

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS

TESE

**UM PORTO ATLÂNTICO COLONIAL DA AMÉRICA PORTUGUESA:
A PARTICIPAÇÃO DE JARAGUÁ NA FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO
ALAGOANO E NA GÊNESE DA CIDADE DE MACEIÓ**

Cynthia Nunes da Rocha Fortes

MACEIÓ

2018

Cynthia Nunes da Rocha Fortes

**UM PORTO ATLÂNTICO COLONIAL DA AMÉRICA PORTUGUESA:
A PARTICIPAÇÃO DE JARAGUÁ NA FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO
ALAGOANO E NA GÊNESE DA CIDADE DE MACEIÓ**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas para obtenção do grau de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Orientadora: Prof. Dr.^a Josemary Omena Passos Ferrare

MACEIÓ

2018

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central
Divisão de Tratamento Técnico

Bibliotecária Responsável: Helena Cristina Pimentel do Vale – CRB4 - 661

- F738u Fortes, Cynthia Nunes da Rocha Fortes.
Um porto atlântico colonial da América Portuguesa : a participação de Jaraguá na formação do território alagoano e na gênese da cidade de Maceió / Cynthia Nunes da Rocha Fortes, 2018.
390 f. : il., fots., mapas.
- Orientadora: Josemary Omena Passos Ferrare.
Tese(doutorado em Arquitetura e Urbanismo : Dinâmicas do Espaço Habitado) – Universidade Federal de Alagoas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Maceió, 2018.
- Bibliografia: f. 362 -377.
Anexos: f. 378-399.
1. Arquitetura militar – Brasil. 2. Brasil colonial – Séc. XVI – Séc. XVIII.
3. Maceió, Porto de (Maceió, AL) – História. 2. Jaraguá (Maceió, (AL) – História.

CDU: 725.34(813.5)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

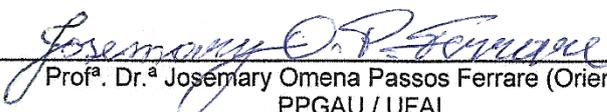
Cynthia Nunes da Rocha Fortes

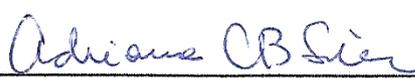
**UM PORTO ATLÂNTICO COLONIAL DA AMÉRICA PORTUGUESA: A
PARTICIPAÇÃO DE JARAGUÁ NA FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO ALAGOANO E
NA GÊNESE DA CIDADE DE MACEIÓ**

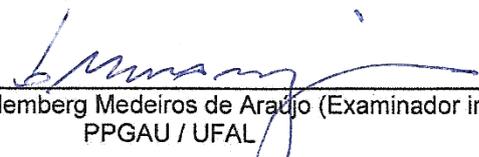
Tese apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Arquitetura e Urbanismo da
FAU/UFAL, como requisito final para obtenção do
grau de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

APROVADA em 30 / 04 / 2018

BANCA EXAMINADORA


Prof.ª. Dr.ª Josemary Omena Passos Ferrare (Orientador)
PPGAU / UFAL


Prof.ª. Dr.ª Adriana Capretz Borges da Silva Manhas (Examinadora interna)
PPGAU / UFAL


Prof. Dr. Lindemberg Medeiros de Araújo (Examinador interno)
PPGAU / UFAL


Prof. Dr. Mário Mendonça de Oliveira (Examinador externo)
PPGAU / UFBA


Prof. Dr. Rubenilson Brazão Teixeira (Examinador externo)
PPGAU / UFRN

Aos meus pais, Elias e Dilma,
ao meu marido Marcelo e
a minha Heleninha

AGRADECIMENTOS

À Josemary Ferrare (Josy), mais que orientadora, pelo aprendizado, generosidade e experiências compartilhadas por mais de dez anos.

Aos meus tios, Vitória e Valdomiro, e primas, Vivi e Vanessa, por todo o apoio e afeto em tempos difíceis.

À Silvane e a minha tia Dola, pelo acolhimento e ajuda quando mais precisei.

À Frances e Nelson, sempre presentes e dispostos a ajudar.

Aos professores Adriana Capretz, Lindemberg de Araujo, Mário Mendonça Oliveira e Rubenilson Brazão Teixeira, por gentilmente terem aceito participar da banca, e pela grande contribuição que deram a esta tese.

A todos os colegas da SINFRA-UFAL, pelo apoio e compreensão, em especial ao Jerônimo, Lacyane, Marcele, Daísy, Selene e à Marlise, com quem vivenciei o doutorado, pelas palavras de apoio durante as lamentações sobre afastamento e conclusão da tese.

Ao professor José Vieira, vice-reitor em exercício da UFAL, Carla e Basile (GVR-UFAL), professor Afonso Espídola e Kátia (Ouvidoria), à pro-reitora em exercício Carolina de Abreu e ao Faustino Júnior (PROGEP) e ao professor Dilson Batista (SINFRA), pelo apoio no processo de afastamento, essencial à conclusão desta tese.

À amiga Tharcila, pelas experiências compartilhadas sobre o doutorado e o incentivo durante essa longa jornada.

À Altina, pela essencial ajuda prestada na área da Paleografia.

À Bianca, pelos documentos e conversas que me ajudaram a escrever sobre as fortificações alagoanas.

À Lenon Feitosa, D. Tatai, pelas agradáveis conversas e dicas sobre Santa Luzia do Norte.

À Fátima Campello, por me mostrar caminhos possíveis de análise da cidade de Maceió através da leitura da cartografia histórica.

Ao professor Antônio Filipe Caetano, pela gentileza em permitir que assistisse às suas aulas de Paleografia e ter cedido as transcrições dos manuscritos do AHU da capitania de Alagoas.

Ao professor Gian Carlo de Melo, com quem muito aprendi sobre a escravidão e o período colonial brasileiro, assim como pelas indicações de literatura.

Ao pesquisador Arthur Curvelo, pelas imagens e indicação de fontes sobre a história alagoana.

Ao professor Benedito Ramos, pela profícua conversa sobre Jaraguá e pelos documentos cedidos.

Ao Sandro Gama, pelas conversas sobre o patrimônio e história de Maceió e a ajuda no âmbito do IPHAN-AL.

À Diva e Irmão Daniel, que possibilitaram a realização das pesquisas no Mosteiro de São Bento em Olinda.

Aos funcionários do IHGAL, em especial à Bia e a Meire, pela ajuda de sempre.

À Helena Lessa e à Helena Pimentel (Biblioteca da UFAL), pela ajuda referente à normalização desta tese.

RESUMO

Esta tese consiste em um estudo sobre o porto de Jaraguá na cidade de Maceió, em Alagoas, no período colonial (séculos XVI a XVIII). Tem como objetivo analisar a participação desse ancoradouro no processo de formação do território de Alagoas e na gênese da cidade portuária de Maceió. Busca-se ampliar os estudos sobre os portos coloniais brasileiros e especialmente sobre o passado colonial de Maceió, tema que recebe tratamento lacônico no cenário acadêmico e na historiografia alagoana, que se dedicou, sobretudo, a pensar a cidade no século XIX, restringindo a participação de Jaraguá a dois momentos precípuos: a elevação do povoado à vila em 1815, em decorrência do desenvolvimento propiciado pela abertura dos portos em 1808, e a transferência de Alagoas do Sul, atual Marechal Deodoro, para Maceió em 1839. Desvelar Jaraguá enquanto um porto colonial na América portuguesa consistiu em entendê-lo no âmago das imbricadas relações que envolvem o projeto colonizador português para o Brasil. Sob este foco, as análises empreendidas tiveram como lastro as ações de conquista, controle e defesa pensadas para a costa brasileira e, especificamente, para a parte sul da capitania de Pernambuco e depois comarca das Alagoas. As discussões tiveram como ênfase as bordas atlânticas alagoanas, principalmente o trecho litorâneo entre a enseada da Pajuçara e o porto dos franceses, além da região lagunar, espaços coloniais com os quais Jaraguá manteve fortes ligações de natureza administrativa, jurídica, defensiva e econômica. Não foi possível pensar este porto sem passar por temas nucleares da História colonial como a navegação além-mar, a expansão marítima portuguesa e a formação urbana brasileira nos primeiros séculos. Ademais, foi preciso entendê-lo subjetivamente como fronteira entre mar e terra, e espaço de trocas físicas e simbólicas. Todos esses aspectos conceituais deram a dimensão do universo portuário partilhado por homens do mar e da terra, agentes na construção do Atlântico Sul e das primeiras aglomerações urbanas levantadas na vastidão do território brasileiro, que dependiam dos portos do mar para o sucesso do empreendimento mercantil lusitano e a segurança da vida colonial. Tendo como esteio um amplo e rico *corpus* documental, textual e cartográfico, identificaram-se as funções exercidas por Jaraguá ao longo desses três séculos do período colonial. Distintas em sua natureza e em grau de participação nas escalas local, da colônia brasileira e no ultramar português, essas funções revelam Jaraguá como um porto indígena e do contrabando (séculos XVI e XVII), um porto militar em tempos de paz e de guerra (séculos XVII e XVIII) e um porto comercial (a partir do século XVIII), onde o açúcar e as valiosas madeiras de construção naval das matas alagoanas eram escoados para os portos de Pernambuco, Bahia e Lisboa. Foi a atividade comercial articulada à construção náutica capaz não só de transformar o espaço marítimo do ancoradouro, mas também de impulsionar o desenvolvimento do povoado de *Massayó* nos setecentos. Todas essas funções refletem a participação de Jaraguá no projeto colonizador português e na dinâmica do Brasil colonial, e reafirmam a sua contribuição para a gênese da Maceió portuária.

Palavras-chave: Alagoas. Arquitetura Militar. Brasil Colonial. Jaraguá. Maceió. Portos.

ABSTRACT

This thesis consists of a study about the port of Jaraguá which is located in Maceió, the capital city of the State of Alagoas, Brazil, spanning the XVI-XVIII centuries. The study examines the role played by this port towards the emergence of Maceió itself as well as in the process of formation of the Alagoas territory. The thesis aims to contribute to scientific knowledge about colonial Brazilian ports in general and Maceió colonial history in particular, a subject that has received only scant attention both in academic investigation and Alagoas historiography. Scientific enquiry has examined mainly the Maceió of the XIX century focusing on the contribution of Jaraguá in relation to two key events, namely: the elevation from town to village status in 1815 as a result of the opening of the Brazilian ports in 1808 to international trade, and the transfer of the capital from Alagoas do Sul to Maceió in 1839. Unveiling Jaraguá as a colonial port in the Portuguese America consists in understanding it at the heart of the imbricated relations concerning the Portuguese colonizing project for Brazil. With this in focus, analysis was undertaken to understand the conquest, control and defense actions that were designed for the Brazilian coast, with specific reference to the southern part of the *Capitania* of Pernambuco, later to become the Alagoas County. The study focused on the Alagoas's Atlantic coast, especially the littoral stretch situated between the Pajuçara bay and the French port as well as the local lagoon region. These colonial areas held strong administrative, legal, defensive and economic ties to Jaraguá. It is impossible to examine this port without consideration to key themes of the colonial history of this region, such as overseas navigation, the Portuguese maritime expansion, and the Brazilian urban formation in the first centuries of colonization. In addition, it was necessary to understand it subjectively, as a frontier between sea and land, and a space of physical and symbolic exchanges. All these conceptual aspects shaped the dimension of the colonial ports shared by men of the sea and of the land, agents in the construction of the southern Atlantic and the first urban agglomerations built in the vast Brazilian territory, which depended on the sea ports for the Lusitanian mercantile enterprise to succeed and for the safety of life during colonial times. A broad and rich documental, textual and cartographic corpus was used as a mainstay to identify Jaraguá's functions throughout the period of time formed by the three colonial centuries. These functions were distinct in their nature and degree of operation in three different geographical scales: the local scale, the scale of the Brazilian colony, and that of the Portuguese overseas operations. These functions revealed Jaraguá as an indigenous and smuggling port (16th and 17th centuries), as a military port in times of peace and war (17th and 18th centuries), and as a commercial port (from the 18th century), in which Alagoas sugar and valuable shipbuilding woods were shipped to the ports of Pernambuco, Bahia and Lisbon. The commercial activity articulated with the nautical construction was capable not only of transforming the port maritime space, but also to impel the development of the Massayó town in the seven hundreds. All these functions reflect Jaraguá's participation in the Portuguese colonization project and Brazil's colonial dynamics, and also reaffirm their contribution in the origins of the maritime city of Maceió.

Keywords: Alagoas. Military Architecture. Brazil's Colonial period. Jaraguá. Maceió. Ports.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
O porto colonial de Jaraguá: antigas questões e novos horizontes de pesquisa.....	17
Jaraguá e a natureza multidimensional dos portos.....	30
1 O UNIVERSO MARÍTIMO PORTUÁRIO	36
1.1 Dos portos nascem “pontes sobre o mar”: os portos brasileiros e a “expansão marítima portuguesa”	37
1.2 O “mar oceano”	51
1.3 A travessia atlântica	60
1.4 De porto em porto	68
1.5 O papel dos portos nos primórdios do Brasil colonial.....	75
2 UM PORTO AO SUL DA CAPITANIA DE PERNAMBUCO	95
2.1 A “invisibilidade” de Jaraguá nos primeiros tempos	96
2.2 A colonização de Alagoas como parte sul da capitania de Pernambuco	106
2.3. Os centros irradiadores do povoamento do território alagoano	116
2.4. Jaraguá e a colonização da região lagunar	129
3 O PORTO INDÍGENA E DO CONTRABANDO	157
3.1. Os inimigos da terra e do mar, obstáculos para a colonização das bordas atlânticas alagoanas	158
3.2. <i>Yaraguá/ iaragoa</i> , a enseada “das canoas ou do senhor”	176
3.3 A presença francesa nos portos alagoanos.....	188
3.4. Jaraguá e o contrabando do pau-brasil.....	201
4 “O BONÍSSIMO SURGIDOURO PARA UMA ARMADA”	207
4.1 A vulnerabilidade dos portos como fronteiras entre mar e terra.....	208
4.2. Portos, Arquitetura Militar e a defesa dos domínios portugueses no Brasil ...	215
4.3. Jaraguá no cenário da guerra holandesa	224
4.4. Jaraguá no <i>post bellum</i>	245
5 DESTINO JARAGUÁ	260
5.1 O porto do mar das Alagoas no século XVIII.....	261
5.2 O comércio das madeiras alagoanas em Jaraguá nos setecentos	275
5.3 Jaraguá e a gênese da vila de Maceió portuária	294
5.4. O porto onde se carregam as madeiras de Sua Majestade e as origens do povoado	312
5.5 “Traças e riscos” de fortificações setecentistas em Jaraguá e adjacências.....	328
CONSIDERAÇÕES FINAIS	349
REFERÊNCIAS	356
ANEXO A	369
ANEXO B	379

