

NA ROTA DAS NAVEGAÇÕES: ANÁLISE DO TRANSPORTE MARÍTIMO NA ILHA DE ITAMARACÁ NOS SÉCULOS XVI E XVII

Ana Lúcia do Nascimento Oliveira
Josué Lopes dos Santos
Suely Cristina Albuquerque de Luna

RESUMO

A Ilha de Itamaracá estava inserida, através da rapinagem, já no século XVI, nas rotas marítimas portuguesas e de outras nações européias. E no século seguinte, seus portos e locais de atracagem eram bem definidos; além disto, a costa da ilha já estava registrada em mapas descritivos desde o início do século XVII. Nosso objetivo é analisar o contexto de estruturação das unidades funcionais na Ilha de Itamaracá através das circunstâncias envolvidas nas navegações, por meio da locação de portos e ancoradouros na Ilha de Itamaracá em pontos estratégicos. Enquanto sede de uma Capitania independente, algumas especificidades estavam postas e uma conjuntura favorável à viabilização das navegações era questão crucial para esta situação. Para tecer a trama, serão analisados aspectos geográficos, econômicos e socioculturais a partir do estudo de iconografias, descrições de cronistas e viajantes e análise de fontes oficiais relacionadas a este contexto.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio subaquático, Navegações, Capitania de Itamaracá.

ABSTRACT

Itamaracá Island was insert, still in 16th century, through preying, in maritime Portuguese and others nations' routes. In the following century, its harbors and docking places were well defined; beyond, the Island coast was already registered on descriptive maps since the beginning of the 17th. Our purpose is to analyze the Island functional unities structuration context through circumstances involved in navigation, whereof ports and anchorages location in Itamaracá strategic points. As an independent Capitany seat, some specificities were exposed and a favorable juncture to make feasible navigations was a crucial question for this situation. To weave all these threads, geographical, economical, social and cultural aspects will be analyzed from iconographical studies, chronists and travelers descriptions and related official sources analyses.

KEYWORDS: Underwater heritage, Navigations, Itamaracá Capitany



O PATRIMÔNIO SUBAQUÁTICO DO LITORAL DE PERNAMBUCO

Os dados apresentados neste trabalho são fruto de pesquisas realizadas dentro do projeto “Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco”, que tem o objetivo de apresentar uma análise histórica e arqueológica sobre o patrimônio existente na área costeira deste estado. Neste projeto, buscamos considerar como objeto de estudo tanto as áreas submersas quanto a linha de costa pernambucana. Procuramos, assim, evidenciar as relações sociais existentes, por exemplo, entre os homens do mar e suas necessidades de porto.

O litoral de Pernambuco teve uma grande importância desde os primeiros anos do descobrimento do Brasil, observando-se um tráfego marítimo a partir do início da exploração colonial que atraía navios e embarcações os mais variados possíveis. Estes eram responsáveis pelo transporte de cargas com produtos preciosos, levadas para o Velho Continente.

As bases para realização da pesquisa foi um levantamento documental de informações tanto de naufrágios quanto de estruturas submersas ou não, e a partir destes, serão traçadas as estratégias para o trabalho de campo. Todas as informações aqui registradas foram coletadas em diversos documentos e bibliografia específica como, por exemplo, “Naufrágios e Afundamentos – Costa do Brasil – 1503 a 1995”, de José Góes de Araújo ou “Notas Dominicais”, de Tollenare, entre outros. Várias informações estão sendo obtidas nos documentos localizados no Projeto Resgate Barão do Rio Branco e em várias séries documentais salvaguardadas no Apeje (Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano), a saber: Arsenal de Guerra; Arsenal da Marinha; Agência de Vapores; Correspondência para a Corte; Ordens Régias; Conselho de Compras Navais; Companhia Pernambucana de Navegação; Ministério da Marinha e Porto do Recife, entre outras séries. Elas constituem uma base de informações que permitiu empreender as atividades de busca relevantes ao objeto em questão, permitindo se realizar uma análise mais detalhada e mais abrangente deste passado ímpar da história pernambucana e da história brasileira.

NAVEGAR É PRECISO, VIVER NÃO É PRECISO.

