

Puertos y dinámica colonial: los principales puertos de las capitanías del norte de Brasil

*Ana Nascimento**

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO

*Josué Lopes***

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Resumen:

En este artículo se presenta un estudio sobre los principales puertos y lugares de atraque existentes a lo largo de la costa del norte de Brasil, especialmente entre las capitanías de Pernambuco y Ceará, al objeto de probar la dinámica que implican la organización y funcionamiento de los puertos coloniales, dando énfasis en temas acerca de la logística portuaria.

Palabras clave:

Logística portuaria, conexiones de negocios, los puertos en el Brasil colonial, la dinámica de puertos.

Ports and Dynamics Colonial: the main ports of the captaincies of northern Brazil

Abstract:

This article presents a study on the main ports and places to existing berthing along the coast of northern Brazil, especially among the captaincies of Pernambuco and Ceará, seeking to show the dynamics involving the organization and functioning of the colonial ports, giving emphasis on issues about port logistics.

Key words:

Seaport logistics, Commercial connections, Ports in colonial Brazil, Port dynamics.

1. POR UMA HISTÓRIA DO MAR: HISTÓRIA PORTUÁRIA EM CONTEXTO COLONIAL

Fernand Braudel em 1947 apresenta sua tese intitulada 'O mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Felipe II'. Esta obra já se insere na perspectiva teórica da Escola dos *Annales* inaugurando e definindo na historiografia os conceitos de «história estrutural» e «longa duração» entre outros.¹ Seu trabalho abre espaço também para uma nova percepção em relação à abordagem do mar, ou ainda a importância da história do mar para a análise histórica. Nesta obra, Braudel coloca o Mar Mediterrâneo em evidência, e tece sua trama a partir dele, demonstrando as especificidades estruturais, sociais e econômicas observadas em regiões ligadas pelo Mediterrâneo na Época Moderna.² Neste sentido, a atividade portuária «surge como

capítulo central da história marítima»³

Seguindo também este impulso, diversos pesquisadores se debruçaram sobre a questão das conexões oceânicas. Dentre eles podemos citar Charles Boxer com a publicação de seu 'O Império Marítimo Português' em 1969. Justamente por entender a atividade portuária como integrante de uma rede articulada a um contexto onde além de trocas econômicas, ocorrem trocas culturais, é que apresentamos como centrais a leitura de autores como Luís Felipe de Alencastro e Ronald Raminelli.⁴

Outras referências se tornam importantes para o desenvolvimento de temas relacionados a estudos sobre o mar ou movimentação portuária, como por exemplo os estudos dos colonialistas Peter Linebaugh e Marcus Rediker.

Recibido: 14-V-2016. Aceptado: 12-X-2016.

* Profesora Asociada de Historia. Dirección para correspondencia: ananascimentoufrpe@gmail.com

** Doctorando en Arqueología Marítima. Dirección para correspondencia: josue.lopeshistoria@gmail.com

¹ BRAUDEL, F., *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, São Paulo, 1984.

² BURKE, P., *A escola dos Annales (1929 – 1989) – A revolução francesa da historiografia*, São Paulo, 1982.

³ BARROS, R. L. de, *Embarcações e Frotas Portuguesas: atuação no Nordeste do Brasil até 1712*, Dissertação (Mestrado em História – UFPE, Recife, 1982, p. 134.

⁴ ALENCASTRO, L. F. de, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, 2000.

Intensamente influenciados pela História Social de E. P. Thompson, os autores elaboram uma comparação entre a circulação de culturas e padrões sociais através dos diversos continentes pela via do Atlântico na Época Moderna com as próprias correntes marítimas que carregavam os navios.⁵ Neste contexto, é importante acrescentar a esta discussão a argumentação de Serge Gruzinsk, ao apontar para o «surgimento de uma infra-estrutura de tipo europeu, com a construção de cidades, portos, estradas, fortalezas e arsenais»⁶ nas colônias do Novo Mundo, indicando, também, uma circularidade de padrões institucionais, adaptados as necessidades específicas.

Complementando esta discussão, Amélia Polónia e Amândio Barros realizam estudos relativos à história portuária no Portugal Moderno. Seus estudos versam principalmente sobre a existência de um sistema articulado de controle e logística naval relacionada a atividade portuária em Portugal e nas suas possessões ultramarinas. Para embasar tais argumentos os autores utilizam estudos sobre a Vila do Conde e a cidade do Porto.

Do ponto de vista da historiografia brasileira podemos ressaltar como base teórica, os escritos de Maria Fernanda Bicalho. No artigo ‘A cidade do Rio de Janeiro e a articulação da região em torno do Atlântico Sul: Séculos XVII e XVIII’, por exemplo, a autora analisa justamente a influência do porto sobre a cidade do Rio de Janeiro quando o mesmo se torna catalisador econômico em relação as Capitânias ao sul. No texto, Bicalho esclarece que a progressiva intensificação da atividade portuária atraiu um aparato administrativo, comercial, fiscal e militar para a região com o objetivo de garantir, também naquelas terras, a integridade do espaço e a soberania lusitana, principalmente no que diz respeito ao controle alfandegário.⁷

Neste sentido, é importante também acrescentar a esta discussão a percepção de espaço que buscamos adotar. Seguindo a perspectiva de Maria Fernanda Bicalho deve-se levar em consideração a perspectiva da região colonial. A partir do conceito desenvolvido por Ilmar R. de Mattos, através do qual a dinâmica social de construção de uma região se desenvolve, durante o período colonial, pela ação de um tempo histórico que deve acompanhar o fortalecimento das relações sociais. Sendo assim, para além das demarcações naturais e geográficas, são estas redes de

sociabilidade que definem o conceito de região, já que esta «só ganha significação quando percebida à luz de um sistema de relações sociais que articula tanto os elementos que lhe são internos quanto aqueles externos»⁸.