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do bairro de Jaraguá no mapa do município de Maceió dividido em seus 50 bairros e com indicação dos municípios da região lagunar. Sem escala	18
Figura 2 – Vista aérea da área de estudo, com indicação da rua Sá e Albuquerque, da enseada de Jaraguá, da enseada de Pajuçara, e entre esses espaços, o cais do porto	18
Figura 3 – Trecho da rua Sá e Albuquerque, próximo ao antigo Banco de Alagoas	19
Figura 4 – Trecho da rua Sá e Albuquerque, próximo ao antigo Banco de Londres	19
Figura 5 – Trecho da rua Sá e Albuquerque. Associação Comercial de Alagoas e antigo Trapiche Novo, ao fundo	19
Figura 6 – Enseada de Jaraguá, vista aérea, trecho em frente ao prédio da Associação Comercial de Alagoas (à esquerda, indicado com uma seta)	22
Figura 7 – Mapa do trecho da costa alagoana em estudo com indicação das áreas litorâneas que foram incorporadas a área de estudo	23
Figura 8 – Rotas dos navios do Porto (século XVI)	46
Figura 9 – Tratos portugueses e brasílicos nos séculos XVII e XVIII	51
Figura 10 – “Oceanus Occidental” contendo as imagens dos monstros marinhos que povoavam, no imaginário ocidental, o oceano Atlântico. Detalhe do planisfério oval de Sebastien Münster. Das Earst General/ Inhaltend die beschreibung. 1550-1578	55
Figura 11 – “Retrato” do monstro marinho de São Vicente, publicado no livro ‘História da Província de Sãta Cruz, a que vulgarméte chamamos Brasil feita por Pero de Magalhães Gandavo	59
Figura 12 – Ex-voto, a barca de Vinyet. Museu Marítimo de Barcelona	65
Figura 13 – Apresentação do Fandango do Pontal em 2015	67
Figura 14 – O processo de urbanização do Brasil nos primeiros tempos, com indicação das vilas fundadas no período de 1500-1580	78
Figura 15 – Processo de urbanização do Brasil no tempo dos Felipes (1580-1640).	91
Figura 16 – Traçado esquemático das grandes comunicações internas, terrestres e fluviais do Brasil colônia	95
Figura 17 – Detalhe da página do manuscrito do <i>Esmeraldo de situ orbis</i> da cópia do original disponível no acervo digital da Biblioteca Nacional de Portugal, mostrando o registro dos pontos da costa alagoana: o Rio de São Francisco e a Aguada de São Miguel nos primeiros anos do século XVI	100
Figura 18 – Cópia do planisfério anônimo português dito Cantino, 1502	104
Figura 19 – <i>Tabula hec regionalis magni Brasilis</i> ou <i>Terra Brasilis</i>	104
Figura 20 – Detalhe do Planisfério dito Cantino, 1502 (Figura 18). Indicação do trecho de costa referente a Alagoas entre o rio de S. Miguel e o de S. Francisco	105
Figura 21 – Detalhe do mapa conhecido como Terra Brasilis, 1519 (Figura 19). Indicação do trecho de costa referente a Alagoas entre o rio de S. Francisco e o de São Miguel	106
Figura 22 – Mapa de Alagoas, mostrando no detalhe os estados de Pernambuco e Alagoas e a localização de Jaraguá	107
Figura 23 – Capitâneas hereditárias no momento de sua criação (1534-1536)	109

Figura 24 – Mapa do Brasil de Luís Teixeira, ca. 1586, original da Biblioteca da Ajuda.	118
Figura 25 – Mapa do Atlântico Sul, por Henderine Drogenhams, ca. 1600. Mostra as rotas tracejadas sobre o oceano Atlântico e indicação das correntes, através de letras	123
Figura 26 – Carta portulano manuscrita do Sudeste da América. Autor: Hercules O’Doria, 1592	124
Figura 27 – Detalhe da carta portulana de Hercules O’Doria, 1592, mostrando a costa de Alagoas	125
Figura 28 – Brasília. Atlas de de Cornelis Wytfliet, <i>Descriptionis Ptolemaicae augmentum</i> , publicado em 1597	126
Figura 29 – Pormenor da carta Brasília, 1597, mostrando a costa de Alagoas e os símbolos indicativos de povoação localizados próximos aos topônimos <i>S. Michiel e Titiamni</i>	127
Figura 30 – Mapa de Alagoas com indicação dos primeiros núcleos de povoação do território no século XVI	129
Figura 31 – Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII, feita de acordo com os autores abordados sobre a 20ª carta da costa da capitania de Pernambuco, elaborada por João Teixeira Albernaz e publicada <i>Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil</i> , no ano de 1640	138
Figura 32 – Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII, feita de acordo com os autores abordados sobre a 21ª carta da costa da capitania de Pernambuco, elaborada por João Teixeira Albernaz e publicada <i>Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil</i> , no ano de 1640	139
Figura 33 – Demarcação cartográfica elaborada por Ferrare (2013) das sesmarias de Diogo de Melo e Castro e Diogo Soares da Cunha	140
Figura 34 – Primeiras sesmarias de Alagoas 1560-1600 (Mapa número 4 da obra ‘Ocupação Espacial do Estado de Alagoas’)	143
Figura 35 – Primeiras sesmarias de Alagoas 1600-1630 (Mapa número 5 da obra ‘Ocupação Espacial do Estado de Alagoas’)	143
Figura 36 – Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII, feita de acordo com Fernandes Lima (1997) sobre a 20ª carta da costa da capitania de Pernambuco, elaborada por João Teixeira Albernaz e publicada <i>Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil</i> , no ano de 1640	146
Figura 37 – Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII, feita de acordo com Fernandes Lima (1997) sobre a 21ª carta da costa da capitania de Pernambuco, elaborada por João Teixeira Albernaz e publicada <i>Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil</i> , no ano de 1640	147
Figura 38 – Maceió, região lagunar, bloco diagrama. Organizado pelo Prof. Ivan Fernandes Lima e desenho de F. Porto	149
Figura 39 – Detalhe do “Bloco diagrama” da região lagunar, organizado por Ivan Fernandes Lima e desenho de F. Porto (intervenção sobre o mapa)	150
Figura 40 – 12ª Carta do livro <i>Rezão do Estado do Brasil no governo do norte somête así como o teve dõ Diogo de Meneses ate o anno de 1612</i> por Diogo Campos	152

Moreno, de João Teixeira Albernaz, ca. 1616. Pode-se ver indicado a região das lagoas e sua ocupação inicial.	
Figura 41 – 13ª Carta do livro <i>Rezão do Estado do Brasil no governo do norte somête asi como o teve dõ Diogo de Meneses ate o anno de 1612</i> por Diogo Campos Moreno, de João Teixeira Albernaz, ca. 1616. Pode-se ver indicado a região das lagoas e sua ocupação inicial	153
Figura 42 – Legenda da 12ª carta de Teixeira Albernaz, ca. 1616, com destaque para o porto de Jaraguá e o dos franceses	154
Figura 43 – Mapa com indicação dos “inimigos” da terra e do mar na costa alagoana, segunda metade do século XVI e início do século XVII.	161
Figura 44 – Mapa com indicação dos portos envolvidos com o tráfico de pau-brasil pelos franceses segundo Brandão, W. (1979).	166
Figura 45 – <i>Praefecturae Pernambucae pars Borealis</i> , Georg Marcgrave, 1647	174
Figura 46 – Detalhe do trecho litorâneo entre o rio São Miguel e a Ponta da Pajuçara em <i>Praefecturae Pernambucae pars Meridionalis</i> , com indicação das fontes d’água e portos, Georg Marcgrave, 1647	174
Figura 47 – <i>Praefecturae Pernambucae pars Borealis</i> . Georg Marcgrave, 1647	175
Figura 48 – Legenda do mapa <i>Praefecturae Pernambucae pars Borealis</i> , com indicação de “ <i>Fonte, olho dagoa, canziba</i> ”. Georg Marcgrave, 1647	176
Figura 49 – Gravura publicada no livro <i>História Geral do Brazil</i> de Francisco Varnhagen, ilustrando uma aldeia indígena, <i>taba</i>	182
Figura 50 – Esquema proposto por Ferrare (2013) para representar as diferenças em termos físicos e simbólicos entre os dois tipos de aglomerações indígenas	183
Figura 51 – Trecho da enseada de Jaraguá ao lado da balança dos pescadores. Ao fundo podem-se ver as instalações do atual do cais do porto e os barcos pesqueiros	184
Figura 52 – <i>Le Bresil</i> , de autoria de Nicolas Sanson d’Abberville, 1656	185
Figura 53 – Detalhe do mapa do Brasil (<i>Le Bresil</i>) de autoria de Nicolas Sanson d’Abberville, 1656	186
Figura 54 – A presença francesa no Brasil colonial (1500-1615), com indicação do local aproximado de Jaraguá em vermelho.	191
Figura 55 – Mapa da costa do Brasil de autoria de Giacomo Gastaldi, publicado na obra de terceiro volume dos <i>Navigazioni et Viaggi</i> de Giovanni Battista Ramusio, 1556	193
Figura 56 – Detalhe do litoral entre o Cabo de Santo Agostinho e o Rio Real, publicado na obra de terceiro volume dos <i>Navigazioni et Viaggi</i> de Giovanni Battista Ramusio	193
Figura 57 – Atlas da Costa do Brasil, 1640, autor desconhecido. Foram registrados três pontos da costa com o topônimo “porto dos franceses”	198
Figura 58 – 20ª carta da costa da capitania de Pernambuco elaborada por João Teixeira Albernaz e publicada <i>Descricao de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil</i> , no ano de 1640, com indicação dos portos dos franceses	199
Figura 59 – Demonstração do Rio Sapagipe até o de S. Francisco, João Teixeira Albernaz II, 1666, com indicação dos portos dos franceses .	201
Figura 60 – Mapa contendo indicação dos pontos fortificados no território alagoano durante a guerra holandesa	239
Figura 61 – Fortaleza de Porto Calvo, 1698	241

Figura 62 – <i>Povoaçon de Porto Calvo</i> . Ilustração do livro de Christoffel Artischowsky, impressão de Johan Blaeu. 1637	242
Figura 63 – <i>Pagus Alagoae Australis</i> , estampa n. 14 do livro de Barleus. 1647. Destaque para a presença do “Reductus”	243
Figura 64 – <i>Kaart van het fort 't welk Graaf Murits van Nassauw heeft doen Leggen aan de Rivier S:ta Francisco. den 29 Maart 16</i> . Johannes Vingboons., ca. 1665. Indicação das duas fortificações construídas pelos holandeses	245
Figura 65 – <i>Brazil / from Van Keulen ; Etch'd by P. Begbie, the writing by T. Harmar</i> , 1779, com indicação de trechos da fachada atlântica de Alagoas.	255
Figura 66 - Planta da Barra, e Porto do Francêz, que oferece a Sua Magestade Fiddelissima El Rey Nosso Senhor a Camara da Villa das Alagoas, em virtude da Vestoria que mandou a mesma Camara fazer pelos Pilotos Jozé da Silva Pinto, Manoel Marques Correia, Piloto da Barra de Pernambuco, João Joze de Lima, e Joaquim Fernandes, e os Praticos do mesmo Porto, Manoel Alves, Pedro Paulo de Almeida, levantada por Jozé da Silva Pinto, nesta mesma Villa das Alagoas, em o Mez de Abril do Anno de 1819.	273
Figura 67 – Estampa 1 do livro de Balthazar da Silva Lisboa: ‘Ensaio da física vegetal dos bosques de Ilhéus’.	278
Figura 68 – Regiões madeireiras em atividade no Brasil colonial, século XVIII.	280
Figura 69 – “Mappa geographico da capital da provincia de Pernambuco até rio de São Francisco, dado pelo Senor José de Mendonça de Mattos Moreira, indicando as mattas que podem servir para a construção da Marinha de Guerra, e Mercantil, e os terrenos proprios à agricultura.	289
Figura 70 – Detalhe do mapa de Matos Moreira (Figura 69), mostrando a área correspondente às matas dos termos da vila das Alagoas e de Atalaia.	290
Figura 71 – Contrato celebrado entre o mestre do paquete real Nossa Senhora da Gloria, Remedios e S. Joze, Matheus Alves e a Coroa portuguesa em 15 de fevereiro de 1783 no porto de Jaraguá.	293
Figura 72 - Original da gravura ‘Antiga Matriz de Maceió’, por Euclides R. Salles, 1881.	298
Figura 73 - <i>Planta e explicação dazenciadaz de Iaragôa, Pajusara : as quais ficão juntas com se vê na planta situadas em 10 gr.e 8 m.de latitude dosul e 347 gr.e 10m. delongitu, ca, 1757</i> . Com indicação das áreas povoadas.	304
Figura 74 - “Planta da Vila de Maceió”, Carlos de Mornay, 1841, com indicação de detalhe para a área que está relacionada à ocupação de Maceió na planta de ca. 1757 e indicação do “olho d’agoa”	311
Figura 75 – Planta da Povoação de Jaraguá, 400 palsos – distante da Cidade de Maceio. Que a pedido do Coronel Francisco Manuel Martins Ramos, actual Secretário do Govêrno da Província das Alagoas, desenhou Carlos de Mornay, Engenheiro das Obras Públicas da mesma Província em Março de 1841	312
Figura 76 – Portos pertencentes a Capitania de Pernambuco a onde qualquer embarcação pode hir Carregar madeiras p. ^a Sua Mag. ^e Afim de se ivitarem as despezas q’ se fazem com as Sumacas q’ Conduzirem as dittas madeiras , pa Pernambuco, Como já se praticou em Jeraguá em os annos de 1781 ,, 82 ,, 83. Aonde Carregarão os Navios, N. Sr.a do Pilar, e o Parq.te Gloria e o Remedios	319
Figura 77 – Detalhe do mapa Portos pertencentes a Capitania de Pernambuco a onde qualquer embarcação pode hir Carregar madeiras p.a Sua Mag. [...], mostrando a enseada de Jaraguá	320