Fernand Braudel escreve um livro importante que influencia trabalhos acadêmicos em diversas áreas sociais até hoje. Estamos falando de sua tese de doutorado, defendida em 1947, intitulada *O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II*. No seu trabalho Braudel coloca o Mar Mediterrâneo em evidência e tece sua trama a partir



deste. O mar entrando na história, não apenas como mero determinante geográfico, mais também enquanto possibilidade de análise das questões sócio-culturais, pode-se englobar aspectos ligados ao imaginário, política e economia (MICELI, 2006).¹

A arte de navegar resulta de um constante processo de apropriação de experiências acumuladas pelo homem ao longo do tempo. Uma série de aparatos funcionais contribuiu para o aperfeiçoamento das técnicas, principalmente, pelos portugueses na época moderna. Porém, no contexto das navegações transatlânticas, somente a partir do século XV é que as nações ibéricas, a princípio, vencem as barreiras do mistério e imaginário que fantasiava monstros em águas fabulosas. Impulsionados pelo avanço tecnológico, ocorrido neste século principalmente, é que se ultrapassam os limites ideológicos e funcionais.

Basicamente, quando iniciada a expansão marítima através dos grandes descobrimentos no século XV, o mundo conhecido pela cultura ocidental compreendia a Europa, a África do Norte e trechos do Oceano Índico, muito deste conhecimento ainda fruto das navegações na antiguidade (NOGUEIRA, 1990:14). É inegável a contribuição portuguesa em relação ao melhor delineamento da Terra. Esta contribuição se deu justamente pelo pioneirismo da atuação em mar que esta nação impôs à Europa. Resumindo a importância de Portugal para o reconhecimento do Novo Mundo, Fernando Pessoa, um de seus maiores poetas, escreve “*Que o Mar com fim será grego ou romano: o Mar sem fim é português*”.

Foram os portugueses que, ainda no século XV, primeiro empreenderam navegações sistemáticas em alto-mar, longe da costa, mapeando e povoando as terras por onde passavam. Levando ao conhecimento de um mundo somente imaginado a cultura europeia. Portugal, e sua capacidade náutica apurada, foi um dos principais responsáveis por dar ciência ao velho mundo da existência de um novo. Terminam, assim, por revolucionar conceitos geográficos e sociais.

Pode-se dizer que a conquista de Ceuta em 1415 deu o incentivo que Portugal necessitava para dar os primeiros passos em relação às navegações em perspectiva atlântica. De maneira geral, à época da conquista de Ceuta, a costa da África pouco era navegada pelos europeus. Acreditava-se, antes disso, que não existiria condições de navegação naquelas águas além do Cabo Bojador, pois adentrava-se no *Mar Tenebroso*, exposto de tal maneira pelos antigos exploradores e geógrafos que se perpetuou como marco seguro



para navegação na época. Todo este contexto está alicerçado primeiro na falta de técnicas específicas e embarcações que suportassem a grande travessia e em segundo lugar temos a barreira psicológica, que limitava as ações dos aventureiros. Foram justamente estas viagens incentivadas pelo infante D. Henrique de Portugal ainda no século XV, ao explorar a costa africana progressivamente, que impeliram os portugueses cada vez mais em *mares nunca dantes navegados*.

As novas águas em que se aventuravam os navegantes no século XV impulsionavam também um aperfeiçoamento em relação às embarcações utilizadas. A princípio, como esclarece Fernando Nogueira, elas eram limitadas em termos de acomodação de tripulação e não poderiam resistir a rebordosas; logo sem condições de suportar viagens mais longas. Foi o aperfeiçoamento das Caravelas pelos portugueses que propiciaram expedições mais ousadas; o número de mastros, velas e o desenho da popa faziam a diferença. Para viagens transatlânticas foi desenvolvida a *nau*. Foi nelas que, provavelmente, Pedro Álvares Cabral aportou em terras brasileiras em 1500 (PESTANA, 2008).

Esta nova etapa de desenvolvimento comercial da Europa se tornou um marco histórico centrado na ação marítima. Porém, este processo foi possível também graças ao avanço tecnológico que acontecia na arte de navegar. Dentre estes aspectos podemos citar a invenção do leme no século XIII e o uso da bússola em alto mar como pontos chaves. Internamente, a localização geográfica estratégica de Portugal o estabelecia como uma porta para os oceanos na Europa. Neste sentido, associadas às experiências acumuladas e à perícia dos navegadores, os avanços tecnológicos que ocorriam na época moderna lançam as bases para a exploração marítima em escala global, como explica Charles Boxer:

A experiência adquirida pelos portugueses no Atlântico contribuiu ainda para que se lançassem as bases da moderna ciência náutica européia. 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 (BOXER, 2002:43).