Em 1982 Ruston Lemos de Barros publica a dissertação ‘Embarcações e Frotas Portuguesas: atuação no Nordeste do Brasil até 1712’. Neste estudo o pesquisador faz uma análise acerca das especificidades gerais que envolviam a atuação e exploração de frotas portuguesas na costa norte do Brasil.⁹ Apesar de inaugurar as discussões sobre o assunto na região nordeste, a obra apresenta um enfoque principalmente econômico de um espaço de análise oscilante entre Pernambuco e Itamaracá principalmente.

Dentro de uma perspectiva mais atual, é válido citar o trabalho de mestrado do historiador Guilherme Medeiros intitulado ‘Arte da Navegação e Conquista Europeia do Nordeste do Brasil (Capitânias de Pernambuco e Itamaracá)’. O estudo abarca as particularidades gerais que envolviam a arte de navegar em terras brasileiras, especialmente entre as capitânias de Pernambuco e Itamaracá, nos primeiros anos de exploração da costa.¹⁰

Em relação a Capitaniado Ceará é possível encontrar no trabalho de Rodolfo Espínola uma importante reflexão. Na sua obra ‘Caravelas, Jangadas e Navios: Histórias do Ceará - Resgates e contrastes’, o autor busca traçar um panorama geral em relação ao desenvolvimento do sistema portuário neste estado.¹¹ Para compreender a situação atual dos portos do local, o pesquisador procura problematizar o percurso histórico da região em relação aos seus principais portos. Ao buscar argumentos, revisita o passado colonial da Capitania. É relevante apontar também o trabalho de mestrado do historiador Leonardo Cândido Rolim sobre a produção e comércio de carne seca na Capitania do Siará entre 1690 a 1802.¹² Mesmo não sendo o objetivo principal do trabalho, o pesquisador realiza análise em relação às questões portuárias locais dentro do processo, oferecendo, portanto, valiosas contribuições.

No texto ‘Dinâmicas Mercantis Coloniais: Capitania do Rio Grande do Norte (1760 - 1821)’, Tiago Alves Dias apresenta um importante contributo ao estudo das conexões portuárias.¹³ Ao analisar a questão da produção e comércio nas vilas coloniais da Capitania do Rio Grande do Norte

⁵ LINEBAUGH, P., REDIKER, M., *A Hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*, São Paulo, 2008.

⁶ GRUZINSKI, S., *O pensamento mestiço*, São Paulo, 2001, p. 94.

⁷ BICALHO, M. F., «A Cidade do Rio de Janeiro e a Articulação da Região em torno do Atlântico-Sul: Séculos XVII e XVIII», *Revista de História Regional*, vol. 3, nº. 2 (1998).

⁸ *Ibid.*, p. 8.

⁹ BARROS, R. L. de, *Embarcações e Frotas Portuguesas: atuação no Nordeste do Brasil até 1712*, Dissertação (Mestrado em História), Recife, 1982.

¹⁰ MEDEIROS, G. de S., *Arte da Navegação e Conquista Europeia do Nordeste do Brasil (capitânias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII)*, Dissertação (Mestrado em História - UFPE), Recife, 2001.

¹¹ ESPÍNOLA, R., *Caravelas, Jangadas e Navios: Histórias do Ceará – Resgates e contrastes*, Fortaleza, 2010.

¹² ROLIM, L. C., «Tempo das Carnes» no Siará Grande: *Dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690 – c.1802)*, Dissertação (Mestrado em História - UFPB), João Pessoa, 2012.

¹³ DIAS, T. A., *Dinâmicas mercantis coloniais – Capitania do Rio Grande do Norte*, Dissertação (Mestrado em História - UFRN), Natal, 2011.

com uma abordagem que prioriza as medidas relacionadas à planificação de poder e espacialidades.

2. OS PORTOS DO BRASIL NO PERÍODO COLONIAL

A problemática que permeia o tema exposto neste artigo busca explorar como as Capitânicas ao norte da América Portuguesa se mostraram favoráveis a uma ocupação fixa e propícia a atividade portuária, o que impulsionou a organização de um sistema de defesa específico e articulado para cada local dentro dos padrões urbanísticos portugueses.

De maneira geral, o atual espaço do nordeste brasileiro favorecia as navegações. Isso porque, a proximidade com a Europa, além de regimes de ventos e correntes marítimas favoráveis transformavam pontos específicos desta região em locais de parada quase obrigatórios para embarcações oriundas do Velho Mundo ou entre as diversas partes do Reino. Além disso, seguindo o padrão urbanístico português, as condições geográficas destas terras propiciavam a fixação de núcleos de povoamento, com fontes de água potável acessíveis, alimentos tropicais e topografia propícia a defesa. É justamente a partir da articulação entre os dois contextos, o porto e a cidade, que se fortalece e se desenvolve este sistema portuário.¹⁴

As chamadas Capitânicas do Norte tinham, a partir de Pernambuco, uma conexão política e econômica mais acentuada, e conseqüentemente seus portos atuavam através de dinâmicas interligadas direta ou indiretamente. Via de regra, já no século XVIII, o território brasileiro estava dividido entre Maranhão, Grão-Pará e Estado do Brasil, os dois primeiros atuavam com uma dinâmica mercantil diferenciada, e este último dividido entre norte e sul.¹⁵

