bateria que domina a dita entrada. Está assentado sobre um solo alto e pedregoso, pelo que não pode ter fossos fundos, mas está cercado de uma palissada. Este reduto se acha inteiramente arruinado, e é forçoso que seja reconstruído.³⁰⁶

A importância que o *breve discurso* oferece ao argumentar sobre a necessidade de reformas no fortim, demonstra a relevância da unidade dentro do sistema de defesa da ilha. Desta maneira, pela retaguarda, o acesso a partir do canal de Santa Cruz estaria vulnerável a prováveis ataques, e a reconstrução desta unidade poderia sanar esta demanda. Porém não encontramos evidências de que estas reformas indicadas no documento tenham sido implementadas. Apesar disto, a maior quantidade de registros do forte remete ao período de dominação holandesa.

Adriano Verdonck, outro relator inserido dentro do contexto holandês, descreve um reduto na Ilha de Itamaracá que pode fazer referência ao fortim da Catuama. Segundo ele, “na mesma ilha, em cima de um monte na entrada do rio, um pequeno reduto com 5 ou 6 peças que podem lançar balas de 6 a 7 libras e são chamadas meios-sacres.”³⁰⁷ Este documento datado em 1630, constitui, basicamente, um relatório apresentado ao governo holandês mostrava as terras do Brasil de forma mais detalhada.

Neste trecho, Verdonck aponta a descrição de uma pequena fortificação e seu potencial bélico, a localização conhecida hoje do fortim da Catuama no topo de um morro às margens da entrada do canal refuta a descrição no documento citado. Vale salientar que, nesta época, ainda não existiam as estruturas do forte Orange, e o fortim da barra de Catuama estava localizado no topo de um monte às margens do canal de Santa Cruz.

O relatório evidencia a função principal do forte dentro daquele contexto, que seria, justamente, prevenir a barra de qualquer ameaça. A nomenclatura utilizada para definir o forte nas duas descrições analisadas aqui o categorizam como “reduto” e não como forte. A insipiente estrutura física do mesmo com pouca capacidade bélica,

³⁰⁵ BARTHEL, Stela. op. cit. 2007. Pág. 26

³⁰⁶ MELLO, José Antonio Gonsalves de. op. cit. 1981. Pág. 87

³⁰⁷ VERDONCK, Adriano. op. cit.. 1984. Pág. 224.

sinalizada nas descrições, deve ter sido o motivo da utilização deste termo, já que a utilização deste termo indica uma estrutura menos desenvolvida.

Existe um conflito envolvendo o fortim da Catuama na primeira metade do século XVIII que vale a pena ser analisado, já que corrobora a ideia do funcionamento do referido forte após a invasão holandesa. Duarte Sodré Pereira, capitão e provedor da capitania de Itamaracá, denunciava, em 1730, a inviabilidade de se manter aquela estrutura em funcionamento, levantando inclusive suspeitas de corrupção por parte dos poucos envolvidos na administração do forte. Em relação às munições, apetrechos e dinheiro que eram enviados ao local, Duarte Sodré é categórico:

Não sei que serventia lá podiam ter a não ser para se desencaminharem, o que Vossa Majestade fará examinar, digo, fará averiguar e restituir ao almoxarife com as [ilegível] necessárias e diria ao cabo da fortaleza que não mande mais para àquele sítio soldados na forma que me parece já tenho ordenado.³⁰⁸

Mais tarde, Duarte Sodré Pereira é mais incisivo ainda quando mandou dar baixa a Jerônimo Paes Bolhões, que era capitão do fortim da Catuama. No documento, Sodré faz denúncias diretas em relação ao capitão do fortim que, segundo ele, recebe o soldo mesmo não assumindo mais suas obrigações com o local, solicitando a baixa do capitão. Antes disto, em 1719, aparece solicitando ao rei D João V, através de uma carta, que o seu soldo continuasse com o mesmo valor recebido pelos seus antecessores no posto de capitão da fortificação.³⁰⁹

Observa-se que o referido forte não exerce mais sua função principal de guarnecer a entrada norte do canal de Santa Cruz, por já se encontrar abandonado e, praticamente, sem atividades oficiais. Segundo a Ordem Régia de 1730,

O Provedor da Fazenda Real que serve como provedor da Capitania de Itamaracá manda dar baixa a Jerônimo Paes Bolhões no posto de Capitão do Forte da Catuama por não haver tal forte nem em exercitar este posto em coisa alguma mais que cobra o soldo de quatro mil Réis por mês a dezoito anos morando na Vila de Goiana que dista daquele sítio seis léguas.³¹⁰

Pouco tempo depois, no ano de 1732, Duarte Sodré Pereira informa ao Rei, por meio de uma carta, que havia dado baixa ao Capitão Jerônimo Paes Bolhões do seu posto no fortim, devido aos motivos apresentados anteriormente.³¹¹

³⁰⁸ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 2. Pág. 134

³⁰⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 28, D. 2560.