Amélia Polónia chama a atenção em seus estudos para o fato de que este avanço tecnológico, que impulsionava uma “ciência náutica”, deve ser entendido dentro de um processo de apropriação de experiências que estavam intimamente ligados à perícia do navegador. Os primeiros momentos de exploração do mar ainda no século XIV têm uma relação mais direta com o desenvolvimento de uma “arte de navegar” que ia se adaptando as situações de acordo com as novas demandas, do que propriamente com uma ciência náutica específica apresentada em espaços determinados ou almanaques, ou seja, a experiência adquirida associada a técnicas e instrumentos específicos possibilitou a ação de transpor mares (POLÓNIA, 2005).

Fernando Nogueira é um dos autores clássicos que estudam sobre o ultramar português. Em seus escritos ele bem resume o papel de Portugal nesta fase dos “grandes descobrimentos” e navegações. Para ele:

Os portugueses foram os maiores descobridores, exploradores e conquistadores de novas costas marítimas, de mares e oceanos, e com os mesmos fins de conhecer, de comercializar, de propagar religião, de alcançar domínio geopolítico, tiveram também um notável papel na descoberta, exploração e conquista de terras interiores das costas que alcançaram (NOGUEIRA, 1990:41).

No contexto das explorações das novas terras, durante várias décadas, os primeiros navegantes do negócio global dos descobrimentos se voltaram para o mapeamento do litoral e identificação de locais para atracagem, aspecto de grande importância para o contexto. Várias nações européias buscavam novas terras e os conhecimentos cartográficos eram condição básica para o sucesso nas ações, como destaca Guilherme Medeiros:

Os dois primeiros séculos da expansão colonizadora européia foram marcados pelo embate entre várias nações pela posse das terras que se iam ‘descobrir’, bem como das rotas marítimas que se iam abrindo. O conhecimento dos caminhos marítimos era tratado como verdadeiro segredo de Estado, o que pode ter levado a desvios cartográficos propositais (MEDEIROS, 2001:45).



A elaboração de mapas e cartas náuticas era necessária para garantir o avanço da exploração marítima, e esta foi uma preocupação eminente no século XVI. A responsabilidade de se retratar em papel as especificidades da terra e mar cabia principalmente aos cosmógrafos, e os portugueses se destacavam nesta arte. À medida que os descobrimentos iam 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. Conseqüentemente, os comandantes das embarcações tinham cada vez mais consciência da importância do conhecimento dos instrumentos de navegação e cartografia.

A boa cartografia era essencial para a boa navegação em vários sentidos, indispensável também nas ações de conquista de territórios. Em fins do século XV, a navegação agrega a astronomia e a escala de latitudes às cartas náuticas, marcando um estágio mais desenvolvido da cartografia portuguesa dos descobrimentos (GASPAR, 2009). Ao longo dos séculos XV e XVI, estes registros foram se aprimorando, ganhando ornamentos e trazendo inclusive informações de regras de navegação no próprio desenho. Acredita-se que desde o século XIV, os navegantes já sentiam a necessidade de registrar o percurso de suas viagens em desenhos esquemáticos.

124



Pedro Nunes, Cosmógrafo-Mor da Coroa portuguesa no século XVI, foi um grande incentivador das navegações e estudioso da matemática e astronomia. Para ele, a boa navegação não deveria ser centrada unicamente em conhecimento prático e empírico, defendia uma navegação mais científica, por isto foi bastante criticado na época, muitos diziam que seus estudos não se aplicavam realmente no mar. É atribuído a ele a sistematização de um rigor científico nas cartas de navegação, por isto seus estudos foram importantes para a evolução das técnicas de registro cartográfico (MARTINS, 2005 e NOGUEIRA, 1990). A partir da necessidade de refinar a arte de navegar, inventou ou aperfeiçoou instrumentos que se tornaram essenciais para a navegação astronômica, tais como o nónio (instrumento para medição de ângulos com precisão), o anel náutico (poderia medir a altura do sol) e o meteoroscópio. Sua figura demonstra a necessidade que se impunha na navegação transoceânica de aprimoramento da náutica e dos registros cartográficos.

Em relação à evolução dos instrumentos e técnicas específicas relativas à navegação, devemos antes mencionar que por muito tempo a navegação era limitada à explo-

ração costeira. Estes mareantes foram importantes para estimular o desenvolvimento das técnicas de localização em alto mar. Ao se afastar da costa, o conhecimento da localização geográfica em que a embarcação estava para guiar a rota era indispensável, por isto o astrolábio (instrumento para medir a altura dos astros acima do horizonte) pode ser considerado um dos mais importantes artefatos aplicados à navegação do século XVI. Junto a ele também podemos citar o quadrante e a balestilha que permitam relacionar a altura em graus dos astros em relação ao horizonte (RAMBELLI, 2006).