Na ‘Descrição das capitânicas de Pernambuco, Itamaracá, Parayba e Rio Grande’ Adriano Verdonk, funcionário ligado a administração holandesa em 1630, apresenta a Maurício de Nassau um detalhado relatório sobre as condições físicas e sociais das vilas e portos ao norte do Brasil. Este documento aponta também para a interligação entre as Capitânicas citadas. No campo da historiografia recente, o argumento de considerar que as capitânicas ao Norte da Brasil compreendem hoje as terras entre Pernambuco e Ceará também ganham sustentação. Em 2007, por exemplo, uma coletânea de textos organizados em forma de livro pelos colonialistas Ricardo Pinto de Medeiros e Carla Mary Oliveira indicam para esta perspectiva na obra ‘Novos Olhares sobre as Capitânicas do Norte do

Estado do Brasil’. Sendo esta uma tendência nos estudos sobre história colonial. Nesta perspectiva, as pesquisas que vêm sendo desenvolvidas por nós nesta porção territorial, onde utilizamos para nos auxiliar os dados históricos e arqueológicos, estão por descobrir mais elementos que auxiliarão e nortearão o rumo que deveremos seguir para a compreensão do conjunto de relações estabelecida nas áreas dos principais portos nas Capitânicas ao norte do Brasil.

3. O BRASIL E AS ROTAS ATLÂNTICAS

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. Era a partir dele que se estabeleciam as relações comerciais e as confluências de ideias. 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.

A associação entre os registros cartográficos e iconográficos, relatos de cronistas e viajantes, além da documentação manuscrita relacionada à burocracia portuária, possibilitam uma análise ampla dos nossos objetivos. O litoral norte da América Portuguesa teve importância capital para o sucesso do negócio da colonização, tendo, por isto, grande quantidade de relatos que o detalha em pormenores. Ou seja, dada a importância de se conhecer o meio físico e o contexto social das recém conquistas, muitos foram os que se dedicaram a representar aquelas terras.

João Teixeira Albernaz, por exemplo, Cósomografo-Mor da Coroa portuguesa no início do século XVII, tem vasta produção iconográfica sobre o espaço físico de nosso estudo. No que concerne a literatura de viagem, podemos citar Gabriel Soares de Sousa que em 1587 apresenta o seu ‘Tratado Descritivo do Brasil’ com o objetivo de conseguir mercês para exploração das novas conquistas.¹⁶ Na obra, o cronista se dedica a descrever em detalhes o contexto social e geográfico das terras do Brasil. Estando a governança concentrada principalmente nas zonas costeiras, o litoral ganha especial atenção em seus apontamentos.

Convencionalmente, a palavra porto está relacionada à atividade de carga e descarga de mercadorias ou

¹⁴ MEDEIROS, G. de S., *Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil (capitânicas de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII)*, Dissertação (Mestrado em História - UFPE), Recife, 2001.

¹⁵ É importante registrar que até 1656 a Capitania do Siará Grande fazia parte do Estado do Maranhão, passando, a partir desta data a ser administrada pela Capitania de Pernambuco oficialmente.

¹⁶ SOUSA, G. S., *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, São Paulo, 2010 [1587].

passageiros entre mar e terra. Durante o período colonial este poderia ser organizado pelo aproveitamento das estruturas geográficas locais ou através da ação antrópica. Neste espaço deveria existir um fluxo de tráfego marítimo ordenado de maneira tradicional. O pesquisador Augustin Guimerá elenca ainda outras características de uma zona portuária na Época Moderna: abrigar aglomerados urbanos como espaço catalisador, exercício de funções econômicas e administrativas e capacidade de se comunicar com outros centros através de uma rede.¹⁷

Para a Coroa Portuguesa, em uma Europa ávida pela conquista e navegação, manter as rotas marítimas comerciais e conquistas no Além-Mar era vital.¹⁸ Nas Capitanias do Norte isto se deu através da fixação de núcleos de povoamento articulados com portos ou ancoradouros, assim Portugal buscava garantir a autoridade que lhe legitimava como soberano, definindo um espaço de poder.¹⁹ A articulação entre estes locais, suas dinâmicas e trocas culturais é que construiu o que se convencionou chamar atualmente pela historiografia de Mundo Atlântico. No âmbito local, o fortalecimento e evolução de uma sociedade açucareira intensificaram a conquista de territórios ao norte a partir da Capitania de Pernambuco, o que viabilizou a ocupação daquelas terras através da consolidação de uma elite mercantil.²⁰

No que diz respeito às questões relativas à atividade portuária, algumas medidas tomadas pela Coroa apontavam também para este caminho. A criação da Companhia Geral do Comércio em 1649, ou ainda decretos restringindo a comercialização de navios portugueses com outros portos que não os ibéricos no século XVII influenciaram sobremaneira as questões de comércio e navegação. Neste sentido, «essas medidas apertavam o cerco contra o contrabando e contra o assédio de outras nações às paragens atlânticas, restringindo, ainda mais, o contato com a metrópole apenas pelo porto do Recife.»²¹ local onde a fiscalização da Coroa poderia ser mais eficaz. Entre outros aspectos, estas medidas tinham o objetivo principal de mitigar gastos, o que progressivamente fortalecia a perspectiva de Capitanias Anexas, tendo como centro Pernambuco.