Figura 78 – Plano das enceadas de Jaragua e Pajussara por José Fernandes Portugal, 1803. Cópia da Biblioteca Nacional da França	324
Figura 79 – Plano das enceadas de Jaragua e Pajussara por José Fernandes Portugal, 1803. Cópia do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas	325
Figura 80 – Plano das enceadas de Jaraguá e Pajuçára apresentado ao It ^{mo} Senhor Pedro Séverim, Cavalleiro Profeso na Ordem de São Bento d’Avis, Fidalgo da Caza de Sua Magestade, chefe d’Esquadra d’Armada Real, Intendente da Marinha da Capitania de Pernambuco e Deputado da Junta d’Administração e Arrecadação da Fazenda Real por Jozé Fernandes Portugal	326
Figura 81 - Detalhe do Plano das enceadas de Jaraguá e Pajuçára apresentado ao It ^{mo} Senhor Pedro Séverim [...] por Jozé Fernandes Portugal	327
Figura 82 – Esquema dos elementos que definem o sistema de defesa de Alagoas que estão relacionados com o porto de Jaraguá, elaborado seguindo os estudos de Miranda (2003)	330
Figura 83 - Fortaleza de terra, e fachinas que por ordem do Ill ^{mo} e Exc. ^{mo} sr Luiz Diogo Lobo da S ^a . Governádor, Capp ^{am} Generál das Cappitanias de Paramb. ^o , se fizerão nas anciadas, laraguâ, e pajussara distantes da Praça do R. ^e oytenta leguas; com a qual Fortaleza ficão defendidas uma, e outra anciadas e se lhe acrescentou mais as obras que se seguem para a parte do sul, e na ponta a que faz a d. ansiada, buscando a passaje p. ^a V. ^a das Alagoas mandou o mesmo fazer S. ^r fazer Roduto R o dito da letra. R: tudo em 15 de junho 1762	333
Figura 84 - Reduto que por ordem do Ill. ^{mo} e Ex ^{mo} Snr. Luiz Diogo Lobo da Sylva, G ^{or} , cap ^{am} General destas Cap ^{nas} de Pern. ^{co} , e mas anexas, se mandou fazer em outra Ponta da Anciada de parte do Sul, buzcando a pacaje p ^a a V. ^a das Alagoaz, como do titulo da Planta da Fortificação da Barra de Jaragoay q’ se refere este reduto com a letra R.	333
Figura 85 – Identificação dos pontos a serem fortificados, propostos pelo governador de Pernambuco Luiz Diogo de Lobo da Silva na Planta e explicação daz enciadaz de laragôa, Pajusara, ca. 1757	337
Figura 86 – <i>Mappa tipografico dos portos, e costa da Bahia de todos os Santos, Olinda e Pernambuco</i> . Martinho Nicoalo. Com indicação das fortificações da Bahia e Pernambuco segundo a legenda do mapa	340
Figura 87 – Detalhe do <i>Mappa tipografico dos portos, e costa da Bahia de todos os Santos, Olinda e Pernambuco, 1776</i> . Martinho Nicoalo. Mostrando as fortificações construídas e/ou projetadas em Alagoas nos séculos XVII e XVIII	341
Figura 88 – Planta da Bateria Nacional Real de São João para a defesa da Baía de Jaraguá construída por João Eduardo Pereira Collaço Amado, Major d’Artilharia, 1822	344
Figura 89 – Planta e Perfil da Bateria Nacional do Espirito Santo para a defesa da Barra do Francez que de Ordem do Governo Provincial da Provincia das Alagoas esta Construindo Miguel Vellozo da Siveira Nobrega de Vasconcellos, Sargento-Mór do Regimento de Milicias da Villa do Penedo	345
Figura 90 – General Chart of the coasts of Brasil, &c. from the River Para to Buenos-Ayres; with particular plans of the harbours. Constructed chiefly From the surveys of the Baron Roussin and Captain Wm. Hewett, adjusted by the later observations of Captain Phillip Parker King, Captain Robert Fitzroy, and other distinguished Officers of the British Royal Navy. Constructed and drawn by John Purdy and Alexr. Findlay. Junr. London. Published By Richd. H. Laurie, No. 53, Fleet Street. January 1st 1853.	347
Figura 91 – Detalhe da carta <i>General Chart of the coasts of Brasil</i> , “Porto Maçayo”, 1853	348

Figura 92 – Detalhe da carta *General Chart of the coasts of Brasil*, “Porto Maçayo”, 1853, com indicação dos pontos fortificados.

349

Nota – As ilustrações da abertura das seções 1 a 5 – rosa dos ventos das cartas de: Diogo Homem, 1568; Cantino, 1502; Vaz Dourado, 1571; Lazaro Luiz, 1563; João Teixeira Albernaz, 1666 – têm como fonte: BAIÃO, CIDADE, MUNIAS (1937, p. 224)

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Regiões envolvidas nos contratos de Lisboa (1580-1663)	47
Tabela 2 – Regiões envolvidas nos contratos de Viana (1590-1672)	47
Tabela 3 – Distribuição por nomeações – Totais por carreiras	48
Tabela 4 – Distribuição por nomeações – Totais por carreiras/ destino final	49
Tabela 5 – Relação de vilas e cidades fundadas no século XVI com indicação da sua posição geográfica e descrição dos portos	85
Tabela 6 – Topônimos da costa de Alagoas registrados na cartografia quinhentista no período de desvendamento e guarda da costa (1501-1533)	101
Tabela 7 – Distância em dias de viagem entre os principais portos brasileiros, África e Lisboa segundo Cortesão (1965)	120
Tabela 8 – Distância em dias de viagem entre os principais portos brasileiros, Angola e Lisboa segundo Russell-Wood (2014)	121
Tabela 9 – Sesmarias em Alagoas doadas em fins do século XVI e início do século XVII	136
Tabela 10 – Evolução das sesmarias de Alagoas (1575-1611) por Fernandes Lima (1997).	144
Tabela 11 – Registro dos topônimos de Jaraguá e Pajuçara na cartografia do Brasil nos séculos XVII e XVIII	187
Tabela 12 – Capacidade dos portos e barras alagoanos segundo descrição contida nas cartas 20ª e 21ª da obra <i>Descricao de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil</i> , de João Teixeira Albernaz, 1640	230
Tabela 13 – Tabela de embarcações que entraram e saíram do Porto do Recife (ano 1635) em direção a parte sul da capitania de Pernambuco, segundo as Nótulas Diárias para o ano de 1635	235
Tabela 14 – Descrição dos pontos da costa alagoana segundo o roteiro da Bahia para Pernambuco contido nas obras do cosmógrafo-mor Manoel Pimentel, edições de 1699 e 1712, ilustrado com os perfis costeiros destes mesmos pontos, publicado por A. Dalrymple em 1779 sob o título de <i>Brazil from Van Keulen</i>	256
Tabela 15 – Processo de Urbanização do Brasil entre os séculos XVI e início do XIX	263
Tabela 16 – Alagoas - Evolução do número de engenhos, séculos XVI a XVIII	264
Tabela 17 - Freguesias, população e número de engenhos, Comarca das Alagoas, 1749	265
Tabela 18 – Freguesias, população e número de engenhos, Comarca das Alagoas (rol da desobriga do ano de 1774 e 1777)	266
Tabela 19 – Número de fogos pertencentes às freguesias da capitania de Pernambuco (c.1696-c.1700)	267
Tabela 20 – Número de capelas, clérigos, fogos e pessoas, Comarca das Alagoas, 1739	267
Tabela 21 – Descrição de todas as Mattas da Comarca das Alagoas do Sul, com os districtos das quatro Villas de que a mesma se compoem, Alagoas, Athalaia, Porto Calvo, e Penedo na qual declarão todos os limitez das mesmas Mattaz, suas	

qualidadez, grosuras, e comprimentos, e o uzo que dellas se pode fazer, José de 284
Mendonça Matos Moreira, 1789

LISTA DE ABREVIATURAS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

AHM – Arquivo Histórico Militar

AHEX – Arquivo Histórico do Exército

APA – Arquivo Público de Alagoas

BN – Biblioteca Nacional

BNF – *Bibliothèque nationale de France* (Biblioteca Nacional da França)

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal

IHGB – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

IHGAL – Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

WIC – Geotroyeerde Westindische Compagnie (Companhia das Índias Ocidentais)

INTRODUÇÃO



O porto colonial de Jaraguá: antigas questões e novos horizontes de pesquisa

A motivação para desenvolver este tema nasceu da experiência com as “coisas do mar” e a cidade de Maceió portuária, quando da conclusão da dissertação de mestrado no ano de 2011, intitulada “Para além do guia dos navegantes: o farol de Maceió (1827-1951)”¹. Estudar o farol de Maceió, este instrumento náutico que por séculos guia os navegantes com destino ao porto de Jaraguá, despertou um instigante interesse sobre o passado colonial da cidade enquanto parte de uma dinâmica portuária pautada pela comunicação entre terra e mar. Ao propor, naquele momento, estudar a Maceió oitocentista, vislumbrou-se a existência de nebulosas questões em torno do surgimento da cidade e de sua relação com o porto de Jaraguá.

O interesse por Jaraguá derivou também da sua relevância para a cidade como bairro histórico portuário (Figuras 1 e 2), pelo significado do seu patrimônio arquitetônico e histórico não só para Maceió, mas para Alagoas, bem tombado pelo Estado em 1984. O conjunto arquitetônico do século XIX e início do século XX, que se concentra no eixo viário mais importante do bairro, a rua Sá e Albuquerque (Figura 3 a 5), é composto por antigas casas de comércio, trapiches, instituições bancárias, sede do sindicato dos estivadores, edifícios do governo, como a antiga alfândega, hoje Museu da Imagem e do Som, além da imponente Associação Comercial de Maceió e outros ligados à atividade marítima portuária, no passado ou ainda no presente. A revitalização ocorrida nessa parte do bairro entre os anos de 1993 e 1994 conseguiu, ao menos, preservar a fisionomia arquitetônica deste importante lugar para os maceioenses, contudo, sente-se o abandono em que se encontra o bairro histórico, a requerer mudanças por parte do poder público e o reconhecimento da sociedade.

¹ FORTES, Cynthia Nunes da Rocha. *Para além do guia dos navegantes: o farol de Maceió (1827-1951)*. 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2011.

Figura 1 – Localização do bairro de Jaraguá no mapa do município de Maceió dividido em seus 50 bairros e com indicação dos municípios da região lagunar. Sem escala.



Fonte: autora, adaptado da base cartográfica da Secretaria Municipal de Planejamento, Maceió, 2015 e Mapa político de Alagoas, 2014 (disponível em: <<http://dados.al.gov.br/>>. Acesso em 20 set. 2015).

Figura 2 – Vista aérea da área de estudo, com indicação da rua Sá e Albuquerque, da enseada de Jaraguá, da enseada de Pajuçara, e entre esses espaços, o cais do porto.



Fonte: autora, adaptado de <<http://www.portodemaceio.com.br/>>. Acesso em dez. 2017.

Figura 3: Trecho da rua Sá e Albuquerque, próximo ao antigo Banco de Alagoas.



Fonte: autora, mar. 2018.

Figura 4 – Trecho da rua Sá e Albuquerque, próximo ao antigo Banco de Londres.



Fonte: autora, mar. 2018.

Figura 5 – Trecho da rua Sá e Albuquerque. Associação Comercial de Alagoas e antigo Trapiche Novo, ao fundo.



Fonte: autora, mar. 2018.

Além da relevância para o patrimônio maceioense e alagoano, a rua Sá e Albuquerque pode vir a integrar a lista do patrimônio nacional. Em 2011, foi encaminhado à Superintendência do IPHAN em Alagoas pedido de tombamento federal pela Associação Comercial de Alagoas. Esta ocorrência veio a dar ainda mais evidência a este espaço portuário que carece de estudos mais aprofundados. O passo inicial foi dado com o levantamento de dados do patrimônio da rua Sá e Albuquerque, resultado do convênio firmado entre o IPHAN-AL e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFAL². O documento técnico produto desse convênio foi entregue em fins de 2017 para embasar a instrução do processo de análise do pedido de tombamento que será encaminhado ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do IPHAN em Brasília. A perspectiva desse reconhecimento em nível federal deve trazer certo ânimo aos gestores da cultura maceioense e alagoana no tocante à realização de ações e estudos sobre o antigo bairro portuário da cidade.

Esse expressivo patrimônio, representativo da cultura alagoana, e quem sabe, também do Brasil, está longe de representar fisicamente, em termos de paisagem e arquitetura, o porto colonial que esta tese tem como objeto de análise, ainda que seja um produto direto do desenrolar de um processo secular que culminou em sua constituição identitária para a cidade. A fisionomia e a história da rua Sá e Albuquerque, próprias de fins do século XIX e do século XX, foram, na verdade, amplamente investigadas pelos pesquisadores alagoanos, segundo vieses distintos – como o econômico, o social, o histórico e o urbano –, que conferiram ao antigo bairro portuário de Maceió a merecida relevância para Maceió e Alagoas. Todavia, o passado colonial ficou apagado ou ofuscado por essa concepção da Maceió tão somente oitocentista.

Não resta dúvida de que Jaraguá no século XIX desempenhou papel estruturante no processo de transformação do povoado de Maceió de fins do século XVIII em vila e, depois, em capital da província de Alagoas. Apesar de essas questões estarem consolidadas e bastante difundidas no contexto da história urbana de Maceió, ainda resta muito a ser discutido e explorado sobre esse processo histórico-urbano que foi capaz de modificar a estrutura do núcleo de origem colonial, do qual pouco se sabe e muito se conjectura sobre como teria sido. Nesse panorama, constata-se o vazio de estudos que tenham como fito a busca desse passado colonial de Maceió, porquanto se entende que Jaraguá, pela participação que teve no processo da gênese urbana desta cidade, é peça-chave para se desvendar a sua história urbana colonial.

² Esse convênio correspondeu à elaboração de um projeto de extensão coordenado pela Prof.^a Dr.^a Josemary Omena Passos Ferrare no âmbito da disciplina Prática de Restauo, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFAL.

Um balanço bibliográfico sobre a história de Maceió e Alagoas revela que consagrados autores alagoanos como Thomaz Espíndola (2001), Moacir Sant'Anna (1999, 2011), Craveiro Costa (2001), Dirceu Lindoso (1983), Theodyr Barros (1991) e Verônica Cavalcanti (1999), esta particularmente na área da arquitetura e urbanismo, debateram questões que envolviam direta ou indiretamente o porto de Jaraguá – alguns mais profundamente do que outros, a exemplo de Cavalcanti, V. (1999) e Craveiro Costa (2001). De uma forma geral, esses pesquisadores abordaram este tema a partir da concepção de uma cidade construída no século XIX, guiados pela tese de que foi o comércio marítimo em Jaraguá a força motriz para o desenvolvimento da urbe.

Uma das raras publicações que buscam mostrar Jaraguá de forma diferenciada da historiografia clássica é o livro de José Fernando de Maya Pedrosa (1998), *Histórias do Velho Jaraguá*, no qual deixa clara sua intenção de não fazer da sua obra o registro de uma história oficial: “saiba que não tive a intenção de escrever a História de Jaraguá. Na verdade, o fato de se tomar conhecimento, um pouco mais que fosse, do povo desse bairro antigo foi para mim mais importante do que uma segura e fria descrição dos acontecimentos à luz das estatísticas e documentos”. Por seguirem o caminho da memória oral do bairro portuário, os escritos deste autor não tiveram como base analítica fontes primárias.

A célebre frase de Manuel Diégues Júnior (2001, p. 156) – “Pouco era, porém, o que em Maceió ficara de período colonial. Surgida nos fins do século XVIII para princípios do século XIX, Maceió não chegou a conhecer de verdade a vida colonial. Sua existência mesma começa com o Império” – parece ter alicerçado o interesse precípua da historiografia alagoana pelos oitocentos como período áureo da formação de Maceió, tendo contribuído para reduzir a visibilidade da história colonial dessa cidade. A “consagrada” inexistência de vestígios materiais do período colonial na paisagem urbana de Jaraguá, seus edifícios e traçado, foram herdados do século XIX, o que acentua a dificuldade de se enxergar uma relação entre a função comercial marítima e um passado mais remoto. Entende-se, nesse contexto, ser necessário repensar a história urbana desta cidade em busca de suas origens portuárias mais remotas, a partir do seu porto, nos três primeiros séculos da colonização portuguesa no Brasil.

Em face da necessidade de se lançar novas luzes sobre essas silenciadas questões e ampliar os estudos de Jaraguá sob diferentes aspectos da sua existência colonial, torna-se primordial retroceder no tempo, voltar aos primórdios da colonização brasileira e do espaço alagoano. Desta forma, esta tese assume como objetivo geral investigar qual foi o papel de Jaraguá entre os séculos XVI e XVIII na conquista, formação urbana e defesa do território alagoano enquanto parte sul da capitania de Pernambuco, como espaço estratégico para a Comarca de Alagoas e a gênese urbana de Maceió, sem falar de sua participação em um projeto mais complexo e amplo, a colonização portuguesa.