Esta cartografia e tecnologia influenciou diversas nações que tinham aspirações a atividades marítimas na época moderna. A necessidade de porto era sempre uma preocupação primordial, e o conhecimento das especificidades de cada rota por mar também, pois o não conhecimento dos ventos, correntes marinhas, bancos de areia ou arrecifes poderia acarretar naufrágios.

Grandes lucros esperavam as nações Ibéricas com os descobrimentos. Portugal logo se destacou nas conquistas e explorações marítimas e o ápice deste processo pode ser a “descoberta” do Brasil em 1500. Trazendo consigo a carga mercantilista evidente, estava atrelada também a idéia da expansão da fé católica dentro do processo de alargamento dos espaços de influência e dominação em vários segmentos sociais.

Peter Linebaugh e Marcus Rediker, em seu livro *A Hidra de Muitas Cabeças*, esclarecem as conseqüências empíricas deste processo social, que viria a ser conhecido como “Era dos Descobrimientos”, relativo à dinâmica de difusão cultural em escala global. Neste sentido, esta troca de influências proporcionou o desenvolvimento de uma nova ordem econômica e social em todas as áreas afetadas pelo processo, tanto no Velho, como no Novo mundo, ambos jamais seriam os mesmos. Segundo os autores:

A transmissão circular da experiência humana da Europa para a África e para as Américas, e depois em sentido contrário, correspondeu às mesmas forças cósmicas que produzem as correntes atlânticas, e nos séculos XVII e XVIII homens de negócios, fabricantes, agricultores e autoridades monárquicas do noroeste da Europa seguiram essas correntes, estabelecendo rotas comerciais, fundando colônias e construindo uma nova economia transatlântica (LENEBAUGH e REDIKER, 2008:10).



Toda a área litorânea do atual estado de Pernambuco favorecia as navegações, já que a proximidade com a Europa e o regime dos ventos e correntes marítimas transformavam esta região como um todo em ponto de parada quase indispensável para navegantes oriundos do Velho Mundo. E ainda toda a costa norte propiciava a atracagem de embarcações e a fixação de núcleos de povoamento. Com fontes de água potável acessíveis e alimentos tropicais, além da topografia favorável à defesa (NASCIMENTO et al., 2008).

A rede hidrográfica das Capitanias de Pernambuco e Itamaracá favorecia bastante as navegações: os rios São Francisco, Capibaribe e Paraíba logo foram explorados como rotas fluviais para se alcançar o interior do vasto território. Rios de menor proporção também tiveram sua importância no contexto de fixação da ocupação. Basta analisar o Canal de Santa Cruz da Ilha de Itamaracá, sendo às suas margens que se fixa o porto e adentrando encontra-se a Vila de Nossa Senhora da Conceição, centro administrativo da Capitania.

ANÁLISE SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO NA ILHA DE ITAMARACÁ DOS SÉCULOS XVI E XVII

126



A Ilha de Itamaracá estava inserida nas rotas marítimas portuguesas e de outras nações européias, através da rapinagem, já no século XVI. E no século XVII seus portos ou locais para atracagem já estavam bem definidos. Além disso, a costa da ilha estava registrada em mapas e cartas náuticas desde o início deste século.

A Ilha de Itamaracá e seu entorno foi uma das primeiras regiões onde se fixaram núcleos de povoamento mais organizados, já no início da colonização. Destarte, logo se fixou um porto no local. Nos primórdios do processo de colonização, era na Capitania de Itamaracá que aportavam navios de bandeiras européias. Segundo Marcos Albuquerque, no início do século XVI “*O ‘porto de Pernambuco’ é assinalado na porção continental, em frente da barra sul do canal que separa a ilha de ‘Ascensão’ (Itamaracá)*” (ALBUQUERQUE, 1993:10). A área da entrada sul no Canal de Santa Cruz era denominada de porto de Pernambuco, somente com a utilização do porto do Recife mais incisivamente é que esta denominação passou a fazer referência a este porto.

O porto exerce grande influência sobre a localidade onde está inserido, sendo lá que confluíam as idéias que irão influenciar o pensamento daquela região. Existe também a relevância notável do porto para fomentar o avanço comercial, como condição básica.

A área de Itamaracá, desde o século XVI, tinha uma movimentação portuária intensa. Havia dois portos importantes, um em cada entrada do Canal de Santa Cruz: o porto da Catuama, ao norte da Ilha, e o porto da Barra de Itamaracá, ao sul.