Uma destas estratégias incluídas na perspectiva da firmação de poder e controle administrativo é a questão da

organização do sistema alfandegário nas principais áreas portuárias coloniais. Como exemplo disto podemos citar o porto da Ilha de Itamaracá que em 1710 ainda não era administrada através de uma alfândega específica, fato que abria precedentes para contrabando e corrupção. Neste caso, a documentação consultada dá indícios de que, devido à proximidade com o Porto do Recife, onde existia uma estrutura alfandegária e a presença da Coroa se fazia de forma mais intensa, algumas embarcações descarregavam suas mercadorias em Itamaracá e as direcionavam por terra aos seus destinos. Constatada a deficiência, a Coroa dá deliberações através de Ordem Régia para que se tomem providências a respeito da situação, seja através da construção de uma alfândega no porto da capitania, ou pela intensificação da fiscalização no local.²²

Como já mencionado, nossa intenção é pontuar dados acerca da dinâmica portuária em que estavam inseridas as Capitanias entre Pernambuco e Ceará. É importante ressaltar que cada capitania apresentava uma dinâmica específica, integrada a um sistema comercial articulado através do Atlântico Sul, logo, existem oscilações de intensidade na movimentação portuária para cada região, dependendo do momento político.

Em relação à Capitania de Pernambuco, o foco principal da atividade portuária na região era o porto do Recife que já no século XVI era utilizado intensamente. Neste local, à medida que a atividade portuária se intensificava, a própria cidade se desenvolvia acompanhando este movimento. Nas palavras de Suely Almeida: «A cidade será o resultado do porto, as vicissitudes deste condicionando a evolução daquele».²³ Organizado para ser o principal porto ao norte das terras do Brasil, o porto do Recife tinha, já no século XVI, uma movimentação portuária intensa se comparado as capitanias vizinhas. Nestor Goulart Reis Filho observa, sobre este assunto que

«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.»²⁴

Tendo sido um importante centro de poder dentro da lógica mercantil colonial, o Recife e o seu porto estavam sob constante vigia, com uma estrutura alfandegária bem

¹⁷ RAVINA, A. G., *Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII)*, in AMORIM, I., POLÔNIA, A., OSSWALD, H., *O Litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII)*, Porto, 2002, p. 219.

¹⁸ RAMINELLI, R., *Viagens Ultramarinas: Monarcas, vassalos e governo a distância*, São Paulo, 2008.

¹⁹ FERLINI, V. L. A., *A civilização do açúcar- Séculos XVI a XVIII*, São Paulo, 1987, p. 14.

²⁰ *Ibid.*

²¹ VERGETTI, M., *Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647 – 1755)*, Tese (Doutorado em História - USP), São Paulo, 2005.

²² APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 2. Folha 25, data 1710.

²³ ALMEIDA, S. C. C. de. *A companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação (Mestrado em História - UFPE). Recife.: 1989.

²⁴ REIS FILHO, N. G., *Evolução urbana do Brasil*, São Paulo, 1968.

consolidada e a área portuária defendida por muralhas e fortificações.²⁵ A própria localização geográfica favorecia a atuação de embarcações no local, já que a região escolhida para abrigar o porto oferecia condições ideais para o tráfego de navios de diferentes proporções. 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.

Completavam o sistema portuário da Capitania de Pernambuco diversos outros pontos ao longo da costa entre o Rio São Francisco e o Canal de Santa Cruz, estes que também eram utilizados com finalidade comercial ou mesmo para reparo de embarcações e abastecimento de víveres. Estima-se que existiam cerca de 35 portos ou ancoradouros neste espaço.²⁶

Progressivamente, a malha fluvial se tornou importante no processo de interiorização da ocupação do espaço. Num

primeiro momento, a produção de engenhos de açúcar deveria ser escoada 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; além disto, com frequência asuafoz 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 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.»²⁷