A esses objetivos traçados corresponde um recorte espacial que não pode ser delimitado segundo contornos rígidos, mas expansíveis, uma vez que a natureza portuária está baseada nas conexões dos portos com áreas adjacentes e os territórios produtivos. Todavia, é preciso ter em mente que objeto de estudo é o porto colonial, corresponde ao espaço litorâneo situado no bairro de Jaraguá que engloba a enseada de mesmo nome e o núcleo urbano original de Maceió (Figura 6). Quando Jaraguá passa a responder às investigações sobre a ocupação, defesa e controle da costa alagoana, foi necessário expandir o objeto de estudo, passando a englobar o trecho litorâneo entre a enseada da Pajuçara e o porto dos franceses, que inclui a barra das Alagoas, onde desembocam os canais lacustres que ligam as duas lagoas, do Norte (Mundaú) e do Sul (Manguaba) (Figura 7).

Figura 6 – Enseada de Jaraguá, vista aérea, trecho em frente ao prédio da Associação Comercial de Alagoas (à esquerda, indicado com uma seta).



Fonte: <<https://culturaeviajem.wordpress.com>>. Acesso em jan. 2018.

Figura 7 – Mapa do trecho da costa alagoana com indicação do objeto de estudo.

Fonte: autora, adaptado de Google Earth.

Entende-se que para preencher as lacunas dos séculos precedentes ao processo que culmina na transformação do espaço portuário colonial, de “porto de Jaraguá” a “porto de Maceió”, é preciso ater-se a uma questão fundamental: o papel central que desempenharam os ancoradouros no Brasil colonial. Parte-se da premissa de que quase todas as práticas da vida colonial estavam relacionadas às vitais redes de comunicação marítimas entre os dois lados do Atlântico e entre os aglomerados urbanos que se concentravam majoritariamente na costa brasileira. Um porto do mar era indispensável para a economia ultramarina e a existência dos aglomerados urbanos. As trocas físicas e simbólicas que ocorriam nesses espaços definiam uma rede portuária além-mar e de escala local, apresentando-se, portanto, como um importante espaço onde se materializava o ideário do projeto colonizador português.

Russell-Wood (2014, p. 173) destaca o caráter singular dos portos no contexto colonial, por serem multifuncionais nos aspectos econômico, defensivo e administrativo: “No caso do Brasil, os principais portos eram multifuncionais como centros de trocas comerciais e de administração (tanto civil quanto eclesiástica), bem como postos de guarnição para a defesa, e representavam os maiores núcleos demográficos da colônia”. Essas funções, como se pode acompanhar por toda a estrutura da tese, foram sempre incorporadas às análises dos espaços marítimos portuários, ainda que em alguns momentos sejam vistas de maneira isolada para a melhor compreensão de cada uma das funções que os portos exerciam.

Nessa perspectiva conceitual, não se trata apenas de reconhecer o aspecto multidimensional dos grandes portos, centros de poder da colônia – Recife, Salvador e Rio de

Janeiro –, mas aqueles que tiveram uma “menor” relevância, como foi Jaraguá. O próprio Russell-Wood (2014) busca reconhecer a possibilidade de se enxergar o caráter multifuncional dos portos além do *status* político e administrativo dos seus núcleos urbanos:

Salvador, Rio de Janeiro, Santos e Pernambuco foram multifuncionais desde sua concepção; São Luís e Belém haviam se estabelecido como portos fortificados do império e somente de forma gradual assumiram funções administrativas e se tornariam entrepostos comerciais. Outros portos surgiram como decorrência natural das necessidades comerciais, mas em sua maioria, custaram a ganhar relevância, e apenas alguns poucos atingiram o status de cidade (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 126).

Por outro lado, sobre a dinâmica do espaço colonial, procurou-se avançar em algumas investigações sobre temas que merecessem um maior aprofundamento no âmbito dos estudos sobre a urbanização do Brasil colonial. Tendo como guia as observações feitas por Beatriz Bueno (2012, p. 41), consideram-se fundamentais para este estudo os seguintes pontos apresentados por esta autora, incorporados em nossas análises locais: “a ocupação preexistente à presença ibérica” através dos “rastros toponímicos” na cartografia histórica; a importância das capelas e freguesias na constituição das povoações preexistentes; as redes de caminhos e suas articulações intercapitanias; e “o papel do desenho cartográfico no processo de conhecimento, apossamento, definição dos territórios [...]”.

Outros temas nucleares de nossas investigações foram: a defesa dos domínios ultramarinos portugueses no Brasil e sua relação com os portos; o significado das águas oceânicas; a vida marítima portuária e a navegação além-mar no período colonial. Todos eles foram apresentados, num esforço de produzir reflexões pertinentes à problemática na escala local, mas que pudessem ser analisados sob um plano geral, inseridos no projeto colonizador de Portugal para o Brasil, a partir da assimilação das peculiaridades do território e superação das dificuldades enfrentadas pela Coroa portuguesa na conquista das terras americanas.

A partir da problemática levantada, intenta-se responder às seguintes indagações, que precisam, a nosso ver, de respostas mais acuradas, baseadas em documentação coeva, em oposição ao caráter genérico como foram tratadas: quais os fatores que levaram à fixação portuguesa em Jaraguá antes do século XIX? Enquanto território ultramar pertencente à Capitania de Pernambuco e depois Capitania de Alagoas no período colonial, qual foi o interesse da Coroa portuguesa por Jaraguá? Qual foi a participação deste ancoradouro no processo de formação do território alagoano entre os séculos XVI e XVIII? E em relação à defesa e ao controle do litoral ao sul de Pernambuco? E, por fim, como ocorreu a gênese da vila portuária de Maceió?

Nestes termos, propor um novo olhar amalgamado em uma pesquisa documental coerente e abrangente para repensar Jaraguá somente seria possível pela existência de um

campo de pesquisa profícuo que estimulasse a buscar outros horizontes do conhecimento sobre o tema e o objeto de estudo. Nos últimos anos, foram elaborados alguns estudos em diversas áreas do saber, como história, arquitetura e economia sobre Alagoas nos tempos coloniais. Esse conhecimento, embasado em documentação primária, possibilitou a ampliação do horizonte de pesquisa sobre a função estratégica que Jaraguá teve para a formação urbana do território alagoano e de sua capital.

Destaca-se, nesse cenário de inovação, a coletânea de artigos sobre *Alagoas colonial*, publicada em três livros com foco na economia e redes de poder do sul da capitania de Pernambuco e a comarca de Alagoas, organizados pelo historiador Antonio Filipe Caetano (2010, 2012 e 2015). Essas publicações são resultado das pesquisas realizadas no âmbito do grupo de pesquisa GEAC – Grupo de Estudos da América Colonial, liderado pelo referido historiador, que realizou a transcrição da maior parte dos manuscritos avulsos do AHU da Capitania de Alagoas, os quais serviram de substrato documental desta tese. Ainda no campo da história, destacam-se também a dissertação de Arthur Curvelo, *O senado da Câmara de Alagoas do Sul: governança e poder local no sul de Pernambuco (1654-1751)*, e a tese de José Ferreira Azevedo, *Formação sócio-econômica de Alagoas: o período holandês (1630-1654), uma mudança de rumo*. Ambos os trabalhos permitem uma leitura questionadora da História da Alagoas açucareira. Complementa de forma cronológica esses estudos sobre o período colonial, mas com foco em Maceió, o texto de Fabiano dos Santos (2012) – *Além da anedota: uma revisão da trajetória do governador Sebastião Francisco de Melo e Póvoas*. O artigo preenche uma lacuna deixada pela historiografia alagoana a respeito do primeiro governador de Alagoas.

No campo da arquitetura e urbanismo, a tese sobre a velha capital de Alagoas, *A cidade Marechal Deodoro: do projeto colonizador português à imagem do “lugar colonial”*, de Josemary Ferrare (2006), traz importante documentação e iconografia do período colonial e importantes discussões sobre a vila de Alagoas do Sul como comarca das Alagoas, que serviram de base para nossas análises sobre Jaraguá enquanto termo dessa vila. Nesse campo de conhecimento, com enfoque na formação do território alagoano desde o século XVI até o século XVIII, a dissertação de Catarina Agudo Meneses, *A escrita no chão: a formação do território de Alagoas por meio de fontes coloniais* (2011), e sua tese recentemente publicada, *Alagoas além do açúcar: diversidade econômica e a formação no século XVIII* (2017), contribuem para o estudo da urbanização colonial de Alagoas.

Todas essas obras formam um conjunto consistente de dados sobre Alagoas nos tempos coloniais, quando pertenceu à Capitania de Pernambuco. Quanto a Maceió, dois artigos publicados por Fátima Campello, ainda que ligados ao século XIX, são de grande contributo para despertar reflexões sobre o processo de formação da cidade de Maceió nos

séculos anteriores: *Sobre a biografia da Planta da Villa de Maceió e a cartografia do engenheiro inglês Carlos de Mornay em Alagoas* (2015) e *A gravura “Antiga Matriz de Maceió” e a narrativa da Maceió colonial* (2012).

Fechando esse balanço bibliográfico, é importante destacar algumas pesquisas de caráter mais técnico, elaboradas por demanda da Superintendência do IPHAN em Alagoas, como, por exemplo, o levantamento de alguns engenhos alagoanos, elaborado pelo Grupo Estudos da Paisagem, coordenada por Maria Angélica da Silva, *Mapeamento e identificação dos antigos engenhos de açúcar da região Sul de Alagoas* (2010). Outra pesquisa desenvolvida para o IPHAN-AL, em convênio com a SECULT-AL – *Levantamento preliminar do Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC) de Alagoas* (2017) –, foi coordenada por três professoras da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFAL: Josemary Ferrare, Juliana Michaello Dias e Maria Angélica da Silva, e corresponde à aplicação da metodologia do INRC nos 102 municípios alagoanos.

A equipe responsável pela elaboração da referida pesquisa na área metropolitana de Maceió, coordenada por Josemary Ferrare, equipe que a autora da presente tese integrou, coletou depoimentos e levantou dados históricos, geográficos e culturais sobre os cinquenta bairros de Maceió e os municípios da região lagunar: Marechal Deodoro, Pilar, Coqueiro Seco e Santa Luzia do Norte, e litorânea: Barra de São Miguel, Barra de Santo Antônio e Paripueira. O produto dessas pesquisas sobre os bairros marítimos e lagunares de Maceió e os municípios supracitados reforçou a percepção de intrínsecas relações entre as práticas socioculturais das comunidades e as águas oceânicas e lagunares. Para o caso maceioense, especificamente do bairro de Jaraguá, concluiu-se que algumas dessas práticas identificadas, como a carpintaria naval e a existência de pequenos estaleiros³, estão associadas ao passado dos tempos coloniais e à função e identidade marítima portuária.

É imprescindível destacar, como base para algumas das análises aqui empreendidas, dois artigos publicados por esta autora em coautoria com pesquisadoras alagoanas da área de Arquitetura e Urbanismo. O primeiro deles, em coautoria com a professora Josemary Ferrare, orientadora desta tese, consiste em um ensaio sobre as funções de Jaraguá exercidas no período colonial e da costa atlântica adjacente a este ancoradouro: *Entre o porto dos franceses e o porto de Jaraguá: navegar, comercializar e fortificar*⁴. O segundo, em coautoria com a já referida docente e a arquiteta e pesquisadora Fátima Campello,

³ Há um estaleiro instalado há muitas décadas na área posterior à antiga Vila dos Pescadores, onde trabalham mestres do saber náutico muito antigos no local, alguns deles entrevistados.

⁴ FERRARE, J. O. P; FORTES, C. N. R. Entre o porto dos franceses e o porto de Jaraguá: navegar, comercializar e fortificar. In: SEMINÁRIO ARQUITETURAS DO MAR, DA TERRA E DO AR: Arquitetura e Urbanismo na Geografia e na Cultura. Volume I. Anais... Lisboa: Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014, p.536-546.

corresponde a uma leitura cartográfica do espaço de Maceió, com foco no estudo do seu processo de gênese: *Certidão de nascimento de Maceió*⁵. Todas as questões trabalhadas durante a construção da presente tese nessas publicações foram revistas e ampliadas, a partir da documentação coeva analisada, tendo resultado em novas conclusões sobre a temática, bem como outras contribuições.

Além desses novos trabalhos agregados para a base teórica, buscou-se trabalhar um *corpus* documental, textual e cartográfico até então pouco analisado ou, talvez, ainda nem mesmo explorado, que foi reunido nos Anexos 1 e 2. Esta documentação repousa nas prateleiras dos arquivos locais⁶, nacionais⁷ e das instituições além-mar, principalmente as portuguesas⁸. Assim, foram consultados os acervos digitalizados dessas instituições a partir das bases de dados *online*⁹. Documentos textuais e cartográficos – revisitados ou que se apresentaram inéditos para se trabalhar a temática, com destaque para a cartografia colonial e os manuscritos do AHU sobre Alagoas e Pernambuco¹⁰ – foram os esteios para se desenvolver a tese sob uma perspectiva mais ampla e integradora, com fontes de diversos campos do conhecimento, sem deixar de focar na história da arquitetura e do urbanismo. Assim, um novo cenário repleto de possibilidades investigativas foi revelado através das pesquisas nesses acervos que permitiram confrontar muitas das informações disseminadas pelos historiadores clássicos, tendo resultado na formulação de novas proposições sobre o passado colonial da cidade e do seu porto.

Outra questão inerente à problemática levantada, que mereceu destaque no contexto colonial de Alagoas, diz respeito à necessidade de defesa e controle do porto de Jaraguá. Por isso, a área de estudo compreender o trecho atlântico entre a barra das Alagoas e a enseada da Pajuçara, ao qual pertence Jaraguá. As considerações apresentadas sobre a questão defensiva estão alinhadas com o conceito de porto como espaço de fronteira entre mar e terra¹¹, envolto numa vulnerabilidade, e que ao mesmo tempo se destaca como um espaço

⁵ CAMPELLO, M. F. M. B.; FERRARE, J. O. P; FORTES, C. N. R. Certidão de nascimento de Maceió. **Revista Urbana**. Campinas, v. 9, n. 2. No prelo.

⁶ Arquivo Público de Alagoas, Instituto Histórico de Alagoas, acervo da Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Alagoas e acervo da Associação Comercial de Alagoas.

⁷ Arquivo Histórico do Exército (Rio de Janeiro), Arquivo Histórico do Exército (Rio de Janeiro) e Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro). Em Pernambuco foram visitados a Biblioteca do Mosteiro de São Bento de Olinda e o setor de obras da Biblioteca Pública de Pernambuco.

⁸ Arquivo Histórico Ultramarino e Arquivo Histórico Militar.

⁹ Biblioteca Nacional da França, Biblioteca Nacional de Portugal, Biblioteca Pública Municipal do Porto e John Carter Brown Library.

¹⁰ Nesta tese as citações dos trechos dos manuscritos do AHU da capitania de Alagoas correspondem às transcrições cedidas pelo prof. Antônio Filipe Caetano realizadas pelo âmbito das pesquisas do GEAC – Grupo de Estudos da América Colonial. Já as da capitania de Pernambuco, foram produto dos trabalhos desta autora juntamente com a aluna de graduação de História – Altina Maria Rodrigues de Farias.

¹¹ Conceito trabalhado por Lopes (1994) e Polónia (2010).

essencialmente de encontros. Ao possibilitar a conexão entre diversas cidades do mundo, como porta de entrada, em tempos coloniais, essa condição dos portos tornava-os um espaço frágil, propício a invasões, e que estrategicamente carecia de obras militares. Desse modo, a arquitetura militar pensada e/ou executada para Jaraguá e espaços litorâneos adjacentes, nos séculos XVII e XVIII, passou a ser objeto de nossas investigações, incluindo o estudo de Jaraguá no desempenho da função de porto militar durante a guerra holandesa.