A condição geográfica peculiar possibilitou dois núcleos de ocupação comercial em Itamaracá. Sendo ela uma ilha litorânea, separada do continente pelo Canal de Santa Cruz, esta situação propicia duas barras, uma em cada entrada do canal. Na Ilha de Itamaracá, cada uma destas barras era utilizada com atividades portuárias, guarnecidos por posições fortificadas. Não se pode esquecer da Vila de Nossa Senhora da Conceição, sede administrativa da Capitania de Itamaracá, no próprio território da Ilha, que demandava uma logística portuária bem organizada.

Na porção meridional, guarnecido pelo Forte Orange, temos o porto de Itamaracá, e na boca setentrional existia o porto da Catuama, guarnecida por um fortim de mesmo nome. É de Frei Vicente do Salvador uma das descrições mais concisas analisadas relativas às navegações na Ilha de Itamaracá nas primeiras décadas de ocupação do local. O frei, em 1627, 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, 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 Igaráu, 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. Outra barra tem a Ilha à parte norte, pela qual entram caravelões da costa (SALVADOR, 2009:94).

Em uma ilustração de autoria atribuída a João Teixeira Albernaz é possível observar bem a distribuição dos portos em relação ao território da Ilha de Itamaracá. No desenho, produzido no início do século XVII com data incerta, pode-se notar as duas entradas das barras que possibilita a utilização como portos ou locais para atracagem mais seguros. Nas legendas da iconografia, identificamos a descrição das duas barras de Itamaracá com informações relativas à profundidade de cada entrada e procedimentos para se adentrar



nelas. O desenho é importante ainda na medida em que descreve sinteticamente cada porto conhecido na época nas capitânicas do norte do Brasil.²



128



Figura 1: João Teixeira Albernaz; título e data não identificados. Destacada e ampliada está a legenda que descreve a profundidade e condições em que se encontra a Barra da Catuama. Fonte: Versão digital do livro “Nova Lusitânia: História da Guerra Brasileira”, digitalizado em 2001

Em 1648, João Teixeira Albernaz novamente ilustra a Ilha de Itamaracá com uma riquíssima grandeza de detalhes. Na iconografia, pode-se perceber a posição do porto principal da Capitania de Itamaracá, já no território da ilha, em relação à Vila de Nossa Senhora da Conceição, que deveria vigiá-lo, e o Forte Orange, que deveria protegê-lo. Além disto, fornecia informações náuticas referentes à profundidade do Canal de Santa Cruz. Dados estes valiosos, em tempos de conflitos constantes, para garantir segurança e vantagens técnicas em concorrência com bandeiras inimigas. Outro detalhe importante

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 (COELHO, 2001:80).

Percebemos, pela descrição, que a ilha e seu entorno estava provida de uma organização portuária que poderia receber grandes embarcações e que era na verdade o principal porto da Capitania de Itamaracá, nele é que chegavam as mercadorias, víveres e idéias, estes que iriam influenciar diretamente o contexto citadino, conferindo a Itamaracá o *status* real de uma Capitania autônoma. No documento, ainda é possível perceber que as características geográficas da barra de Catuama a torna deficitária em relação à quantidade e calagem das embarcações que ali poderiam ancorar ou adentrar para circundar a ilha.

O porto está diretamente associado ao desenvolvimento da grande maioria das cidades coloniais. O crescimento demográfico da colônia impulsionava o aceleração das atividades portuárias, as quais supriam-na de mantimentos e bens para comercialização. Toda a parte administrativa e comercial da Ilha de Itamaracá estava, portanto, ligada ao porto da Barra sul do Canal de Santa Cruz.

A cidade e o porto estão intimamente ligados, um complementa o outro dentro de um sistema integrado de cooperação e influência comercial, administrativa e ideológica. A associação das unidades *vila, porto e forte*, genericamente 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 (TEIXEIRA, 2000:5).

Exemplo prático deste fator é a conjuntura em que estava inserida a Capitania de Itamaracá, especialmente o local onde estava localizada a sua sede administrativa: a Ilha de Itamaracá.



Neste contexto, a Vila de Nossa Senhora da Conceição interage diretamente com o porto que lhe confere *status* e possibilita o pulsar econômico e social dentro da ideia vigente durante o período colonial, e as entradas das barras eram guarnecidas por fortificações.

Para ancorarem nos portos de Itamaracá era necessário um conhecimento prévio das especificidades geográficas e estruturais do local, ou seja, utilizar mapas e descrições específicas da região, para diminuir o risco de um naufrágio, ou acidentes. Por volta de 1636, a Companhia das Índias Ocidentais (WIC) descreve as habilidades e direcionamentos que deve seguir um comandante de embarcação que queira adentrar em uma das duas barras da Ilha para assim atingir os portos e a Vila de Nossa Senhora da Conceição. Segundo os Anais da WIC na *Descrição da Costa ao Norte de Olinda*:

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. Esta Ilha é fértil e tão pitoresca quanto a Inglaterra, mede 7 léguas de circunferência e tem mais extensão do que largura. Da barra do sul para a do norte há três léguas.