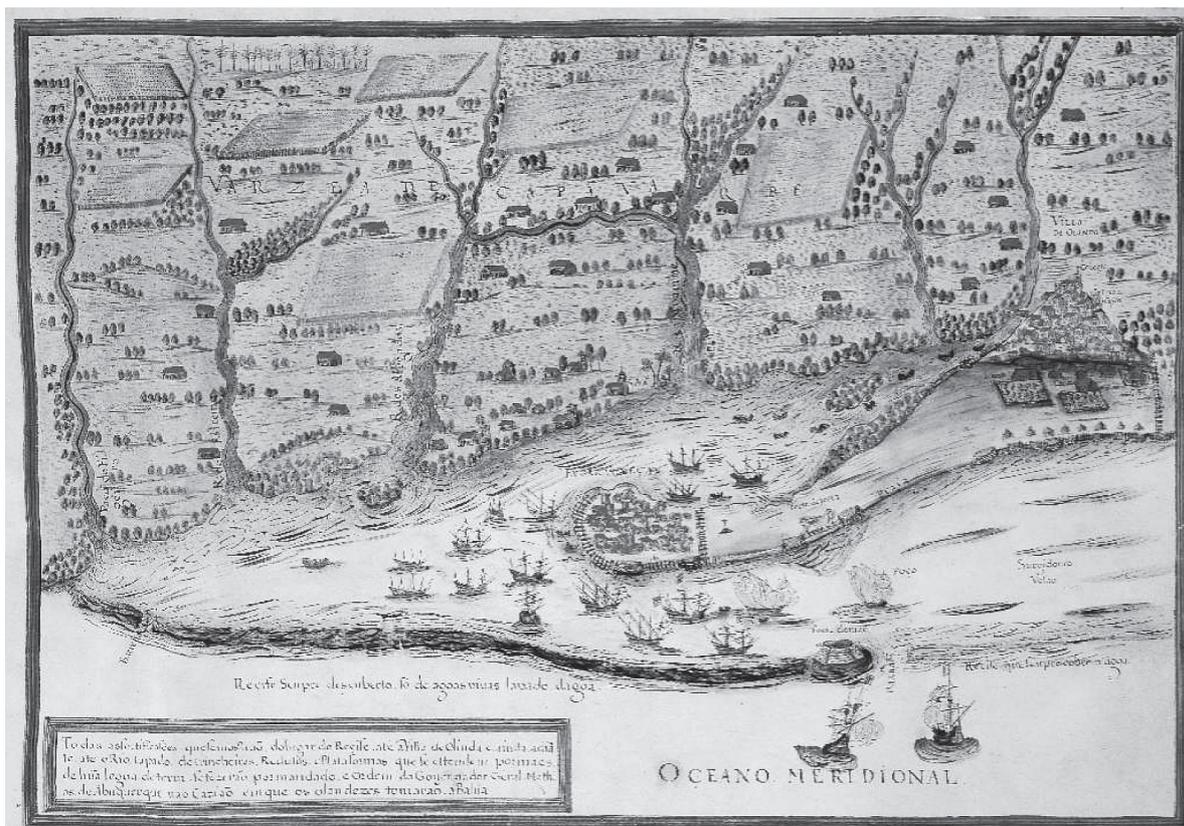


Imagem 1: Autor: João Teixeira Albernaz I. Olinda e Recife. 1626. Porto do Recife no início do século XVII.
 Fonte: REIS FILHO, N. G., *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, 2002. Imagem: PE03b.

²⁵ JUNIOR, L. S. S., *O Forte do Matos e o crescimento urbano do extremo sul do Recife, 1680 – 1730: Uma perspectiva arqueológica*, Dissertação (Mestrado em arqueologia), Recife, 2006.

²⁶ MEDEIROS, G. de S., *Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil (capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII)*, Dissertação (Mestrado em História - UFPE), Recife, 2001.

²⁷ ALMEIDA, S. C. C. de, *A companhia Pernambucana de Navegação*, Dissertação (Mestrado em História - UFPE), Recife, 1989, p. 98.

Ao analisar o processo de ocupação do espaço durante o período holandês, o pesquisador Sidcley Pereira argumenta também em 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.»²⁸

Pero de Magalhães Gandavo, em 1576, já reconhece a importância dos rios para o desenvolvimento do Brasil. Em sua *História da Província de Santa Cruz*, o cronista realça a quantidade e a qualidade dos 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 entram no mar Oceano. Alguns deles nascem no interior do sertão, os quais vem por longas e tortuosas vias a buscar o mesmo Oceano.»²⁹

No que diz respeito às Capitanias de Itamaracá e Paraíba é importante registrar a especificidade de que estando mais próximas geograficamente a Pernambuco a influência deste sobre aqueles acontecia de forma mais direta e intensa.³⁰ A Capitania de Itamaracá esteve desde o século XVI incluída dentro das rotas comerciais da colônia, sendo que seu principal porto estava situado na entrada sul do canal de Santa Cruz, que separava a Ilha de Itamaracá do continente. Nesta Ilha existia o maior núcleo urbano da Capitania, a Vila de Nossa Senhora da Conceição, sendo que ambos, a vila e o porto, estavam resguardados por posições fortificadas.³¹

Frei Vicente do Salvador em 1627, ao escrever sobre Itamaracá num trecho de sua 'História do Brasil' cita a relação da vila com o porto local, além de fornecer detalhes técnicos sobre a navegabilidade na desembocadura do canal, informações valiosas para navegadores desavisados. Segundo o frei: «(...) 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.»³²

Em 1640, João Teixeira Albarnaz representa o espaço da Ilha de Itamaracá em pormenor. Na iconografia, é possível identificar diretamente a posição do porto principal



Imagem 2: Autor: João Teixeira Albarnaz. «Descrição da Ilha de Tamaraca com os aloiamentos 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 à Vila a partir margeando-a (anexo 5). 4) Forte Orange. 5) Casas de colonos.

Fonte: REIS FILHO, N. G., *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, 2002. Imagem número: PE38ab.

²⁸ PEREIRA, S., *Caminhos da resistência- O espaço público no Recife durante a ocupação neerlandesa (1630 – 1637) Pernambuco (Brasil)*, Dissertação (Mestrado em Geografia - UFPE), Recife, 2006, p. 67.

²⁹ GANDAVO, P. de M., *História da Província de Santa Cruz*, São Paulo, 2008 [1576], p. 34.

³⁰ ANDRADE, M. C. de., *Itamaracá, uma capitania frustrada*, Recife, 1999.

³¹ LOPES, J., *Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: Articulações inter-regionais e internacionais*, Dissertação (Mestrado em História - UFRPE), Recife, 2013.

³² SALVADOR, F. V., *História do Brasil (1500 - 1627)*, Curitiba, 2009 [1627], p. 94.

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.

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*».