³¹⁰ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1. Pág. 137

³¹¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3805.

Somente em 1859 é que foram, novamente, encontradas notícias sobre o fortim da Catuama, na bibliografia específica, quando D. Pedro II, em visita ao local, registra ter visualizado as suas ruínas.³¹²

Existem vestígios de estruturas arqueológicas na porção norte da Ilha de Itamaracá que podem ser associadas ao fortim da Catuama, devido à localização geográfica comparada com iconografias e descrições de cronistas, além da bibliografia sobre o assunto refutar esta hipótese.³¹³ As estruturas estão inseridas no topo de uma área elevada no pontal norte da Ilha de Itamaracá às margens do canal de Santa Cruz. Estas informações foram levantadas durante a execução do projeto “Patrimônio Arqueológico Subaquático do Litoral de Pernambuco”, em 2009, pelo Laboratório de Arqueologia da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Figura 19: Vestígios arqueológicos pertencentes ao antigo fortim da Catuama, no extremo norte da ilha de Itamaracá.



Fonte: Acervo do Laboratório de Arqueologia da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

Podemos perceber, analisando os dados referentes as fortificações regulares em Itamaracá que a mesma estava integrada em um contexto de militarização e defesa bem organizados. Já que a Ilha estava articulada de forma a prevenir seu território de ataques,

³¹² ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. op. cit. 1999. Pág. 111

³¹³ Marcos Albuquerque registra o fortim da Catuama em fotografias e indica sua localização geográfica, a figura 19 foi elaborada enquanto a equipe do Laboratório da arqueologia da Universidade Federal Rural de Pernambuco realizou visita para reconhecimento da área. ALBUQUERQUE. op. cit. 1999.

constantes durante o período colonial. Neste sentido, podemos inferir que a questão da defesa da capitania de Itamaracá, mais precisamente da Ilha, foi organizada a partir de dois eixos: Principalmente resguardar o território da ameaça externa, ao tentar eliminar ao máximo a atuação de outros reinos naquela região; e também era preciso preservar o espaço dos indígenas que habitavam ainda o interior da ilha e seus arredores, muitas vezes inimigos dos portugueses.

Considerações finais

O período conhecido como colonial na América portuguesa instiga estudos acadêmicos em diversas áreas do conhecimento desde muito tempo; historiadores, antropólogos, arqueólogos entre outros cientistas buscam neste tema informações que possibilitem interpretações e identifiquem heranças culturais. Muito se tem produzido sobre o assunto, a atual região nordeste do Brasil requer especial atenção dos pesquisadores, dada a importância desta área à época colonial, sendo na mesma que se instalaram os primeiros centros urbanos que materializaram simbolicamente o poder real em esfera local.

No entanto, os estudos na maioria das vezes se voltam basicamente para as capitanias hereditárias que registraram aspectos políticos, administrativos e econômicos mais prósperos, as capitanias de Pernambuco e Bahia se sobressaem neste sentido. Capitanias como a da Paraíba e de Itamaracá, por exemplo, por muito tempo foram pouco estudadas; e quando eram, geralmente se abordava de forma pouco aprofundada.

Em contrapartida, atualmente existe grande quantidade de pesquisadores que se dedicam a estas áreas mais marginais na América portuguesa. Entre os principais estudos sobre Itamaracá, por exemplo, citamos Luciana de Carvalho Barbalho³¹⁴ e Regina Célia Gonçalves³¹⁵. Esperamos também ter contribuído para evidenciar ainda mais a relevância histórica da Ilha de Itamaracá dentro do contexto atual em Pernambuco. Desde o início do século XVI àquela região figurava entre as áreas mais frequentadas com atividades comerciais intensas. O fato de ter sido na Ilha em seus arredores que se instalaram os primeiros núcleos de povoamento da América portuguesa, somente corrobora esta prerrogativa. Entretanto ainda são poucos os trabalhos que abrangem a história daquela região, esperamos que com as novas perspectivas da história atualmente abarquem temáticas sobre o local, para, assim, entendermos melhor como se deu o processo de ocupação da Ilha de Itamaracá.