Em relação à produção bibliográfica sobre a arquitetura militar e a defesa de Alagoas, principalmente no tocante à sua relação com a questão portuária, verificou-se que a maior parte dos autores alagoanos ocupou-se em estudar, de forma restrita, as fortificações levantadas no cenário da guerra holandesa, episódio de grande repercussão para todo o Nordeste, assim como aquelas construídas nas enseadas da Pajuçara e Jaraguá durante os primeiros anos da Capitania de Alagoas independente, comandada por Francisco de Mello e Póvoas no início do século XIX. Ficou o século XVIII quase relegado ao completo esquecimento, não fosse a informação de Félix Lima Júnior (1966) sobre as plantas de fortalezas mandadas construir em 1762 pelo governador de Pernambuco nas enseadas de Jaraguá e Pajuçara, arroladas no catálogo de cartografia do AHU.

Debruçaram-se os primeiros pesquisadores oitocentistas sobre os feitos heroicos da guerra neerlandesa, citando apenas as fortificações construídas pelos batavos ou portugueses no contexto histórico dos confrontos bélicos ocorridos em Porto Calvo, Alagoas do Sul e Penedo, caso de Thomaz Espíndola (2001). Seguiram essa linha, no início do século XX, Moreno Brandão (2004) em sua *História de Alagoas*, Adriano Jorge (1901) em texto publicado na revista do IHGAL, intitulado *A guerra holandesa sob o ponto especial de vista de suas repercussões sobre o território de Alagoas*, e Abelardo Duarte (1945), em artigo para o mesmo periódico, intitulado *Notas sobre as fortificações holandesas em Alagoas*¹².

Pesquisas mais atuais no campo da arqueologia vêm modificando essa visão limitada sobre as fortificações construídas no bojo dos conflitos entre portugueses e batavos, desaparecidas da paisagem há muitos séculos. Estes estudos concentram-se em três pontos do território alagoano: os municípios de Porto Calvo e Porto de Pedras, na região Norte, em

¹² Apesar de no geral este curto texto ser bastante descritivo quanto aos fatos históricos relacionados às fortificações holandesas, merece maior destaque, em relação a outros abordados, pela informação sobre a incursão que fez Abelardo Duarte e outros membros a Paripueira, ao sítio onde foi construído um dos redutos holandeses. Em suas palavras: “Nesse afã, o Instituto Histórico de Alagoas, cumprindo dos seus fins, levou a efeito em 1930 uma excursão ao local onde existiu o Forte de Paripueira, nela tomando parte os consócios Orlando Araújo, Ezechias da Rocha e Paulino Santiago. Dessa excursão ao histórico sítio resultou a construção de um marco rememorativo com a inscrição “Forte assinalado pelo I.A.G.A 13-IV-930”, pela busca de uma joia de ouro que se encontra no Museu do Instituto, oferta do consócio sr. Paulino Santiago. Trata-se de um ornamento holandês, em filigrana de ouro. Também foi achada no mesmo local uma bala de chumbo de mosquete, usada pelos holandeses, e ainda ofertada ao Museu do Instituto pelo sr. Paulino Santiago” (DUARTE, 1945, p. 75-76).

Paripueira, ao centro, e na cidade de Penedo, ao sul – todos eles, palco de lutas entre a Coroa portuguesa e a WIC, Companhia das Índias Ocidentais¹³. No campo da arquitetura e urbanismo, os estudos das pesquisadoras Maria Angélica da Silva (2011) e Bianca Muniz (2011, 2014) sobre o forte Maurício em Penedo, além de situar essa obra defensiva em seu contexto histórico, buscaram relacioná-la à formação inicial desse núcleo urbano colonial de origem quinhentista, demonstrando sua contribuição para a formação da paisagem e do tecido urbano da cidade colonial.

Sobre as fortificações oitocentistas, construídas no tempo de Francisco Melo e Póvoas (1819-1822), as baterias do porto do Francês, de São Pedro na ponta de Jaraguá e de São João na desembocadura do riacho *Massayó*, apesar de largamente citadas por autores alagoanos, que as qualificaram como fortes, como Brandão, A. (1894), Thomas do Bonfim Espíndola (2001), Moacir Medeiros Sant’Ana (1999), Craveiro Costa (2001) e Félix Lima Júnior (1966), por muito tempo mantiveram-se ignoradas as suas “traças”. Somente em 2006 foram encontradas pela arquiteta Josemary Ferrare no Arquivo Histórico Militar em Lisboa, e publicadas na sua tese sobre a Marechal Deodoro colonial. Esta autora reservou-se a estudar esses projetos no desenrolar das disputas políticas entre as vilas de Alagoas do Sul e Maceió no início do século XIX, quando Jaraguá e o porto dos franceses foram objeto de interesse de ambos os lados do embate na definição de qual desses portos deveria centralizar o escoamento da produção agrícola¹⁴.

O trabalho mais completo a que se teve acesso nos acervos pesquisados, sobre as baterias citadas e outras construídas no século XIX em Maceió, é o sucinto livro de Félix Lima Júnior, publicado em 1966 e intitulado *Fortificações Históricas de Maceió*, constante na Biblioteca do IHGAL. Embora traga maiores contribuições sobre a produção desses exemplares da Arquitetura Militar alagoana, este autor não se debruça sobre a documentação coeva, nem analisa o conjunto dessas obras militares como um sistema defensivo. Apesar dessas limitações, Lima Júnior (1966) amplia, sem dúvida, o conhecimento sobre as obras militares maceioenses, até por ter se baseado em alguns autores que viveram na cidade quando algumas delas estavam em funcionamento ou já em ruínas, caso de Pedro Nolasco Maciel, que publicou no periódico *O Momento*, de 1893 e 1894, sob o pseudônimo Maceiolino,

¹³ Sob esta perspectiva, destacam-se os trabalhos liderados pelo arqueólogo e professor da UFPE, Marcos Albuquerque: o *Projeto de prospecção arqueológica na área da Casa da Aposentadoria, localizada na Praça Barão de Penedo em Penedo* (2006) e a *Pesquisa arqueológica sobre a ocupação holandesa na bacia do rio Manguaba, municípios de Porto de Pedras e Porto Calvo* (2014).

¹⁴ Os projetos destas baterias foram ainda sucintamente analisados no artigo produzido por esta autora em conjunto com Josemary Ferrare, intitulado “Entre o porto dos franceses e o porto de Jaraguá: navegar, comercializar e fortificar”, publicado no Seminário da Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, *Arquitetura do Mar, da Terra e do Ar: Arquitetura e Urbanismo na Geografia e na Cultura*, ocorrido em 2014.

interessante trabalho sobre a temática abordada, a saber, “As fortificações no território de Alagoas”.

Busca-se, tão só, discorrer sobre as questões relativas à defesa de Alagoas centradas na área costeira entre a Pajuçara e o porto dos franceses, com foco em Jaraguá. No tocante ao recorte temporal, as considerações apresentadas referem-se à história colonial de Alagoas, englobando o século XVII, com a presença de corsários em Jaraguá e nos portos ao sul dele, em busca do cobiçado pau-brasil, a guerra holandesa e o período *post bellum*, juntamente com a segunda metade do século XVIII, período em que foram elaborados projetos de fortificações para a área litorânea em estudo.

Jaraguá e a natureza multidimensional dos portos

O desafio de trazer à tona uma nova proposta de investigação sobre Jaraguá resulta igualmente do entendimento de que os estudos sobre esse ancoradouro alagoano possuem uma visão restrita da problemática portuária ante a natureza complexa conceitual dos portos. Verifica-se que as pesquisas desenvolvidas sobre Jaraguá, de uma maneira geral, estão voltadas a análises de viés econômico da cidade de Maceió¹⁵, limitam-se ao século XIX e não articulam o porto à formação territorial de Alagoas, como já discutido nos parágrafos anteriores. Portanto, é primordial tecer, de forma sucinta nesta introdução, considerações acerca do conceito de porto, apresentando-o de maneira indissociável da cidade portuária e analisando-o segundo sua natureza complexa e multidimensional, sem deixar de inserir Jaraguá no jogo deste debate introdutório.

O tema portuário é estudado por diversas áreas do conhecimento, como geografia urbana, geografia do transporte, história econômica, história urbana, arquitetura e engenharia¹⁶. Essa pluralidade de abordagens demonstra ser o porto um significativo campo de pesquisa e objeto de estudo interdisciplinar, por sua capacidade de engendrar diferentes problemáticas, fato que provém de sua natureza complexa, resultante das relações estabelecidas entre seus distintos elementos constituintes: econômico, cultural, social e geográfico, os quais lhe conferem uma significação própria. A definição de porto apresentada

¹⁵ Sobre as abordagens encontradas sobre o porto de Jaraguá nas fontes locais consultadas, particularmente a historiografia clássica – Thomaz Espíndola (2001), Moacir Sant’Anna (1999, 2011), Dirceu Lindoso (1983) e Theodyr Barros (1991) –, predominam análises sobre os fatores econômicos, principalmente dos gêneros exportados para a metrópole, com destaque para o açúcar, e políticos, ligados à transferência da capital e a mudanças na infraestrutura portuária.

¹⁶ Augustín Ravina (2002), renomado historiador espanhol e pesquisador da temática portuária, ao realizar um balanço bibliográfico sobre os estudos dos portos ibéricos, evidenciou como este tema se faz presente nessas diversas áreas do conhecimento.

por Amélia Polónia (2010) vem a ressaltar o **caráter multidimensional** desse objeto de estudo que dispensa uma visão unilateral:

Como um objeto, um porto existe como resultado de complexas relações entre distintos elementos de vários tipos: econômico, cultural, social e geográfico. A intensidade e nível de causas inter-relacionais, efeitos e relações, não são nunca determinadas de modo unilateral. A natureza do objeto é entendida não apenas através de seus elementos mais importantes que fazem o sistema, mas também através de diferentes aspectos desses elementos e a relação entre eles (POLÓNIA, 2010, p.20, tradução nossa).

Dada a complexidade e amplitude do objeto de estudo, adota-se a postura de análise de Jaraguá contrária à visão unilateral do problema, num esforço de trazer reflexões sob a ótica da natureza multidimensional que envolve o conceito de porto. Nesses termos, entende-se que a seleção isolada de um de seus aspectos, como, por exemplo, o econômico, não corresponde ao passo metodológico apropriado; é preciso que haja, ao menos, o reconhecimento desta natureza plural do porto de Jaraguá e, sempre que possível, e dentro da baliza cronológica estabelecida, sejam determinadas as relações entre os principais elementos de propriedades variáveis que constituem um porto em diferentes níveis de análise, segundo uma visão que considere a sua complexidade relacional.

Se a natureza do porto é demasiadamente complexa para ser estudada através de um dos seus elementos constituintes de maneira isolada, também não é possível entender as cidades portuárias sem colocá-las no jogo da discussão como um tema abrangente e complexo. Frédéric Monié (2012), historiador e geógrafo, e a economista Flávia Vasconcelos (2012) conceituam a cidade portuária como um espaço urbano diferenciado, em que a interação entre porto e cidade define um sistema de fluxos próprios, cujas transformações produzidas em um impactam o outro.

O conjunto de variáveis intervenientes que modificam as relações espaciais e funcionais da cidade e do porto são muitas e variadas. A análise é complexa e requer que, numa perspectiva geo-histórico-analítica, consideremos a evolução tecnológica e o desenvolvimento logístico, o surgimento e posicionamentos de novos atores portuários, as transformações no sistema marítimo internacional, a conjuntura econômica e as dinâmicas globais, além das especificidades locais de cada cidade portuária (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Persegue-se, assim, uma abordagem ampla e integradora da cidade portuária, em que porto e cidade são estudados de forma indissociável, e não separadamente, seguindo as reflexões de Monié e Vasconcelos (2012) em sua construção conceitual. Esta, por sua vez, é ratificada por Ravina (2002), ao considerar a cidade portuária como um ente único, resultado das interações entre os elementos constituintes de sua natureza complexa. Desta forma, a cidade portuária, fruto de uma relação interativa entre portos e cidades que comporta um

sistema de variáveis que perpassam o estudo urbano, mas não se limita a ele, é considerada tema abrangente e de interesse central a esta tese, que tem como um dos objetivos o estudo do processo de formação e transformação do porto de Jaraguá no período colonial e a gênese da cidade de Maceió.

Esclarecido ser indispensável adotar-se uma postura conceitual que trata porto e cidade numa relação integradora, é preciso abordar da mesma forma a natureza disciplinar dos aspectos a serem analisados nos estudos portuários, especialmente aqueles ligados à economia. Como se pode constatar, o posicionamento de Monié e Vasconcelos (2012) para explicar a relação cidade-porto, exposto acima, tem como base fatores geográficos, econômicos e técnicos. Todavia, defende-se aqui um conceito de porto resultante da análise de múltiplos fatores, sem colocar o fator econômico ou técnico como a principal ou única categoria de estudo, o que implica dizer que a construção do significado de porto não se faz possível sem abranger a cidade onde se acha inserido.

Em consonância com a observação de Ravina (2002), de que a produção bibliográfica mundial sobre o tema tem se centrado nos estudos na área da história econômica e da geografia, Polónia (2010) defende uma nova proposta para os estudos portuários, pautada pela apresentação do porto como objeto interdisciplinar. Esta autora demonstra que não há espaço nos estudos atuais para se pensar os portos somente como infraestruturas, mas como sistemas complexos resultantes de variáveis políticas, sociais, culturais e econômicas que atuam nesses campos como agentes ativos nos processos de mudança tecnológica e urbanização.

Outro ponto a ser considerado no estudo do porto de Jaraguá está ligado à imperativa necessidade de sempre relacioná-lo aos espaços e regiões que estão a ele interligados, não só através da indissociável ligação entre o porto e a cidade a que pertence, mas a todas as outras a que está interligado pelas redes portuárias. Para Bruttomeso (2011), o estudo dos portos não comporta apenas seu papel de agente transformador local, do núcleo urbano a que pertence, mas também deve ser feito em uma escala mais abrangente. Estudar o processo histórico de formação e transformação urbana das cidades portuárias possibilita o entendimento do processo de desenvolvimento de vastas regiões e das relações internacionais estabelecidas ao longo dos séculos entre cidades do mundo inteiro. Com ênfase nos portos coloniais brasileiros, Russell-Wood (2014, p. 142) é categórico: “As cidades portuárias não existiam em um vácuo, mas em estreita relação com as regiões geográficas contíguas do interior, com o Brasil e com o mundo”.

Tendo como lastro o pressuposto apresentado acima, é preciso transpor o local, num esforço de ampliação das escalas além do espaço urbano. Esta é uma ação essencial a que

se esteve atento nas análises empreendidas sobre Jaraguá e sua inserção em redes comerciais, de comunicação e transporte que abrangeram grandes centros da colônia portuguesa na América e a metrópole lisboeta, mas fundamentalmente ao território alagoano, enquanto parte sul da capitania de Pernambuco, e de forma determinante, na colonização da região lagunar da comarca de Alagoas no século XVIII.

Conclui-se, pois, que portos e cidades portuárias devem ser considerados objetos de estudo complexos que, por serem indissociáveis, resultantes de variáveis de distintas naturezas, exigem uma leitura múltipla, no espaço ou no tempo em que se propõe analisá-los, bem como nas escalas a que estão integrados a outros portos, cidades ou territórios. Longe de constituírem apenas um objeto de estudo por seu valor econômico, os portos são elementos complexos que merecem uma abordagem interdisciplinar.