O fato de a governança na Capitania de Itamaracá se concentrar no extremo sul destas terras impulsionou a progressiva perda de território ao norte, principalmente para a Capitania da Paraíba, que em fins do século XVI já ganhava fôlego administrativo. Sobretudo na foz do Rio da Parayba, que adentrava o território em direção ao sertão, é que se torna possível observar as questões pertinentes ao nosso tema. Em 1640 ilustrando o Atlas de Johannes Vingboons existe um desenho esquemático que mostra a recém fundada Cidade da Paraíba. É possível observar na imagem a localização do porto, na entrada da barra com informações técnicas em relação a profundidade das águas na foz do

rio; o Forte Cabedelo posicionado estrategicamente na entrada da barra e adentrando um pouco no rio, a vila da Paraíba na margem esquerda.

A necessidade latente relacionada à questão de proteger o território da ameaça estrangeira impulsionou Portugal a progressivamente, demarcar através de símbolos, suas vastas conquistas. Para tal, buscou já no século XVI intensificar o desenvolvimento e fundação de vilas e cidades em áreas mais distantes dos núcleos de poder, mesmo que dependentes do ponto de vista político e administrativo a outros centros. Neste contexto é que foi fundada a Vila de Natal.³³

Existe na Mapoteca do Itamarati (Ministério das Relações Exteriores) uma prancha datada de 1633 intitulada «*Veroveringe van RIO GRANDE in Brasil. Anno 1633*». O desenho que deve se inserir dentro da perspectiva dos holandeses de difundir suas conquistas militares nas terras do Brasil, apresenta de forma bastante esquemática a foz do Rio Grande. Ao centro é possível observar o Forte dos Reis Magos, que deveria também resguardar a barra e preservar a vila; à direita visualiza-se as primeiras construções sintetizando a Vila de Natal. Já no rio chama atenção a intensa movimentação de navios com diferentes proporções na região portuária.

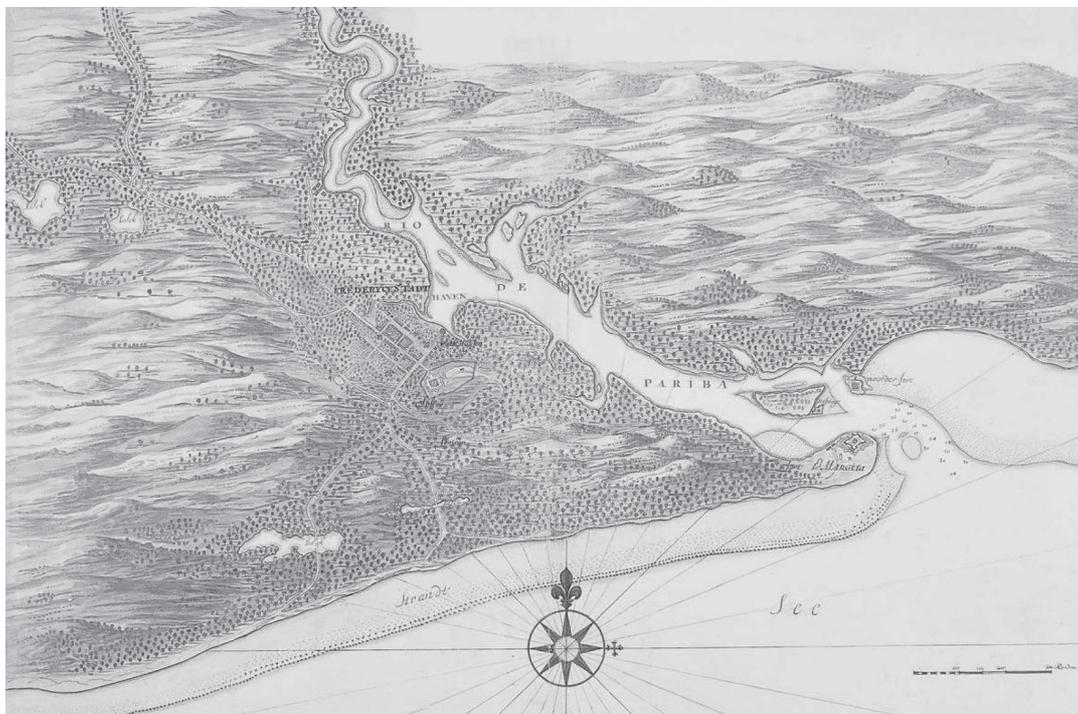


Imagem 3: Autor: Johannes Vingboons. Título não identificado. Destaque dado a região portuária na barra do Rio Paraíba, além da pequena vila na margem esquerda deste rio. Data: 1640

Fonte: REIS FILHO, N. G., *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, 2002. Imagem número: PB04.

³³ É importante registrar que oficialmente, a Vila de Natal foi fundada em 1750 por imposição régia a partir da incorporação de antigas vilas de colonos e índios.