Neste trabalho buscamos realizar uma análise de como se organizou a logística portuária na Ilha de Itamaracá de acordo com as condições de navegabilidade que a mesma oferecia. Foi possível observar como a Ilha e seu entorno se constituíram em importante zona de atuação comercial, que perde progressivamente sua importância ao mesmo tempo

³¹⁴ BARBALHO, Luciana de Carvalho. op. cit. 2009.

³¹⁵ GONÇALVES, Regina Célia. **Guerras e Açucares**. Política e economia da Parayba – 1585-1630. São Paulo: EDUSC, 2007.

que o porto do Recife vai se construindo como um dos principais da América portuguesa. Neste sentido o estudo das relações que se estabeleciam através da demanda do porto foi o nosso principal foco de análise. Para isto utilizamos os aspectos relacionados a defesa daquele território e a evolução urbana e administrativa da Ilha.

Vale ressaltar que nossa abordagem em relação ao tema está articulada dentro de uma perspectiva multidisciplinar. Para construir nossos argumentos, além da história, lançamos mão da arqueologia e da geografia principalmente, buscamos compreender aquele espaço dentro de uma perspectiva espacial bem definida, onde o meio físico determinou sobremaneira as principais escolhas relacionadas a atividade portuária, a construção de centros urbanos e a localização das fortalezas, esperamos ter apresentado também este caminho. A arqueologia nos forneceu subsídios que contribuíram sobremaneira a construção da nossa narrativa. Sem o auxílio da arqueologia alguns pontos abordados teriam sido analisados de forma muito superficial, este é o caso do Forte Orange e do Fortim de Catuama, sobre os quais os principais dados levantados foram tiveram relação com um suporte arqueológico.

O principal foco deste trabalho foi a descrição detalhada dos principais portos existentes na ilha de Itamaracá, para isto muitas vezes foi necessário construir um contexto mais abrangente, principalmente em relação aos arredores da região. Durante a pesquisa, depois de identificadas as áreas que eram utilizadas como porto, ou como ancoradouro, foi necessário procurar o contexto mais amplo em que estes estavam inseridos. Levando em consideração que o porto no período colonial não possui existência próprio, ou seja, necessita de um aparato administrativo e militar para atuar de maneira plena, buscamos evidenciar estas estruturas que estavam ligadas ao contexto da navegação no local. Os principais fatores levantados foram as fortificações e o núcleo administrativo. Daí a necessidade, também, em realizar o estudo destas unidades, justamente enquanto propulsores da atividade portuária. Neste sentido, o trabalho apresenta argumentos utilizados pela história militar e pela história social urbana.

No que concerne a organização física da militarização, era indispensável que existisse uma estrutura de defesa bem consolidada tanto na região estudada, quanto nas demais partes do império. Pois principalmente durante os dois primeiros séculos da colonização as ameaças eram constantes. Esta característica é percebida em quase todas as regiões na América portuguesa e teve influencia direta sobre o perfil urbano de diversas vilas e cidades coloniais.

Em boa parte destes centros urbanos, a evolução urbana era acompanhada de obras de fortificações. Na Ilha de Itamaracá este fator pode ser observado de forma bastante clara, já que boa parte de sua estrutura urbanística foi pensada a partir da dúvida latente de que sempre se estaria na eminência de um ataque.

Nossa abordagem em relação ao objeto aliou pesquisas documentais, iconográficas, leituras bibliográficas e visitas a Ilha de Itamaracá. Desta forma, foi possível construir uma perspectiva mais ampla sobre o objeto, relacionando os dados dos documentos aos aspectos ainda perceptíveis hoje sobre o tema.

A documentação referente à Capitania de Itamaracá nos mostra que esta possuía um intenso comércio, produção de açúcar e derivados, produção de víveres e um perfil urbano significativo. A logística portuária organizada na Ilha de Itamaracá e seu entorno demonstra bem este contexto de intensa atividade social e econômica na região. Desde o início da colonização, o porto constitui-se como ponto central na ligação entre a colônia e a metrópole, por isto, surgem como tópico fundamental na história marítima. Ao estudar os portos, é possível observar aspectos alegóricos da sociedade colonial, como seu fortalecimento, suas relações inter-regionais ou seu declínio.

Referências bibliográficas e fontes impressas

Fontes primárias

ANCHIETA, Padre José de. **Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.

BARLAEUS, Gaspar. **História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil**. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife, 1980. [1647]

BRITO, Bernardo Gomes de. **História Trágico Marítima**. Porto: Port Ucalense editora, 1942. [1735]

CARNEIRO, Antônio de Mariz. **Regimento de Pilotos** e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais. Lisboa: 1655.

COELHO, Duarte de Albuquerque. **Memórias diárias da guerra do Brasil**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. [1654]

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Arquivo Público Estadual de Pernambuco, 1952. Vols. 1 e 2.