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 quem assim fizer não sofrerá mal algum e não há de encontrar em maré cheia menos de 12 ou 13 pés de água (LAET, 2001:407).

Para “não sofrer mal algum”, como escreve o relator da WIC, e ancorar em um porto com segurança, era necessária habilidade técnica e conhecimento de pontos acessíveis longe de bancos de areia, arrecifes e correntes marinhas adversas. Para isto, no século XVII eram usados aspectos naturais (como árvores ou morros) ou ainda construções para guiar a partir destes a entrada correta no porto. É possível perceber assim a importância do conhecimento de como se chegar a um porto, e a cautela exigida para ancorar nele com segurança.



A descrição na citação anterior é de grande riqueza de detalhes e fornece um importante relato tanto para se entender as questões relacionadas à perícia náutica exigida a época, quanto sobre a logística portuária organizada na Ilha de Itamaracá, no contexto dos primeiros anos de dominação holandesa do local.

Percebe-se, a partir da fala de Laet, que o tráfego na ilha estava centrada no porto da barra sul da região. Defendida pelo Forte Orange, a estrutura do porto estava sob os olhos vigilantes da Vila de Nossa Senhora da Conceição, ou Schkoppe no contexto do documento, que fiscalizava as atividades portuárias através de uma alfândega que funcionava dentro das muralhas da vila.

A comparação que Joan de Laet faz da Ilha de Itamaracá com a Inglaterra deve ser proveniente do fato de que ambas são próximas ao continente e que, desta maneira, deveriam ter aspectos funcionais parecidos.

Apesar do conhecimento adquirido sobre a área e da prática de navegação constante no local, a entrada da Barra sul da Ilha de Itamaracá foi palco de vários naufrágios, como testemunha Barlaeus.

132



Existem vários fatores que poderiam levar um navio a afundar, Carlos Celestino Rios descreve os principais motivos causadores de naufrágios no período colonial, entre eles estão: fatores estruturais, ligados a questões físicas da embarcação; fatores náuticos relacionados a falta de precisão de instrumentos de navegação; fatores hidrometeorológicos, falta de conhecimento das questões geográficas; fatores humanos, que dizem respeito a imperícia ou imprudência do comandante ou da tripulação; fatores patológicos, ligados a doenças a bordo; fatores bélicos, relacionados a batalhas; entre outros (RIOS, 2011).

Existem relatos de uma grande quantidade de naufrágios ocorridos em Itamaracá durante os dois primeiros séculos da colonização, tantos que eles dificultavam a entrada de outras embarcações na barra e atracagem no porto da barra sul. Na Ilha de Itamaracá, porém, a partir das leituras de Barlaeus, percebemos que o que levou a maioria dos navios a afundarem seria a grande quantidade de bancos de areia que se formaram, e os próprios naufrágios se tornaram uma zona de perigo para outras embarcações. Salientada assim a perspicácia que deveria ter um comandante que quisesse ancorar no local. Não é difícil constatar que, aparentemente os fatores bélicos, humanos e hidrometeorológicos atuaram mais incisivamente para ocasionar naufrágios na região.

Justamente ao falar sobre os aspectos negativos apontados sobre as características

portuárias da Ilha de Itamaracá, na ocasião da possibilidade de mudança da sede do governo holandês para o local, é que Barlaeus explica estes problemas em relação ao porto da ilha. Um porto cômodo é fator indispensável para a evolução comercial e administrativa de uma região, já na década de 1640, momento em que Barlaeus escreve seus relatos, o porto de Itamaracá, estava com precárias condições de uso, estagnando em parte o desenvolvimento do local. Este provavelmente foi um dos motivos que determinaram o aparente fracasso da Capitania de Itamaracá (ANDRADE, 1999). Segundo Barlaeus à época do escrito de seus relatos: “*O rio de Itamaracá só poderia ser navegado por navios menores, sendo estéril e inculto o solo circunjacente. E o pôrto cheio de bancos de areia e já mal afamado pelo naufrágio de várias naus.*”(BARLAEUS, 1980:80).