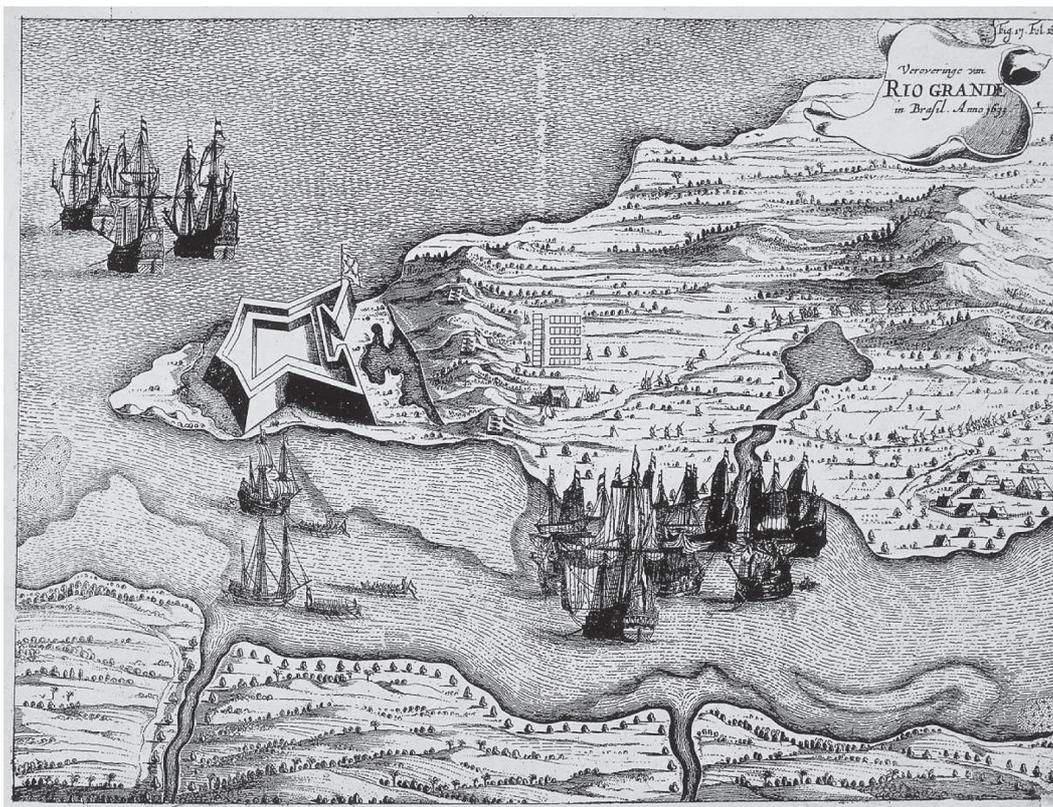


Imagem 4: Autor não identificado. «Veroveringe van RIO GRANDE in Brasil. Anno 1633» Detalha a movimentação de navios na região portuária do Rio Grande, além da cidadela e do forte guarnecendo a entrada principal do canal
 Fonte: REIS FILHO, N. G., *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, 2002. Imagem número: RN06a.

Desde o século XVI os rios e praias do Rio Grande do Norte foram utilizados para atividades portuárias. Ribeiras como a do Rio Apodi, Piranhas-Assú e praias como a Guamará, eram responsáveis por escoar a exploração de produtos como pau-brasil, farinha, algodão, e conseqüentemente «colocaram o Rio Grande do Norte nos circuitos mercantis modernos.»³⁴

Em relação às terras do Ceará colonial, de acordo com o levantamento realizado, é possível inferir que a região começou a ser navegada ainda no século XVI, tendo sido na barra do rio Siará fundada a primeira vila oficialmente. Os escritos de Gaspar Barlaeus indicam em desenhos e textos aspectos relacionados a funcionalidade logística da questão portuária local, sendo que o porto, como nas outras regiões, era resguardado por uma fortificação. Reflexo da distância dos principais centros de poder coloniais e dos rios pouco cômodos para grandes embarcações, Barlaeus justifica em seus argumentos a pouca expressividade urbanística e os problemas relacionados a navegação local da seguinte forma: «O Ceará se acha entre as Capitânicas do

Brasil Setentrional com um âmbito somente de dez ou doze léguas, com poucos habitantes, os quais ocupavam o próprio forte. Tem porto pouco idôneo para navios de grande porte e não é regado por nenhum rio notável»³⁵

Apesar de ter sido às margens do rio Siará que se concentrava principalmente a atividade administrativa desta capitania, a logística portuária nestas terras estava mais reunida na foz do Rio Jagoaribe e Aracatu, ao leste da região, mais próximo a Pernambuco e de áreas produtoras, em grande parte relacionadas a pecuária.³⁶

CONCLUSÃO

A região atualmente conhecida como Nordeste do Brasil esteve, desde os primeiros momentos de exploração de sua costa marinha ainda no século XVI, inserido nas rotas mercantis coloniais através de uma rede de conexões que integravam uma logística portuária complexa. A faixa litorânea desta região teve sua urbanização diretamente afetada pela atividade comercial e mercantil, além disto, o

³⁴ DIAS, T. A., *Dinâmicas mercantis coloniais – Capitania do Rio Grande do Norte*, Dissertação (Mestrado em História - UFRN), Natal, 2011, p. 140.

³⁵ BARLAEUS, G., *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil*, Recife, 1980 [1647], p. 97.

³⁶ ROLIM, L. C., «Tempo das Carnes» no Siará Grande: *Dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690 – c.1802)*, Dissertação (Mestrado em História - UFPB), João Pessoa, 2012.

próprio desenvolvimento econômico e social era determinado por este contexto.

Tendo em vista que a necessidade de porto era uma demanda latente para o sucesso do negócio colonial, diversas regiões do litoral norte do Brasil deveriam se adequar a esta demanda. Neste sentido as qualidades físicas e condições logísticas de determinados pontos impulsionaram sobremaneira a evolução física e administrativa das áreas adjacentes. O porto do Recife em Pernambuco, por exemplo, pela qualidade geográfica de sua zona portuária e pela intensa atividade mercantil proporcionada por este contexto, sempre esteve em posição de vanguarda, ou seja, atuando como catalizador em relação aos portos mais ao norte do território. Em contrapartida, locais mais distantes dos centros de poder e com águas pouco atrativas à navegação tiveram ocupação e exploração mais tardia, como é o caso dos portos da Capitania do Ceará. Compreender estes processos como um dos determinantes no que diz respeito a consolidação do sistema colonial se torna indispensável para construir uma visão ampliada de contextos relacionados às conexões oceânicas, evolução urbana e sociabilidades.