Todos esses argumentos operam a favor dos estudos sobre Jaraguá como um porto colonial da América portuguesa e suas implicações para a formação do território alagoano e o surgimento da cidade de Maceió entre os séculos XVI e XVIII. Fica evidente que não se trata de uma proposição analítica do porto de Jaraguá por si só, nem mesmo da cidade de Maceió enquanto possuidora de um porto que possibilitou o seu desenvolvimento urbano, mas sim da construção, amalgamada nos processos sociais, geográficos, econômicos e culturais, históricos e urbanos da relação (cidade-porto), de um modo de ser da cidade no espaço e no tempo, por sua função portuária que é produto, e ao mesmo tempo, agente das mudanças no espaço urbano maceioense e no território alagoano.

Reconhecemos não ser possível alcançar essa interdisciplinaridade de forma plena. Ela torna-se limitada pela natureza da documentação disponível, a documentação oficial da Coroa portuguesa, e pela ausência de pesquisas de cunho social e cultural sobre Jaraguá no passado colonial. Todavia, como se poderá constatar na primeira seção, são lançadas algumas investigações que procuram enfocar os aspectos culturais e simbólicos do porto colonial através da construção de associações com práticas imateriais de comunidades marítimas de Maceió e municípios adjacentes que guardam uma relação com o passado colonial.

Pretende-se, portanto, como parte das diretrizes teóricas que balizam esta tese, apropriar-se de uma forma de análise da cidade portuária condizente não apenas com sua função econômica, mas que se apoie na interdisciplinaridade e no reconhecimento do porto em sua relação intrínseca com a cidade a que pertence e ao território ao qual está conectado. Assim, não se trata de empreender investigações sobre Jaraguá por si só, mas acerca das amplas relações com os elementos a ele vinculados, que, em conjunto, determinam a função

portuária desse espaço e sua participação na constituição do aglomerado urbano a que pertence.

Desta forma, movidos pelo desejo de superação das limitações da historiografia alagoana sobre Jaraguá e Maceió portuária e com o intento de ampliar os estudos conceituais sobre portos e cidades portuárias, constroem-se as cinco seções desta tese, cujo conteúdo, de forma sintética, será apresentado a seguir.

Na **seção 1, O Universo Marítimo Portuário**, são abordadas as questões teóricas que sustentam o estudo de Jaraguá como porto atlântico colonial no contexto da “expansão marítima” portuguesa e da formação do Brasil nos séculos XVI e XVII, com foco no papel dos espaços portuários para a efetivação da política colonial no Brasil. Por essa primeira seção perpassam temas como a travessia atlântica, os significados culturais dos portos e águas atlânticas, e os aspectos históricos das comunidades marítimas portuárias.

Na **seção 2, Um Porto Colonial ao Sul de Pernambuco**, apresentam-se inicialmente os estudos acerca de Jaraguá nos tempos da sua “invisibilidade” na cartografia quinhentista. Em seguida, discute-se o seu pertencimento geográfico como um porto da parte sul da capitania de Pernambuco no âmbito dos fatos históricos relativos à formação do território correspondente a Alagoas, que pertenceu por quase três séculos a essa capitania. A partir das primeiras ações de colonização do território alagoano, entre fins do século XVI e início do XVII, Jaraguá é analisado dentro do processo de colonização da região lagunar, onde foram levantados os primeiros povoados e iniciada a produção açucareira. Ao fim desta seção, são discutidas as possibilidades de utilização de Jaraguá como um fundeadouro seguro para os navegantes, por ser um ponto notável da costa pernambucana registrado pelos cartógrafos no início do século XVI, a figurar nos mapas portugueses como um dos principais portos ao sul de Pernambuco, demonstrando a sua relevância para as comunicações atlânticas e, especialmente, para a região lagunar.

Jaraguá é estudado na **seção 3 como O Porto Indígena e do Contrabando**, funções decorrentes de sua condição de porto dominado pelos ferozes caetés e por ter sido utilizado nas ações de contrabando do pau-brasil entre os séculos XVI e XVII, praticado principalmente pelos franceses que dominaram os fundeadores ao sul de Jaraguá. Por abrigar de forma conjunta essas duas “ameaças”, sob o ponto de vista da colonização portuguesa, esse espaço litorâneo juntamente com as bordas atlânticas a ele adjacentes, a barra das Alagoas e a enseada de Pajuçara, permaneceram inabitados por colonos lusitanos, ainda que algumas propostas de introdução de sesmeiros tenham sido realizadas, mas sem sucesso. Nessa seção destaca-se de forma diferenciada a presença indígena em Jaraguá, através da análise desse espaço colonial como produto de práticas culturais que reforçam o significado do

topônimo indígena *Yaraguá/laragoa*, fazendo dos seus primeiros habitantes importantes agentes na construção desse espaço no passado da cidade de Maceió e seu porto.

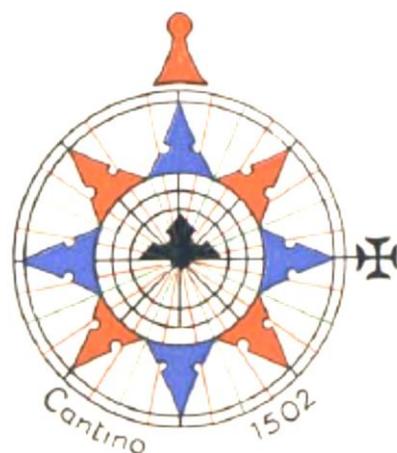
Na **seção 4**, intitulada **O Boníssimo Surgidouro para uma Armada**, prevalecem as questões sobre as formas de utilização e necessidade de defesa deste ponto da costa brasileira nos momentos históricos determinantes para a posse portuguesa das terras ao sul da capitania de Pernambuco no século XVII, a guerra holandesa e no período *post bellum*. Nesta seção são lançadas também algumas reflexões sobre a relação entre os portos, a Arquitetura Militar e a defesa dos domínios portugueses no Brasil, ressaltando a vulnerabilidade inerente aos espaços portuários como fronteira entre mar e terra, fator determinante das medidas políticas e econômicas no contexto do Brasil colonial que fizeram dos ancoradouros pontos estratégicos fortificados e controlados em tempos de guerra e de paz.

Já na **seção 5, Destino Jaraguá**, são apresentadas as discussões que giram em torno do estreitamento das relações no século XVIII entre a região produtiva das lagoas e Jaraguá no tocante ao comércio marítimo, defesa e controle do território alagoano, com a criação da Comarca das Alagoas, com sede na vila de Alagoas do Sul. Com base na documentação coeva encontrada nos acervos pesquisados, explicitam-se as transformações ocorridas em Jaraguá que possibilitaram seu posterior desenvolvimento no século XIX e a contribuição para a elevação de Maceió ao *status* de vila. Destaca-se como ponto fulcral dessas mudanças o fomento da indústria naval portuguesa, que levou esse porto, dotado de fatores geográficos favorecedores, a centralizar o escoamento das madeiras alagoanas na segunda metade do século XVIII. Tais fatos tiveram repercussão no âmbito da defesa deste fundeadouro e resultaram na produção de projetos de fortificações para este espaço portuário. Diante desta situação propensa à colonização do espaço portuário, nesta seção elucidam-se pontos controversos sobre a gênese urbana de Maceió. Sobre esse aspecto, é revelada uma série de práticas coloniais que confirmam Jaraguá enquanto um espaço náutico, lugar colonial que dependia essencialmente do mar, do comércio marítimo e da navegação, onde florescia uma vida marítima repleta de significados que estiveram associados ao modo de ser desse porto.

Após esta última seção, seguem as considerações finais e os anexos. Estes consistem em um conjunto de informações complementares referentes à documentação oficial e à cartografia histórica analisadas. No **Anexo 1: Documentação Textual** encontram-se arrolados os acervos consultados e os documentos provenientes de cada um deles que foram estudados para a elaboração desta tese; no **Anexo 2: Cartografia Histórica** que contém a relação de todas as cartas estudadas em ordem cronológica, juntamente com uma tabela onde foram dispostos os topônimos do território alagoano registrados nestas cartas.

1 O UNIVERSO MARÍTIMO PORTUÁRIO

O emprego da expressão *universo* procurou traduzir toda a complexidade e amplitude de significados que carrega o tema desta tese, os portos coloniais. Nesta seção apresentam-se diferentes abordagens conceituais relativas ao estudo dos portos, tendo como objetivo demonstrar a natureza múltipla desses espaços singulares e sua relação indissociável com a cidade e a sociedade a que pertencem. Buscou-se despertar reflexões sobre os aspectos conceituais, históricos, culturais e simbólicos que revestem os portos e as cidades portuárias no contexto da “expansão marítima” portuguesa e dos primórdios da colonização brasileira.



1.1 Dos portos nascem “pontes sobre o mar”¹⁷: os portos brasileiros e a “expansão marítima portuguesa”

Nos portos dos primeiros séculos das navegações ultramarinas e da descoberta de “novos” mundos, as ações de ancorar e zarpar produziram um movimento constante que alimentava a economia das sociedades marítimas e os desejos de conquista dos impérios europeus, além de possibilitar uma troca de experiências e culturas entre diversos povos.

A oposição e, ao mesmo tempo, a complementaridade que exprimem os verbos ancorar e zarpar podem ser identificadas em outros pares, a exemplo de unir e separar, liberdade e escravidão. As rotas marítimas traçadas sobre a imensidão do Atlântico uniam continentes tão distantes, mas não deixavam de separar diferentes mundos, pela clareza em demonstrar em qual dos lados estava o conquistador e o dominado, e os lugares da liberdade e escravidão, esta última o sustentáculo da nossa história colonial, base de muitas das sociedades europeias que participaram do processo de “expansão marítima”.

Logo, ancorar/zarpar, liberdade/escravidão, unir/separar, conquistador/dominado complementam-se e opõem-se num movimento cujos sentidos são definidos pelos conquistadores dos “novos mundos” e interesses políticos e econômicos que os levaram a desafiar os perigos do Atlântico para criar “pontes sobre o mar”. Dos portos “nascem” essas pontes que se multiplicaram pelas rotas comerciais, verdadeiras estradas marítimas sobre o Atlântico, interligando fisicamente as quatro partes do mundo conhecidas no início dos tempos modernos através de uma rede portuária que tinha como pontos fulcrais as grandes capitais do mundo europeu, cidades portuárias em sua quase totalidade.

Esses caminhos atlânticos, por onde fluía o tráfico colonial, foram sendo construídos ao longo dos séculos XV e XVI pelos europeus. Primeiro foram portugueses e espanhóis, depois, holandeses, ingleses e franceses, que se aventuraram nas águas atlânticas em busca de novas relações comerciais com os mundos já conhecidos, África e Ásia, e com o “novo” continente, as Américas, a quarta parte do mundo. Iniciava-se assim o processo de formação do mundo atlântico; a “expansão marítima” se afirmava sobre cada um dos territórios dominados enquanto surgiam novos portos, pontos de contato que iam se interligando pelas águas oceânicas, através dos quais se efetivava a troca de ideias e produtos entre populações tão longínquas e tão diferentes umas das outras.

¹⁷ “Pontes sobre o mar” é o título do capítulo VI do livro de Serge Gruzinski (2015), “As quatro partes do mundo: história de uma mundialização”. Ambos os títulos, do livro e capítulo, influenciaram diretamente a construção desta subseção. Apoiamo-nos nesta construção imagética no intuito de trazer novas formas de abordagem sobre a problemática dos portos e suas funções no contexto da expansão marítima portuguesa e da colonização do Brasil.

Antes de apresentarmos as discussões sobre o Brasil no contexto da “expansão marítima” portuguesa, cabem, neste ponto da discussão, alguns esclarecimentos sobre o emprego do termo “expansão marítima”. É preciso adotá-lo de forma crítica, tendo em vista a questão do eurocentrismo e o profundo impacto que este evento histórico teve nos “novos mundos” “invadidos” pelos europeus. Trata-se da visão do europeu conquistador sobre *suas* expansões além-mar, *seus* descobrimentos. De forma clara e objetiva, Medeiros (2001, p. 15) apresenta a questão em debate: “o que ocorreu foi o ‘descobrimento do mundo’ para a Europa, pois nem na África, nem na Ásia, e tampouco na América, os povos estavam à espera dos navegantes europeus para existir”.

Alinhado com este discurso da relativização das descobertas, que se opõe a uma visão unilateral do problema, que produz um eurocentrismo, Paiva (s.d, p. 2), ao definir o conceito de ibero-América, demonstra que é possível se falar de uma “americanização” do mundo, de diferentes intensidades em distintos períodos. Ao adotar essa postura de inversão de poder, em que o colonizado também exerce influência sobre a nação que o dominou, este autor demonstra a capacidade da ibero-América de influenciar outros territórios e civilizações intercontinentais, com as quais já havia conectado antes mesmo do domínio ibérico, e de reconhecer as marcantes transformações que as “descobertas” causaram para o continente americano e sua gente.

É certo que antes de 1492 movimentos de integração territorial político-econômica e cultural em larguíssima escala, intercontinentais na verdade, existiram e não foram poucas as vezes ao longo da história humana que eles ocorreram, motivados por diferentes projetos de domínio. Mas as conquistas do Novo Mundo integraram novos elementos e atingiram dimensões mais alargadas (PAIVA, s.d., p.4-5).

Apresentado o problema, passemos ao entendimento do Brasil nesse momento histórico de profundas transformações. A primazia dos “descobrimientos” e dos empreendimentos atlânticos se deve ao espírito desbravador e conquistador português. Foi este pioneirismo que construiu um poderoso império marítimo ao qual o Brasil pertenceu e em que se destacou pelas riquezas extraídas de suas abundantes terras.

Para Jaime Cortesão (1940), em sua *Teoria Geral dos Descobrimientos Portugueses*, a expansão do império luso é explicada por duas teorias. A primeira, a econômica, comentada no parágrafo anterior, correlaciona-se à necessidade de expansão dos mercados em razão da competitividade econômica entre as potências marítimas europeias, principalmente pela necessidade de defesa contra a concorrência de Castela. Este objetivo estava ligado à defesa do monopólio, que produziu uma política de sigilo entre os povos marítimos descobridores a fim de proteger seus empreendimentos além-mar. A segunda corresponde à geográfica. É explicada pela existência natural da proximidade entre as terras descobertas e a dos

descobridores, associada à eventualidade de encontro proporcionado por ventos e correntes, reforçada pelo caráter experimental que tiveram as navegações.

Além desses dois fatores supracitados, é inconcebível a história dos descobrimentos portugueses sem um terceiro, a religião. No cerne da expansão lusa, esteve a luta da Cristandade contra os infiéis turcos, em paralelo com a conquista do tráfico do Oriente, fatores que levaram o infante D. Henrique, no século XV, a se aventurar na busca pelo caminho das Índias e, ao mesmo tempo, a combater o Islã, que se aproximava. Nas palavras de Cortesão (1940) estão detalhados os propósitos do Reino português que se entrelaçaram à fé católica:

Portugal no século XV, não era diretamente interessado no comércio levantino das especiarias, nem atingiria desenvolvimento no tráfico e nas técnicas comerciais, que justificassem, só por si, a iniciativa do descobrimento do caminho marítimo para a Índia. As origens dos descobrimentos portugueses, quer no seu aspecto económico, quer espiritual (não apenas religioso) só podem entender-se quando considerado Portugal como parte integrante e extremamente sensível da Cristandade, ameaçada progressivamente pelos Turcos, desde os começos do século XV (CORTEÃO, 1940, p.15-16).