Os mangues que circundam a Ilha também eram fatores negativos atribuídos ao porto de Itamaracá, pois limitavam as áreas para aportagem segura. Alguns autores já haviam percebido estes problemas relacionados ao referido porto, como é o caso do historiador Afonso Arinos de Melo Franco, que diz sobre a Ilha de Itamaracá no século XVII: “*a barra era ruim, com água funda mais escassa, embora a povoação fosse densa (cerca de 500 brancos).*”(FRANCO, 2005:72)

Com outra perspectiva, José Antônio Gonsalves de Mello, no seu clássico *Tempo dos Flamengos*, lembra que o porto de Itamaracá na época da invasão holandesa era utilizado para realização da manutenção de navios. Segundo um documento holandês citado pelo autor, a barra de Itamaracá: “*possui bom porto com 16 a 17 pés d’agua e é seguro e no qual os navios podem ser reparados, limpados e calafetados.*”(MELLO, 2001:45)

Gabriel Soares de Sousa, nas Notícias do Brasil, descreve os dois portos de Itamaracá em 1585, o da barra norte e o da barra sul. Segundo ele o primeiro estaria relacionado a atividades menos importantes, enquanto o segundo teria maior capacidade de receber, e recebia, barcos de maior calagem, chegando a suportar “*navios de mais de cem toneis*”(SOUSA, 1972:37).

Em relação às transações comerciais no Porto de Itamaracá, pode-se identificá-lo como alternativa econômica em detrimento do Porto do Recife, onde existia uma estrutura alfandegária bem mais estruturada. Assim, fugindo da fiscalização no Recife, os navios atracavam em Itamaracá, na porção continental, e distribuíam suas mercadorias por terra aos seus destinos, o teor dos documentos analisados indica que esta tenha sido uma prática antiga na região. Este método de contrabando ainda era registrado em fins do



século XVII e início do XVIII. Na documentação, os responsáveis pelo porto do Recife reclamam à Coroa providências para que a fiscalização no Porto de Itamaracá seja mais enfática, já que os prejuízos eram grandes devido aos desvios provocados.³

Este fator de deficiência administrativa do Porto de Itamaracá já vinha sendo questionada desde a restauração da capitania após a dominação holandesa. Somente no início do século XVIII, é que se começa a pensar, em Portugal, na construção de uma casa de Alfândega específica para cuidar das questões relativas a este porto.⁴

A Ilha de Itamaracá controlava um porto bastante freqüentado durante o século XVI, mesmo que sua produção se limitasse a cal, víveres e alguns produtos provenientes de engenhos na região, além disso, a área era também fornecedora de pau-brasil. Boa parte do comércio com o Porto de Pernambuco escoava-se através deste porto de Itamaracá, até mesmo a falta de fiscalização intensa era um fator que atraía navios com cargas contrabandeadas para o local. Muitos são os registros em fins do século XVII de navios que descarregavam escravos em Itamaracá para que de lá fossem mandados aos seus destinos finais.⁵

134



Percebe-se ao se analisar o domínio holandês em Pernambuco, que Itamaracá era uma grande fornecedora de víveres e frutas tropicais, como coco e banana, provavelmente para manter a demanda social, abastecendo outras regiões da colônia. Madeira também era um produto comercializado na região. Deve-se mencionar que eram vários os engenhos que funcionavam no interior da Ilha de Itamaracá, neles já se produzia desde o século XVI.

Existem indícios de cerca de 20 fornos de cal na Ilha de Itamaracá, alguns destes que estariam em atividade desde o século XVI, ainda é possível encontrar vestígios arqueológicos de poucos deles espalhados pela ilha. Esta cal viabilizava o acentuado crescimento urbano que o Brasil estava inserido como um todo, principalmente na área litorânea, com as vilas e cidades se desenvolvendo. A Ilha de Itamaracá foi uma das maiores fornecedoras de cal da colônia, inclusive durante o período de dominação holandesa no local, este produto foi bastante comercializado na região.

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.

Ana Lúcia do Nascimento Oliveira

*Universidade Federal Rural de Pernambuco
Cursos de Graduação e Mestrado em História
ananascimentoufrpe@gmail.com*

Josué Lopes dos Santos

*Mestrando em História
Universidade Federal Rural de Pernambuco
josueufrpe@gmail.com*

Suely Cristina Albuquerque de Luna

*Universidade Federal Rural de Pernambuco
Cursos de Graduação e Mestrado em História
lulalua2001@yahoo.com.br*