GANDAVO, Pero de Magalhães. **História da Província de Santa Cruz**. São Paulo: Editora Hedra, 2008. [1576]

KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. **Diário de navegação: Pero Lopes e a expedição de Martin Afonso de Sousa (1530-1532)**. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011.

LAET, Joan de. **História ou Anais dos feitos da Companhia privilegiada das Índias Ocidentais desde o começo até o fim do ano de 1636**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM. [1636]

MELLO, José Antonio Gonsalves de (ed.). **Fontes para a história do Brasil holandês** (v. 1). MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória, 1981.

MELLO, José Antônio Gonsalves de; ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier de. **Cartas de Duarte Coelho a El Rei**. Recife: Editora Massangana, 1997.

MORENO, Diogo de Campos. Relação das praças fortes do Brasil. **Revista do Instituto arqueológico, histórico e geográfico pernambucano**. Recife, v. LVII, p 185-247. 1984. [1609]

NIEUHOF, Joan. **Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM. [1645]

SALVADOR, Frei Vicente. **História do Brazil (1500 - 1627)**. Curitiba: JUARÁ, 2009.

[1627]

SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. São Paulo: Hedra, 2010. [1587]

TOLLENARE, L. F. **Notas Dominicais**. Coleção Pernambucana. Vol. XVI. Secretaria de Educação e Cultura. Recife. 1978. [1816]

VERDONCK, Adriano. Descrição das capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Parayba e Rio Grande. **Revista do Instituto arqueológico, histórico e geográfico pernambucano**. Recife, ano XXXIX, n. 55, p 215-229. 1984. [1630]

Referências bibliográficas

ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1988.

ALBUQUERQUE, Luís de. **A náutica e a ciência em Portugal** – Notas sobre navegações. Lisboa: GRADIVA, 1989.

_____. **Ciência e experiência nos descobrimentos portugueses**. Lisboa: Instituto de cultura e língua portuguesa, 1983.

_____. **Instrumentos de navegação**. Lisboa: Imprensa de Coimbra, 1988.

_____. **Introdução à história dos descobrimentos Portugueses**. Lisboa: Fórum da História, 1989.

_____. MAGALHÃES, Ana Maria. ALÇADA, Isabel. **Os Descobrimentos Portugueses** – Viagens e aventureiros. Lisboa: Caminho, 1991.

ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia do Forte Orange. **Revista da Cultura**. Rio de Janeiro, n. 15, ano IX, p 37-47. 2009.

_____. Arqueologia do forte Orange: O forte holandês. **Revista da Cultura**. Ano X, n 17. P 36-43. 2010.

_____. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. **Revista de Arqueologia**. Vol. 7, p. 99-123, São Paulo:1993.

_____; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. **Fortes de Pernambuco**. Imagens do passado e do presente. Recife: Graftorres, 1999.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das letras, 2000

ALMEIDA, Antônio Marques. Saberes e práticas de ciência no Portugal dos

descobrimientos. In. TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. São Paulo: Unesp, 2001.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. **A companhia Pernambucana de Navegação**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE/CFCH, 1989.

_____. **O sexo devoto: Normatização e resistência feminina no império português – XVI ao XVIII**. Tese (Doutorado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2003.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Itamaracá, uma capitania frustrada**. Recife: CEHM, 1999.

BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá - Poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685 – 1742)**. Dissertação (Mestrado em História). João Pessoa: CCHLA/UFPB, 2009.

BARROS, Amandio. O Porto de Viana e a construção do Cais da alfândega de 1631 a 1633. **Revista da Faculdade de Letras - História**. III Série, vol. 7, p. 133-147. Porto: 2006.

BARROS, Rustom Lemos de. **Embarcações e Frotas Portuguesas: atuação no Nordeste do Brasil até 1712**. Dissertação (mestrado em História), Recife: UFPE/CFCH, 1982.

BARTHEL, Stela. **Arqueologia de uma fortificação: o Forte Orange e a Fortaleza de Santa Cruz, em Itamaracá, Pernambuco**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Recife: CFCH/UFPE, 2007.

BOXER, Charles. **O Império Marítimo Português**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002

BURKE, Peter. **A escola dos Annales (1929 – 1989) – A revolução francesa da historiografia**. São Paulo: Unesp, 1982.

CABRAL, George Félix. **Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Cámara Municipal de Recife (1710-1822)**. Tese (Doutorado em História). Universidade de Salamanca. 2007.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAVALCANTE, Lenivaldo. **Pernambuco e o medo dos Clubes de França: O caso do Le Diligent (1792 – 1793)**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFRPE/DEHIST, 2009.