As primeiras investidas portuguesas em busca dos mercados orientais se deram, portanto, segundo as três premissas expostas acima, que também serviram ao “descobrimento” e posterior conquista e colonização do Brasil enquanto empreendimento lusitano do Atlântico Sul. Passando a analisar cada um desses três fatores sobre o caso do Brasil, iniciamos as análises sobre o fator geográfico. Cortesão (1940) nos ensina ainda que a estrada atlântica para o Brasil era “fácil e natural”:

Desde as costas de Portugal, passando pelas Canárias e cortando o Atlântico Norte, uma estrada geográfica, fácil e natural, formada pelos ventos alisados do NE. e as correntes das Canárias e equatorial do Norte, levava diretamente às costas do Brasil, entre o cabo de Santo Agostinho e as Guianas, na avançada mais Oriental da América do Sul. Mas um navio, desconhecendo o jogo das forças naturais à superfície do Atlântico, na sua zona equatorial e meridional, se se arrojasse das alturas do Cabo Verde em direcção ao Sul, conseguido que fosse atravessar a zona das calmas, e desde que caísse na corrente equatorial do Sul e na zona dos gerais do SE, era com grandes possibilidades arrastado para as costas do Brasil (CORTEÃO, 1940, p.30).

Devemos concordar que é imprescindível pensar essa facilidade natural no contexto da “expansão ultramarina”, pois a existência do caminho, a posição geográfica privilegiada, não significava sua imediata compreensão, nem mesmo a garantia de se chegar ao destino diante dos perigos a serem enfrentados no trajeto. Os portugueses percorreram um longo e gradual processo experimental, em que foram imprescindíveis os avanços tecnológicos e o conhecimento e domínio sobre um conjunto de fatores ligados à navegação atlântica que envolvia diversas variáveis atuantes sobre este espaço oceânico.

Sobre as circunstâncias religiosas que envolveram a “descoberta” do Brasil e sua posterior colonização, estas foram definidas segundo os princípios do Padroado Régio. O pacto estabelecido entre os monarcas católicos lusos e o poder máximo da Cristandade, o Papado, atendia ao projeto de expansão da santa fé cristã nas posses dos territórios colonizados. O rei português tornava-se vassalo do papa e, por consequência, os seus colonos semeavam e exercitavam a fé nas terras brasileiras paulatinamente ocupadas. Por outro lado, o monarca era o patrono da Igreja Católica e desempenhava seu papel hierárquico, administrando os interesses das conquistas em nome da fé (BRUNA, 2012).

Por fim, sobre os fatores econômicos, de Lisboa e outras cidades portuguesas originavam-se os caminhos do tráfico em direção à colônia brasílica, sujeitos à vontade real e aos interesses dos mercadores, homens de negócio ligados à indústria açucareira, ao tráfico negreiro e ao contrato real do pau-brasil, que lucravam com esses produtos coloniais de alto valor no mercado europeu, além daqueles envolvidos na exportação de manufaturas e produtos lusitanos ao Brasil, com destaque para o vinho. Conforme explica Costa, L. (2001, p. 259), as “ligações ao Brasil haviam-se construído no intuito da importação, mais do que exportação de mercadorias, tendo uma larga maioria das viagens planeadas no Reino a indicação do regresso”.

António Coelho (2002) sintetiza essas questões econômicas ao apresentar a rede comercial marítima portuguesa, destacando a conectividade de Lisboa com o Brasil e as outras partes do mundo conhecidas que comercializavam com o Reino português durante a expansão ultramarina:

Ao longo do século, o estabelecimento do comércio triangular Lisboa-África-Brasil tinha em Lisboa a cabeça mercantil e financeira. Ela era a chave que ligava o Brasil aos produtos do Oceano Índico e Pacífico, aos mercados da Europa do Norte, por Antuérpia e Amesterdão ao mundo Mediterrâneo por Veneza, Génova e Livorno. Mas novas rotas de contrabando ligarão no final do século, o Brasil ao Rio da Prata e também à Cartagena e outros portos da América espanhola. Esse comércio envolvia têxteis, ferramentas, armas, vinhos, trigo e outros produtos portugueses, europeus e asiáticos: escravos africanos, marfim; açúcar, pau brasil, prata e mais tarde o tabaco (COELHO, A., 2000, p.142).

Apesar de as trocas econômicas entre as metrópoles europeias e suas colônias na África, Ásia e o Brasil serem praticadas antes do século XVII, é somente a partir desse século que esses contatos entre europeus e nativos das suas novas conquistas ultramarinas se intensificaram a ponto de interligar fortemente esses diferentes mundos, antes separados pela imensidão do “mar oceano”.

De acordo com Gruzinski (2014), é somente através da permeabilidade das fronteiras, num processo de mundialização baseado no domínio em escala global exercido por um

“soberano universal”, a monarquia católica de Felipe II e seus sucessores, que a circulação de pessoas, ideias e informações se intensificou e possibilitou às quatro partes do mundo – Europa, Ásia, África e o Novo Mundo, a América – conectarem-se. Esse entrecruzamento produziu, por sua vez, uma malha de relações sociais em que distintas culturas, raças e religiões entraram em contato direto, gerando confrontos e alianças necessárias à manutenção desta “dominação planetária” exercida pela monarquia católica durante a União Ibérica (1580-1640).

O espaço da monarquia distingue-se, antes de tudo, pelas circulações planetárias que aí se desenrolam e que a irrigam através da “brasagem” dos homens, das sociedades e das civilizações. Em todas as partes do mundo, a dominação ibérica aproxima, põe em relação ou interpenetra formas de governo, de exploração econômica e de organização social. Temporalidades são, de repente, ligadas entre si. Por toda parte, confrontam-se brutalmente instituições religiosas e sistemas de crenças, que nada os dispunha a coexistirem (GRUZINSKI, 2014, p. 48).

Em conformidade com o discurso de Gruzinski (2014), Jaime Cortesão (1940), ao expressar o sentimento nacional pelas descobertas lusas¹⁸, assinala a contribuição do *universalismo* português para a compreensão do mundo e para o estabelecimento da conexão de todas as suas partes descobertas através de uma economia mundial. O universalismo luso correspondeu, conforme assinala o célebre autor lusitano, a uma nova cultura de base experimental e de tendência crítica que se opôs à autoridade clássica. Os contributos da expansão ultramarina portuguesa são descritos pelo referido autor como segue:

Esse universalismo, que se liga às mesmas origens dos Descobrimentos, de caráter ecumênico, traduz-se por várias formas. Sob o ponto de vista político, Portugal estancou as fontes do poderio mulçumano, libertando assim o Ocidente da ameaça do Islam. Sob o ponto de vista da navegação, criou aquilo a que chamaremos a cultura náutica em latitude, por oposição aos anteriores, em longitude – e única que permitiu realizar a unidade geográfica do planeta. Da mesma forma, os portugueses além de resolver o problema do tráfico internacional, contribuíram poderosamente para a criação duma economia mundial, pela difusão, nos dois sentidos, de plantas alimentícias e animais, em todo mundo, realização gigantesca, a que até hoje os historiadores tem prestado atenção mínima (CORTESÃO, 1940, p.49).

Processaram-se assim, sob o poder da monarquia católica, conexões ibéricas de influência global que mudaram de forma definitiva a América, o “novo mundo” para os europeus. Para Gruzinski (2014, p. 156), essas conexões estabelecidas entre os mundos até então conhecidos pelo império ibérico tinham não apenas um caráter físico e material, mas

¹⁸ Logo no primeiro parágrafo da sua *Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses*, Jaime Cortesão (1940, p. 9) expõe sua exaltação nacional pela época do expansionismo luso: “Consideramos os Descobrimentos portugueses, pelas suas origens e derivações, como o zenite da história nacional, a base do nosso caráter de Nação, o fundamento e a afirmação mais terminante da sua independência”.

simultaneamente, psicológico e conceitual. Citando o exemplo do bispo português Antonio de Gouveia, que em 1614 propôs ser a ponte o emblema do rei Manuel de Portugal, pela representatividade das conquistas náuticas alcançadas em seu reinado, ao utilizar a expressão “pontes sobre o mar”, o autor constrói uma associação entre a imagem desse elemento, essencialmente de função conectora, e a forma como os mundos se interligavam. Em suas palavras: “desde Manuel, de Portugal, e dos reis católicos, a mundialização ibérica desdobra-se nas quatro partes do mundo e modifica a existência de dezenas de milhares de pessoas”.

Apropriamo-nos desta imagem de ponte, explorada por Gruzinski (2014), para associá-la ao porto no contexto das grandes navegações e da expansão ultramarina nas Américas. O porto foi o local dos primeiros encontros e das primeiras impressões; foi um lugar marcado pelo choque cultural entre os europeus, escravos, “invasores” que chegassem por mar para explorar as terras americanas e a população autóctone que as habitava muito tempo antes dos “descobrimientos”. A construção imagética da ponte usada pelo citado autor pode servir também, em nosso caso, para demonstrar como o porto, enquanto espaço físico e simbólico, foi capaz de unir os diferentes mundos em sua materialidade marítima e náutica, e subjetivamente como local de trocas econômicas, mas também culturais e sociais.

Nessa perspectiva, pode-se vincular o porto à construção imagética da ponte que interliga os espaços portuários, colônias e metrópoles, através das rotas oceânicas, cada uma das pontes que “nascem” dos portos conectando e integrando as quatro partes do mundo. Assim, de um lado e do outro, de porto em porto, nos extremos da ponte, portas de entrada das cidades portuárias, ancoram e zarpam os navios que trazem e levam mercadorias e pessoas de todos os “mundos”, num movimento de ritmos diversos produzidos pelos interesses econômicos e políticos. Assim, ao estabelecer essas conexões, o porto não só une, mas também dispersa e separa. Nesse fluxo dialético, os portos exercem papel fundamental na construção das cidades portuárias, que passam a construir um modo de ser próprio.

Ao analisarmos as cidades portuárias nesse contexto da economia mundializada e dependente do comércio marítimo internacional, com destaque para as nações ibéricas que foram, nas palavras de Ravina (2002), “a vanguarda da expansão europeia desde o século XV”, percebemos ser incontestável o papel hegemônico que tiveram os portos europeus. Sevilha, Londres, Lisboa, Amsterdã e Antuérpia, centros do capital mundial na Idade Moderna, eram os pontos nodais que alimentavam uma rede de cidades portuárias menores, interligadas entre si pelas águas oceânicas, que estavam submetidas a seu domínio político e econômico (POLÓNIA, 2010).

O protagonismo exercido por essas cidades, cuja centralidade era disputada na expansão ultramar, corroborou inegavelmente para a criação de rotas marítimas que conectaram os mais diversos e lucrativos centros produtores coloniais, aos quais se enviavam as manufaturas produzidas na Europa. Essas nações portuárias não foram apenas o coração econômico de onde pulsavam as redes de comércio marítimo entre os séculos XVI e XVIII, mas verdadeiros centros de decisões políticas que influenciaram toda uma dinâmica de cada porto que estava a elas interligado e, por sua vez, dos aglomerados urbanos que deles dependiam. Assim, segundo Polónia (2010), foi a centralidade do poder econômico que fez dessas cidades capitais políticas – Gênova e Veneza, Lisboa, Londres e Amsterdã –; a exceção se faz à Sevilha e Cádiz que, apesar de não terem sido capitais, foram escolhidas por razões políticas e geoeconômicas para desempenhar um papel central no panorama mundial.

O Brasil esteve desde o século XVI interligado às potências portuárias sobreditas, por meio de ações políticas e econômicas da Coroa portuguesa, enquanto sua metrópole. Grande parte das mercadorias importadas por Portugal para o Brasil, durante o período colonial, não era lá produzida, vinha dos portos de outras potências marítimas. Hutter (2005) dá a dimensão da diversidade de origem dos produtos vindos nos navios que zarpavam de Portugal para o Brasil e que iriam ser consumidos pelos colonos:

Muito do que chegava ao Brasil transportado de Portugal, pelos navios, não era originário de lá. Provenientes de Amsterdã, pode-se citar as agulhas de costura, bacias de cobre, biscoitos, cadeados, facas flamengas, cevada, centeio, feijão branco, fitas de lã e linho, papel, queijos, trigo; de Gênova: chamalotes, damascos, veludos; de Hamburgo: cambraia, farinha de trigo; de Londres: arcos para tonéis pipas e barricas, chumbo em barra, e como munição, cobre, estanho, panos finos e de lã etc (HUTTER, 2005, p. 141-142).

Nos portos brasileiros do século XVI ocorreram as primeiras trocas de experiências sociais e culturais. Foi no espaço portuário que os colonizadores tiveram os primeiros contatos com sua nova terra, seu novo lar. Pode-se dizer, neste panorama, que foram os portos brasileiros o elo físico com a nação portuguesa que deixaram para trás na outra margem do Atlântico. Ancoradouros naturais descobertos nas primeiras explorações e registrados nos mapas dos cartógrafos portugueses, os portos quinhentistas desempenharam papel essencial na construção da nova sociedade que se formava. Nesse processo, o Atlântico Sul foi o suporte material da conexão ibérica com o Brasil. No século XVII, estava povoado de naus e nele aconteciam os encontros entre os diferentes “mundos”, assim como exemplifica António Coelho (2002) ao descrever a viagem de Pero Lopes de Souza:

Em 1530, Pero Lopes de Souza encontrava uma caravela e um navio que regressavam das pescarias do Cabo Branco; em Cabo Verde, uma nau e uma

chalupa castelhanas que pretendiam alcançar o Maranhão; e na costa brasileira, duas naus francesas na carga do pau brasil e uma vela portuguesa cujo destino era Sofala mas preferiu a caça aos escravos ameríndios. O Atlântico povoava-se de veleiros (COELHO, A., 2000, p.131-132).

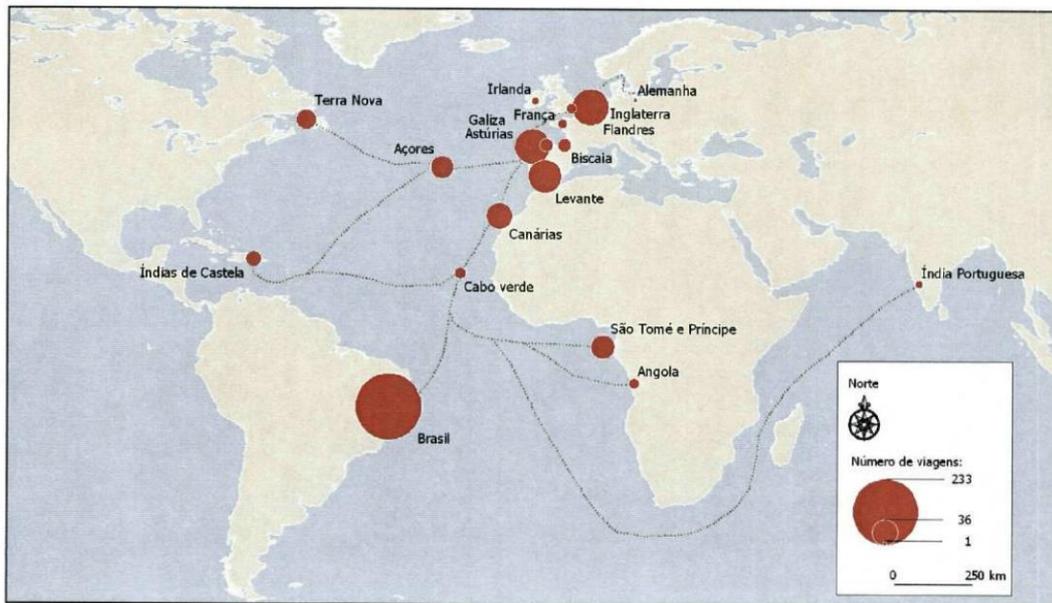
Em fins do século XVI e no século seguinte, quando a indústria açucareira foi o esteio das relações entre o Reino e a colônia brasileira, os portos dos dois lados do Atlântico viram-se animados pelo tráfico açucareiro e dos negros africanos escravizados para trabalhar nas lavouras de cana-de-açúcar, engenhos e para todas as outras atividades necessárias à vida colonial que era gestada nos primeiros aglomerados urbanos ao longo do litoral do Brasil.