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE, M. 1993. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. *Revista de Arqueologia*. São Paulo, v. 7, 99-123.
- ANDRADE, M. C. de. 1999. *Itamaracá, uma capitania frustrada*. Recife: CEHM.
- ARAÚJO, J. G. de. 2000. *Naufrações e Afundamentos - Costa do Brasil - 1503 a 1995*. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia.
- BARLAEUS, G. 1980. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil*. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife.
- BOXER, C. 2002. *O Império Marítimo Português*. São Paulo: Companhia das Letras.
- COELHO, D. A. 2001. *Memórias diárias da guerra do Brasil*. São Paulo: Beca produções culturais. CD-ROM.
- 136  FRANCO, A. A. M. 2005. *Desenvolvimento da Civilização Material no Brasil*. Rio de Janeiro: TOPBOOKS.
- GASPAR, J. A. 2009. Revisitando a cartografia náutica portuguesa do Atlântico: Uma análise quantitativa. *Anais do III simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica*. Ouro Preto:MG.
- LAET, J. 2001. *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. CD-ROM.
- LINEBAUGH, P.; REDIKER, M. 2008. *A Hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras.
- MARTINS, A. V. 2005. Náutica e cartografia náutica na origem da ciência moderna. *NAVIGATOR*. Rio de Janeiro, V.1, N° 2, 53-68.
- MEDEIROS, G. S. 2001. *Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil (Capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII)*. Dissertação de

Mestrado em História. Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife.

- MELLO, J. A. G. 2001. *Tempo dos Flamengos*. Rio de Janeiro: TOPBOOKS.
- MICELI, P. 2006. Rumo ao Além-mar. *História Viva – Grandes Temas: Mar Português*. São Paulo, Nº 14, 8-14.
- NASCIMENTO, A.; CAVALCANTE, L.; AMORIM, D. 2008. A Arqueologia Subaquática e o Patrimônio Submerso do Litoral Pernambucano - Breve Histórico Transatlântico. *CLIO Série Arqueológica (UFPE)*. Recife, Vol. 23, 65-81.
- NOGUEIRA, F. 1990. *Os Grandes Descobrimentos portugueses e a expansão mundial da Europa*. Lisboa: VERBO.
- PESTANA, F. 2008. *Por mares nunca dantes navegados: A aventura dos descobrimentos*. São Paulo: CONTEXTO.
- POLÔNIA, A. 2005. Arte, técnica e ciência náutica no Portugal Moderno. Contributos da “sabedoria dos descobrimentos” para a ciência europeia. *Revista da Faculdade de Letras - HISTÓRIA*. Porto, III Série, vol. 6, 9-20.
- RAMBELLI, G. 2006. A tecnologia da aventura. *História Viva – Grandes Temas: Mar Português*. São Paulo, Nº 14, 61-67.
- REIS FILHO, N. G. 2002. *Imagens de Vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial. CD-ROM
- RIOS, C. C. 2011. *Subsídios para a arqueologia subaquática: fatores causadores de naufrágios*. Rio de Janeiro, Vol. 11, 118-124.
- SALVADOR, Frei V. *Historia do Brazil (1500 - 1627)*. Curitiba: JUARÁ.
- SOUSA, G. S. 1972. *Notícias do Brasil*. São Paulo: MEC.
- TEIXEIRA, M. 2000. Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira. *Revista Urbanismo 3 de origem portuguesa*. Lisboa, vol. 3, 1-17.
- TOLLENARE, L. F. 1978. *Notas Dominicais*. Coleção Pernambucana. Vol. XVI. Governo do Estado de Pernambuco. Secretaria de Educação e Cultura. Recife.



NOTAS

¹ Fernand Braudel é um dos membros da *Escola dos Annales*. É importante ressaltar que foi graças a estas novas abordagens propostas pelos *Annales*, e tendo por um dos pioneiros Braudel, que foi possível desenvolver-se este trabalho, dentro da 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; onde os eventos têm suas possibilidades de análise alargadas a partir da pluralidade de fontes que se admite.

² Salientamos que o desenho foi alterado (destacado) pelos autores para melhor atender a demanda deste trabalho, mais o original segue descrevendo os portos conhecidos na época. Ainda assim é possível perceber a riqueza de detalhes que englobam a arte.

³ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 2, folha 84, data:1723.

⁴ Existem relatos, em 1705, da importância da construção de uma Alfândega na Capitania de Itamaracá, e os problemas que a falta da mesma acarreta. Construindo-se a alfândega, as transações no Porto de Itamaracá deixariam de acontecer em casas de particulares, fato que abria precedentes para a corrupção. Porém, devido a diversas obras ligadas a defesa do território empreendidas em Itamaracá, ocorrendo grandes dispêndios para a Coroa, esta obra não foi iniciada. APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1, folha 49, data 1705.

⁵ APEJE; Ordens Régias 3 (1680 à 1760); Volume 1.