COSENTINO, Francisco Carlos. Apontamentos sobre a defesa do litoral, questões militares, governo-geral do Estado do Brasil e carreira militar, séculos XVI e XVII. **Revista Navigator**. Rio de Janeiro, v.8, n 15, p. 1-25, 2012.

COSTA, Carlos Alberto Santos. **A Influência do Colégio dos Jesuítas na configuração da malha urbana de Salvador-BA (1549-1760)**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia).

Recife: CFCH/UFPE, 2007.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Arquivo Público Estadual de Pernambuco, 1952. Vols. 1 e 2. (Versão digital – CD ROM).

COSTA, Maria Leonor Freire. A rota do Cabo e as rotas do Brasil: Para um estudo comparado do transporte marítimo nos séculos XVI e XVII. In: ANDRADE, Manuel Correia; FERNANDES, Eliane Moury; CAVALCANTI, Sandra Melo. **O Mundo que o português criou**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1998.

DOMINGOS, Francisco Contente. Navios e marinheiros. In: CHANDEIGNE, Michel. **Lisboa Ultramarina - 1415 – 1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 1992.

DONIN, Luana de Amorim. Um mar de heranças: A importância do Atlântico na configuração do Império do Brasil. **Revista Navigator**. Rio de Janeiro, v.8, n.16, 2012, p. 1-13.

DREYER-EIMBCKE, Oswald. **O Descobrimento da terra: História e histórias da aventura cartográfica**. São Paulo: EDUSP, 1992.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder – Formação do patronato político brasileiro**. São Paulo: Editora Globo, 2008.

FERLINI, Vera. **Terra, trabalho e poder – O mundo dos engenhos no nordeste colonial**. São Paulo: EDUSC, 2003.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 1987.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. **Desenvolvimento da Civilização Material no Brasil**. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2005.

GASPAR, Joaquim Alves. **Revisitando a cartografia náutica portuguesa do Atlântico: Uma análise quantitativa**. Anais do III simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica. Ouro Preto:MG, 2009.

GONÇALVES, Regina Célia. **Guerras e Açúcares**. Política e economia da Paraíba – 1585-1630. São Paulo: EDUSC, 2007.

_____. Guerra e açúcar: a formação da elite política na Capitania da Paraíba (séculos XVI e XVII). In: OLIVEIRA, Carla Mary; MEDEIROS, Ricardo Pinto (orgs.). **Novos Olhares sobre as Capitanias do Norte do Estado do Brasil**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2007.

GRUZINSKI, Serge. **O pensamento mestiço**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

GUERRA, Maria Eleonôra. A presença francesa no Nordeste do Brasil no século XVI: uma contribuição da História à Arqueologia. **Revista de Arqueologia - Coleção Arqueologia**. Porto Alegre, v.1, n.1, p. 79-85, 1996.

HONORATO, Manuel da Costa. **Dicionário topográfico, estatístico e histórico da Província de Pernambuco**. Recife: Governo do Estado de Pernambuco. 1976 (edição fac-símile).

JUNIOR, Luiz Severino da Silva. **O Forte do Matos e o crescimento urbano do extremo sul do Recife, 1680 – 1730**: Uma perspectiva arqueológica. Dissertação (Mestrado em arqueologia). Recife: UFPE, 2006.

LARA, Silvia Hunold. **Fragmentos Setecentistas**: escravidão, cultura e poder na América portuguesa. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A Hidra de muitas cabeças**: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LOPES, Josué. **O SENTIDO DA COLÔNIA**: Estudo das unidades funcionais da Ilha de Itamaracá - PE entre os anos de 1530 a 1654. Monografia (Graduação em História). Recife: DEHIST/UFRPE, 2010.

MACHADO, Théa; MACHADO, Maria; HAMAKAWA, Paulo. **As rotas marítimas do Brasil colonial**: Suprimentos e mercadorias a bordo. I ° Simpósio brasileiro de Cartografia história. Paraty, 2011.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. **Labirintos Brasileiros**. São Paulo: Alameda, 2011.
GRIECO, Donatello. **Pequena história da descoberta do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do exercito, 2002

MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570 – 1670)**. São Paulo: Ed. ESTAMPA, 1997

MEDEIROS, Guilherme de Souza. **Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil** (capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII). Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2001.

MELLO, Evaldo Cabral de. **Olinda restaurada**: Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. São Paulo: Editora 34, 2007.

_____. **Um imenso Portugal**: história e historiografia. São Paulo: Editora 34, 2008.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Tempo dos Flamengos**. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2001.