BIBLIOGRAFIA

- ALENCASTRO, L. F. de, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, 2000.
- ALMEIDA, A. M., «Saberes e práticas de ciência no Portugal dos descobrimentos», in TENGARRINHA, J. (org.), *História de Portugal*, São Paulo, 2001.
- ALMEIDA, S. C. C. de, *A companhia Pernambucana de Navegação*, Dissertação (Mestrado em História - UFPE), Recife, 1989.
- ANDRADE, M. C. de, *Itamaracá, uma capitania frustrada*, Recife, 1999.
- BARLAEUS, G., *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil*, Recife, 1980 [1647].
- BARROS, R. L. de, *Embarcações e Frotas Portuguesas: atuação no Nordeste do Brasil até 1712*, Dissertação (Mestrado em História - UFPE), Recife, 1982.
- BICALHO, M. F., «A Cidade do Rio de Janeiro e a Articulação da Região em torno do Atlântico-Sul: Séculos XVII e XVIII», *Revista de História Regional*, vol. 3, nº. 2 (1998).
- BOXER, C., *O Império Marítimo Português*, São Paulo, 2002.
- BRAUDEL, F., *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, São Paulo, 1984.
- BURKE, P., *A escola dos Annales (1929 – 1989) – A revolução francesa da historiografia*, São Paulo, 1982.
- CAVALCANTE, L., *Pernambuco e o medo dos Clubes de França: O caso do Le Diligent (1792–1793)*, Dissertação (Mestrado em História - UFRPE), Recife, 2009.
- DIAS, T. A., *Dinâmicas mercantis coloniais – Capitania do Rio Grande do Norte*, Dissertação (Mestrado em História - UFRN), Natal, 2011.
- ESPÍNOLA, R., *Caravelas, Jangadas e Navios: Histórias do Ceará – Resgates e contrastes*, Fortaleza, 2010.
- FERLINI, V. L. A., *A civilização do açúcar – Séculos XVI a XVIII*, São Paulo, Brasiliense, 1987.
- GANDAVO, P. de M., *História da Província de Santa Cruz*, São Paulo, 2008 [1576].
- GASPAR, J. A., «Revisitando a cartografia náutica portuguesa do Atlântico: Uma análise quantitativa», *Anais do III simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica*, Ouro Preto, 2009.
- GRUZINSKI, S., *O pensamento mestiço*, São Paulo, 2001.
- JUNIOR, L. S. S., *O Forte do Matos e o crescimento urbano do extremo sul do Recife, 1680 – 1730: Uma perspectiva arqueológica*, Dissertação (Mestrado em arqueologia UFPE), Recife, 2006.
- KEATING, V., MARANHÃO, R., *Diário de navegação: Pero Lopes e a expedição de Martin Afonso de Sousa (1530-1532)*, São Paulo, 2011.
- LINEBAUGH, P., REDIKER, M., *A Hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*, São Paulo, 2008.
- LOPES, J., *Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: Articulações inter-regionais e internacionais*, Dissertação (Mestrado em História - UFRPE), Recife, 2013.
- MEDEIROS, G. de S., *Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil (capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII)*, Dissertação (Mestrado em História - UFPE), Recife, 2001.
- NOGUEIRA, F., *Os Grandes Descobrimientos portugueses e a expansão mundial da Europa*, Lisboa, 1990.
- PAIVA, E. F., «Trânsito e mobilidade entre mundos: Escravidão globalizada, comércio e práticas culturais», in FURTADO, J. F. (Org.), *Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África*, São Paulo, 2008.
- PEREIRA, S., *Caminhos da resistência- O espaço público no Recife durante a ocupação neerlandesa (1630 – 1637) Pernambuco (Brasil)*, Dissertação (Mestrado em Geografia - UFPE), Recife, 2006.
- POLÔNIA, A., «Arte, técnica e ciência náutica no Portugal Moderno. Contributos da «sabedoria dos descobrimento» para a ciência européia», *Revista da Faculdade de Letras – HISTÓRIA*, III Série, vol. 6 (2005).
- RAMBELLI, G., «A tecnologia da aventura», *História Viva – Grandes Temas*, nº. 14 (2006), pp. 61-67.
- RAMINELLI, R., *Viagens Ultramarinas: Monarcas, vassalos e governo a distância*, São Paulo, 2008.
- RAVINA, A. G., «Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII)», in AMORIM, I., POLÔNIA, A., OSSWALD, H., *O Litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII)*, Porto, 2002.
- REIS FILHO, N. G., *Evolução urbana do Brasil*, São Paulo, 1968.
- ROLIM, L. C., «Tempo das Carnes» no Siará Grande:

- Dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na vila de Santa Cruz do Aracati (c.1690 – c.1802)*, Dissertação (Mestrado em História - UFPB), João Pessoa, 2012.
- SALVADOR, F. V., *História do Brazil (1500 - 1627)*, Curitiba, 2009 [1627].
- SOUSA, G. S., *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, São Paulo, 2010.
- VERGETTI, M., *Colonialismo em ação: Fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647 – 1755)*, Tese (Doutorado em História - USP), São Paulo, 2005.