MELO, Taciana Santiago. **Registros coloniais inscritos nos mapas da antiga Vila de Igarassu, Pernambuco**. I Simpósio brasileiro de cartografia histórica. Anais. Paraty: 2011, p. 1-16.

MENEZES, Paulo. **Atlas praguense de João Teixeira Albernaz I** – comparações comentadas de alguns de seus mapas. Anais do III simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica. Ouro Preto: MG, 2009.

MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. **Fortes, paliçadas e redutos enquanto estratégias da política de defesa portuguesa** (O caso da Capitania de Pernambuco/1654 – 1701) Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2006.

_____. **O sistema de defesa da barra e do porto do Recife no século XVII**. *Clio – Série Arqueológica*. Recife, n 16. p 87-101. 2003.

MUNIZ, Bianca Machado. **Desvendando imagens: aspectos da reconstituição virtual do forte Maurício através da cartografia histórica holandesa**. Anais do I simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Paraty: 2009.

NASCIMENTO, Ana. LUNA, Suely. LOPES, Josué. Na rota das navegações: análise do transporte marítimo na ilha de Itamaracá nos séculos XVI e XVII. **Clio – Série arqueológica**. Recife: Vol. 25, n.2. p 1-17.

NASCIMENTO, Ana; CAVALCANTE, Lenivaldo; AMORIM, Darlan. A Arqueologia Subaquática e o Patrimônio Submerso do Litoral Pernambucano - Breve Histórico Transatlântico. **CLIO Série Arqueológica** (UFPE) Vol. 23, p. 65-81, Recife: 2008.

NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. **O desconforto da Governabilidade: Aspectos da administração no Brasil Holandês (1630 – 1644)**. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: *ICHF/UFF*, 2008.

PAIVA, Eduardo França. Trânsito e mobilidade entre mundos: Escravidão globalizada, comércio e práticas culturais. in: FURTADO, Júnia Ferreira.(Org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África**. São Paulo: Annablume, 2008.

RAMINELLI, Ronald. **Viagens Ultramarinas: Monarcas, vassalos e governo a distancia**. São Paulo: Alameda. 2008.

NEVES, André Lemoine. **A Transferência da cidade portuguesa para o Brasil – 1532-1640**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Recife: CFCH/UFPE, 2009.

_____. **Vila (velha) de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá: História e morfologia urbana**. Anais do I Encontro Nordeste de História Colonial. João Pessoa: 2006.

NOGUEIRA, Fernando. **Os Grandes Descobrimentos portugueses e a expansão mundial da Europa**. Lisboa: VERBO, 1990.

PEREIRA, Sidcley. **Caminhos da resistência - O espaço público no Recife durante a ocupação neerlandesa (1630 – 1637) Pernambuco (Brasil)**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Recife: CFCH/UFPE, 2006.

PESSOA, Fernando. **Mensagem: Poemas esotéricos**. São Paulo: ALLCA XX, 1997.

PESTANA, Fábio. **Naufrágios e obstáculos enfrentados pelas armadas da Índia Portuguesa 1497 – 1653**. São Paulo: Humanitas, 2000.

_____. **Por mares nunca dantes navegados: A aventura dos descobrimentos.** São Paulo: Contexto, 2008

POLÔNIA, Amélia. Arte, técnica e ciência náutica no Portugal Moderno. Contributos da “sabedoria dos descobrimento” para a ciência europeia. **Revista da Faculdade de Letras - HISTÓRIA.** III Série, vol. 6, Porto, 2005.

_____. O porto nas navegações ultramarinas quinhentistas: embarcações e náuticos. **Revista da Faculdade de Letras – História.** III Série, vol. 1, p. 29-52. Porto: 2000.

RAMBELLI, Gilson. A tecnologia da aventura. **História Viva – Grandes Temas.** Nº14 Págs 61-67, 2006.

_____. **Arqueologia até debaixo d’água.** São Paulo: Maranata, 2002.

RAVINA, Agustín Guimerá. Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII). In: AMORIM, Inês; POLÔNIA, Amélia; OSSWALD, Helena. **O Litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII).** Porto: Instituto de História Moderna, 2002.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil.** São Paulo: Livraria Pioneira, 1968.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de Vilas e cidades do Brasil colonial.** São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2002. CD-ROM.

RICUPERO, Rodrigo. **A formação da elite colonial: Brasil, c.1530 – c. 1630.** São Paulo: Alameda, 2009.

SCHWARTZ, Stuart. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial.** São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SILVA, Kalina. O sertão na obra de dois cronistas coloniais: A construção de uma imagem barroca (sécs. XVI – XVII). **Revista de estudos ibéricos.** PUCRS, v. XXXII. N. 2.p. 1-15.

_____. **O miserável soldo & A boa ordem da sociedade colonial.** Dissertação (Mestrado em história). Recife: UFPE/CFCH, 200.

SOARES, André Luis Gomes. **Diagnósticos dos impactos antrópicos em Vila Velha: Proposta para sua preservação e conservação.** (Dissertação – Mestrado em Arqueologia). Recife: UFPE, 2009.

TEIXEIRA, Manuel. A História urbana em Portugal: desenvolvimentos recentes. **Revista Urbanismo 1 de origem portuguesa.** Lisboa: 1999.

_____. Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira. **Revista Urbanismo 3 de origem portuguesa.** Lisboa: 2000.

ANEXOS

ANEXO 1

ROTEIROS DAS BARRAS E ILHAS DE ITAMARACÁ, que mandou fazer Salvador Pinheiro servindo nela de Capitão no ano de 1629.³¹⁶

Porque até agora não trazem os Roteiros este destas Barras, e Ilha, se põe aqui a parte. E hé, que passado o Porto dos Franceses , e o Rio Goyana indo para o Sul, junto aos recifes, andadas três léguas esta a barra de Catuama, a qual conhecereis por uma Abra, que faz nas pontas, da qual quebra o mar. E terá esta abra de largura o comprimento de três navios poucos mais, ou menos. Querendo entrar por ela, poreis a proa por umas barreiras de área branca rasas junto d'águas, não muito claras, que estão em meio a bocayna, as quais vos demoram a Oeste-noroeste; e posto o navio na entrada da barra para o Norte, vos demora a ponta do arrecife ao porto dos franceses, e a Pedra furada, e a ponta de pedras ao Norte, e a quarta do Noroeste, e a esta ponta do arrecife da banda do Norte esta uma lage da banda de dentro desta barra, em que arrebenta o mar de quando em quando, e tem em cima de [ilegível] e meia d'água , em baixa mar de águas vivas. Quando entrades para dentro, vos encostareis mais a banda do Sul, porque é muito alto, advertindo, que com a vazante da maré, e com o vento Leste, faz grande quebra do mar esta boca da barra, e assim parece tudo arrecifes os quais são alagados. Entrando para dentro, e querendo aqui aguardar maré, podeis ancorar nas terras dos ditos arrecifes para dentro, que tem três, e quatro braços de alto, tudo muito limpo da banda do Sul. E querendo seguir caminho

³¹⁶ Extraído de: CARNEIRO, Antônio de Mariz. **Regimento de Pilotos** e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais. Lisboa: 1655.

da entrada da dita barra de Catuama, posta a proa nas barreiras de areia branca, quão acima digo, ao Norte destas barreiras esta um monte alto, quão demora a Noroeste, e a quarta de Oeste, o qual monte tem três árvores altas copadas, e uma delas, que esta maias ao Norte, fica junto a uma quebrada pequena, e da banda do Sul da barra esta uma quebrada pela terra dentro, quão parece sela de cavalo, com suas árvores em cima , não muito altas, que demoram a Oeste.

Tem mais de conhecimento esta barra uma restinga da área da banda Sul, quão demora a ponta dele a Oeste, quarta do Noroeste, que é a ponta que se mete no dito Rio de Catuama, encostar-vos-eis a parte do Sul, quão é mais alto; e na entrada desta barra em baixa mar de águas vivas tendes 3 braças d'água, indo muito limpo, área de relógio, e dali para dentro duas braças e meia, e em algumas partes raso de pedra, entrando por esta barra ireis com o prumo na mão sondando a miúde, e terá de lado esta bacaina de Rios dois tiros de mosquete. Neste lugar esta um passageiro continuo com uma barca em que passa gente no serviço desta Ilha. Estando ancorados no lagamar, de que acima se faz menção, querendo sair dele para o Norte, governareis ao Nordeste e querendo sair para o Sul, governareis ao Sudeste, e assim ficareis livres dos arrecifes. E querendo aqui seguir viagem para o Sul, ireis costeando os arrecifes, dando-lhe retaguarda: e tendo andado coisa de três léguas, esta a barra da Ilha de Itamaracá, que vos demora a Nordeste Sudoeste, e posto nesta altura em fundo de 5, para 6 braças, vos demora a Igreja da Vila a Oeste para do Sudoeste, e em um monte que vos fica mais perto vereis uma parede branca, quão enfiada com a dita Igreja, querendo entrar, o poderíeis fazer, governando vos pelo mesmo rumo acima declarado; e governando assim vereis na terra ao Sudoeste sobre dois montes altos duas montas de coqueiros, e a quão mais estiver a parte do Sul, por

ela se vos irá descobrindo uma degolada terra, que fica junto ao mar coberta de mangues verdes. Neste lugar estais dos arrecifes para dentro em um Lagamar muito limpo, que tem em baixar mar de águas vivas três braças de água, e governando pelos ditos Coqueiros até chegardes a uma restinga areia em que arrebenta o mar da parte Norte, neste lugar vos fica o mais estreito deste Rio, que terá de largura um tiro de mosquete, ireis pelo meio do Rio voltando caminho de Oeste, e adiante desta primeira ponta da restinga, tendo caminhado o comprimento de quatro navios pouco mais, ou menos, esta um banco mais baixo neste Rio, que tem em baixa mar de águas vivas duas braças de água, e o fundo é de um cascabulho mole, e de baixa mar de águas mortas tem este banco duas braças e meia, e daqui para o porto rendes grande fundo, rio morto muito limpo, em que estarão amarrados os navios com cabos podes, e terá de comprimento desta entrada da barra até o surgidouro cousa de uma légua. E até a água deste Rio tem preamar de águas vivas 12 palmos, e de águas mortas 8. e tanto que entrardes para dentro o próprio Rio vos ensina o caminho, porque sempre arrebentam as coroas de areia de uma e outra parte, e vos recolhe esta barra com todos os ventos tirado Sudoeste, e Oeste.

Anexo 2



Vista da entrada sul do Canal de Santa Cruz a partir de Vila Velha. Foto cedida por Pablo Dantas

Anexo 3



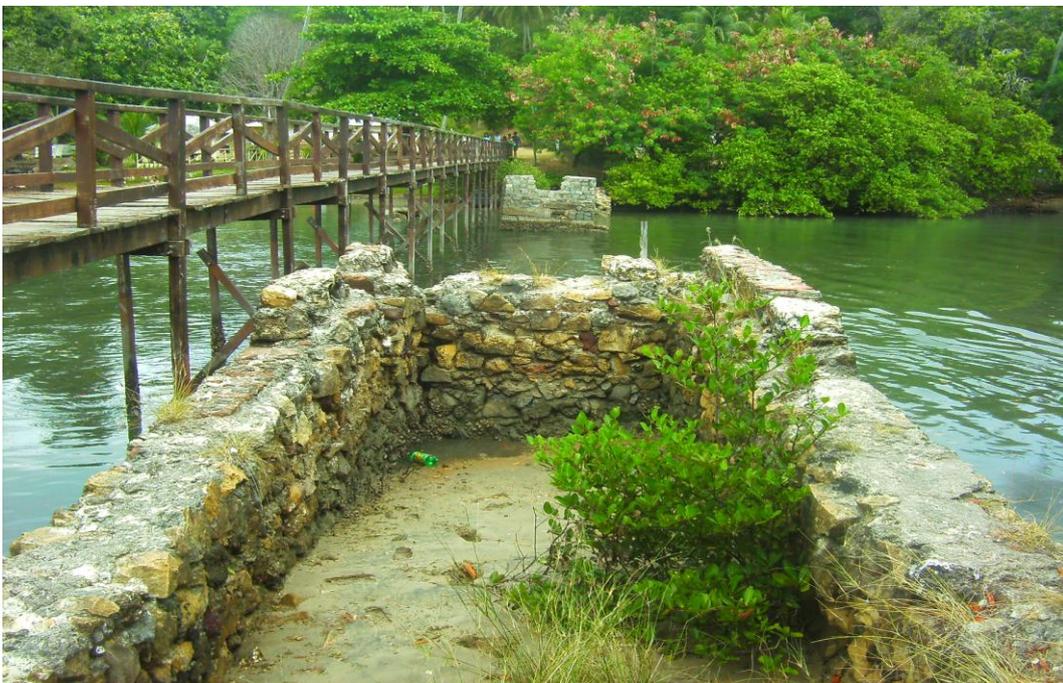
Vista da entrada norte do Canal de Santa Cruz, próximo ao Fortim da Catuama.

Anexo 4



Vestígios arqueológicos diversos recolhidos por um morador da Vila Velha, entre eles estão grés, louça, faiança e cerâmica.

Anexo 5



Vestígios de uma antiga ponte que dava acesso a Vila de Nossa Senhora da Conceição pelo litoral no interior da Ilha.

Anexo 8



Vestígios provavelmente pertencentes a Casa de Câmara e Cadeia na atual Vila Velha.