Os estudos de Costa, L. (2001) sobre o transporte transatlântico entre os anos de 1580 e 1663, tempos da União Ibérica, da guerra holandesa e da “época de ouro do comércio de açúcar, grosso modo de 1570 a 1670”, nos permitem entender como o comércio marítimo foi a força-motriz no reino lusitano e, no Brasil, do dinamismo econômico da época, que pôs os portos brasileiros no cenário internacional, interligados às redes atlânticas que conectavam as quatro partes do mundo. Apesar da instabilidade política do período, que colocou a segurança da navegação como fator preeminente para o sucesso do transporte, por ser o negócio atlântico um investimento de risco, no mar e na terra, os portos brasileiros e portugueses vivenciaram um desenvolvimento considerável.

O novo “ciclo económico” da colônia sustenta-se no açúcar, ainda que, o pau-brasil e, mais tarde, o tabaco ou os couros componham as cargas dos navios. Um naipe de rotas, não inteiramente monopolizadas por nenhum porto, nem no Reino, nem no Brasil, une as orlas atlânticas dos dois continentes e aproxima, depois, os centros ibéricos às principais praças de redistribuição europeias, como Hamburgo, Amsterdão ou Londres (COSTA, L., 2001, p.7).

Esse progresso portuário, todavia, não se concentrou em um único porto, nem mesmo foi diluído entre numerosos; teve, na verdade, alguns expressivos representantes. Assim, do lado da metrópole, Lisboa mantinha sua posição de cabeça administrativa do reino e dividia a sua importância no comércio marítimo com as cidades de Viana e Porto, conforme esclarece Costa, L. (2001): “extractos da documentação¹⁹, escolhidos como exemplo, [vêm] a confirmar que Lisboa não teve o monopólio das importações. Partilhava o tráfico marítimo com Viana e Porto”. O mapa das rotas dos navios da cidade do Porto no século XVI (Figura 8), publicado na tese de Barros, A. (2004), dá a dimensão da significativa participação deste porto lusitano no comércio atlântico com o Brasil.

¹⁹ Referente aos fretes dos navios envolvidos no tráfico do açúcar, pesquisadas nos cartórios das cidades de Lisboa e Porto.

Figura 8 – Rotas dos navios do Porto (século XVI).

Fonte: BARROS, A. 2004, p.709.

No Brasil, as rotas atlânticas do açúcar ligavam essas cidades portuguesas a Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, que eram, nessa ordem, os portos que recebiam o maior número de embarcações, de acordo com dados reunidos por Costa, L. (2001), sobre a frequência com que essas cidades coloniais foram computadas nos registros de partida e retorno dos navios ao Reino (Tabelas 1 e 2). Nesses circuitos, o Brasil representou 40% dos contratos de fretamento de navios em Lisboa e 76% em Viana, demonstrando ser, no período estudado, a colônia que mais movimentava o tráfego marítimo português, tendo importância crucial na geração de riquezas deste Império e para o comércio que mantinha com outras cidades da Europa, uma vez que as caixas de açúcar que a ele chegavam eram exportadas para as praças europeias.

Tabela 1 – Regiões envolvidas nos contratos de Lisboa (1580-1663)

Regiões	Nº de contratos	% de contratos
Brasil	244	40
Índias de Castela	75	12
Guiné / Cabo Verde	28	4,5
Angola	34	5,5
S. Tomé	14	2,2
Ilhas	64	10,4
Portos Peninsulares	93	15
Norte da África	20	3,2
Europa	34	5,5
Cabotagem	9	1,4
Total	615	99,7

Fonte: COSTA, L., 2001.

Tabela 2 – Regiões envolvidas nos contratos de Viana (1590-1672)

Regiões	Nº de contratos	% de contratos
Brasil	91	76
Angola	1	0,8
S. Tomé	1	0,8
Ilhas	20	16,6
Portos Peninsulares	3	2,5
Europa	14	11,6
Cabotagem	8	6,6

Fonte: COSTA, L., 2001.

Destarte, pelas rotas que cruzavam o Atlântico Sul se fez o tráfico dos produtos coloniais brasileiros e dos escravos, mão de obra para a construção das conquistas e geração de suas riquezas. A rigor, apesar de serem estradas oceânicas de mão dupla, nelas prevaleciam os interesses econômicos e políticos da Coroa portuguesa. Foi deste modo que os portos coloniais brasileiros funcionaram como verdadeiras pontes que ligavam os primeiros núcleos litorâneos aos principais portos portugueses: Lisboa, Viana e Porto.

Dos ancoradouros lusitanos partiam os navios em direção ao Brasil para embarcarem as mercadorias provenientes do solo brasileiro (açúcar, algodão, pau-brasil, couro, farinha, etc.) que depois iriam ser vendidas nas praças europeias, asiáticas e africanas, com as quais a potência marítima lusa comercializava; na outra mão, de Portugal ia para o Brasil toda a sorte de produtos manufaturados a serem consumidos pelos colonos de hábitos culturais instalados em terras tropicais²⁰.

Podemos ainda entender a participação do Brasil nessas redes atlânticas de comércio internacional, através da análise das rotas a que eram habilitados os náuticos em fins do século XVI e no século seguinte para atuarem segundo as determinações da Coroa

²⁰ Nestes circuitos predominavam as importações de açúcar para Portugal; o vinho era o produto de maior exportação para o Brasil (COSTA, L., 2001).

portuguesa. De acordo com os estudos de Polónia (1995), a partir dos dados coletados entre os anos de 1596 e 1648 nos Livros das Ementas²¹, é possível se ter a dimensão do comércio atlântico português que interligava todas as suas colônias – Brasil, ilhas atlânticas, África, Índia e América espanhola (durante a União Ibérica) – a partir das rotas atlânticas. Na Tabela 3 estão expostos os destinos finais e as escalas, saindo de Portugal, relativos às carreiras a que pilotos, sotapilotos, mestres e contramestres eram avaliados e habilitados, devendo conhecer, cada um deles, a rota atlântica e os portos em que deviam aportar.

Carreiras	Nº de cartas	%
Índia	38	6,9
África/ Brasil	11	2
África / Brasil / Índias de Castela	11	2
Ilhas / Brasil	15	2,7
Ilhas / África	3	0,5
Ilhas / África / Índias de Castela	5	0,9
Ilhas / África / Brasil	330	59,6
Ilhas / África / Brasil / Índias de Castela	136	24,5
Ilhas / África / Brasil / Terra Nova	2	0,4
Ilhas / África / Brasil / Outros	1	0,2
África	1	0,2
Sem menção	1	0,2
Total	554	100

Fonte: POLÓNIA, 1995, p. 284.

Já os dados compilados na Tabela 4 deixam transparecer a posição cimeira do Brasil em relação a outros destinos finais registrados nas cartas de nomeação para o ofício, conforme assevera Polónia (1995), ao informar que sua importância para o tráfico fazia-se também por ser ponto de escala obrigatória em algumas carreiras:

Se tivermos ainda, em consideração que na sua maior parte (ainda que não na totalidade, como teremos a oportunidade de refletir) as nomeações para a Carreira das Índias de Castela e do Rio Prata pressupõem escalas obrigatórias no Brasil, os itinerários que abrangem, isolada ou cumulativamente, os percursos que ligam o Continente, através das Ilhas à África e ao Brasil, exibem o valor de 92,5% (POLÓNIA, 1995, p.285).

²¹ Nestes livros, pertencentes ao Arquivo Nacional da Torre do Tombo em Lisboa, estão presentes 554 registros dispersos de exames para o período de 1596 a 1648 (POLÓNIA, 1995).

Tabela 4 – Distribuição por nomeações – Totais por carreiras/ destino final		
Destino final	Nº de cartas	%
Índia	38	6,9
Brasil	356	64,3
Índias de Catela / Rio da Prata	152	27,4
África	4	0,7
Outros	3	0,4
Sem menção	1	0,2
Total	554	100

Fonte: POLÓNIA, 1995, p. 285.

Os dados tabelados acima nos dão um panorama da mundialização ibérica, demonstrando a ampla dimensão continental e o poder conquistado pela monarquia católica dos Felipes. Neste circuito de interesses tão diversos, estava inserido o Brasil, importante centro econômico subordinado à política colonizadora ibérica, destino mais frequentado e ponto nodal de entrecruzamentos de mercadorias, informações e trajetórias pessoais.

Para Cortesão (1940), esse panorama de vitalidade portuária e econômica entre Portugal e o Brasil esteve na verdade associado ao período da Restauração portuguesa. Conforme o autor, o fim da União Ibérica em 1640 constitui um marco na mudança dos interesses econômicos de Portugal por seus domínios na América. Seguindo essa linha de raciocínio, a imagem que Gruzinski (2014) nos oferece, das quatro partes do mundo interligadas, em que os movimentos de cargas e pessoas eram regidos pelos interesses do soberano universal, aplica-se, no caso do império marítimo português, mais às conquistas lusas no Oriente e nas Índias do que às atlânticas. Do ponto de vista de Cortesão (1640), o fluxo de interesses somente mudará de sentido, em direção ao Ocidente e ao Atlântico, em 1640, com o rompimento dos laços políticos entre as duas coroas ibéricas, que teve como consequência a perda do império oriental por Portugal, levando as atenções de Lisboa na fase de Restauração a voltarem-se ao Brasil, a maior das conquistas.

Leonor Costa (2001, p. 20) opõe-se ao pensamento de Cortesão (1940) e enxerga este panorama, da relação Portugal-Brasil na União Ibérica e posterior a esse período, de forma continuada ao invés de fragmentada, condição que sustenta no seguinte trecho: “o cenário de Portugal restaurado é imperceptível sem se considerar as últimas décadas da União dinástica. Sendo assim, o tráfego colonial posterior a 1640 traça uma continuidade mais do que uma ruptura do período anterior”. Também, os dados aqui apresentados, provenientes dos estudos de Polónia (1995) e de Costa, L. (2001), asseguram essa ideia de continuidade, admitindo que em meados do século XVII se assistiu a uma ampliação e estabelecimento de relações mais estreitas entre Brasil e Portugal. Conclui-se assim que a ideia aqui lançada da precípua participação dos portos que interligavam o Império ibérico, no tempo da união das

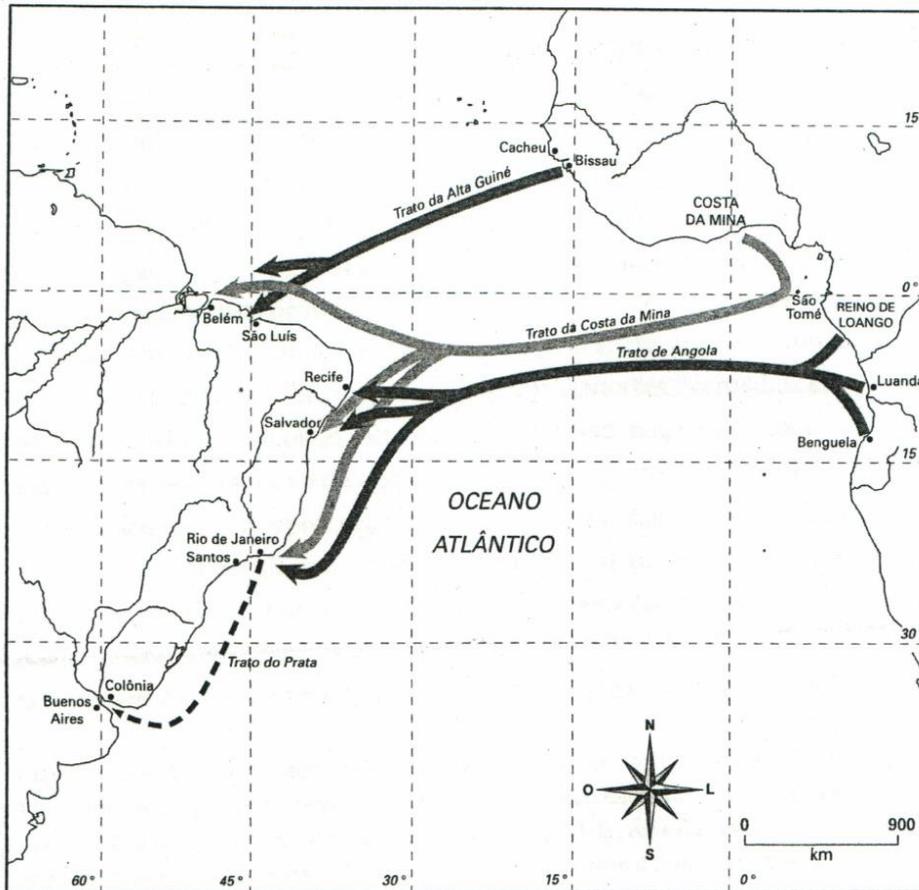
duas Coroas, é válida para os portos brasileiros que tiveram papel precípua na mundialização operada pela monarquia católica dos Felipes.

Na conjuntura de formação de redes comerciais atlânticas, e da posição estratégica que tiveram os portos brasileiros na conectividade entre os mundos, merece inegavelmente destaque a relação África-Brasil, que pode ser considerada umbilical. Tendo como fundamento os estudos de Alencastro (2000), é possível afirmar que para se compreender o Brasil colonial é indispensável partir do comércio negreiro entre esses dois domínios portugueses separados fisicamente pelo Atlântico Sul, mas tão próximos um do outro quando se trata da formação brasileira em todos os seus aspectos (Figura 9). Conforme assinala este autor, não se podem restringir os estudos ao nível local; ao contrário, é preciso expandi-los em direção aos territórios além-mar que mantiveram intensas relações (econômicas, culturais, sociais e políticas) com a colônia portuguesa na América, caso da “Angola Brasileira”.

Baseado no postulado de que “Angola sustenta o Brasil, o qual sustenta Portugal”, Alencastro (2000, p. 247) demonstra que o comércio negreiro predominantemente “bilateral”²², praticado entre as colônias portuguesas no Atlântico Sul, marcou significativamente a construção da nação brasileira por “transformar radicalmente a história colonial e nacional até 1850”. Em termos econômicos, é importante ressaltar que não foi apenas o trato negreiro que contribuiu para a formação do território brasileiro, pois alguns produtos agrícolas produzidos no Brasil nos primeiros séculos de domínio luso, como o tabaco, a farinha e a cachaça, tiveram como destino o mercado consumidor africano.

²² Alencastro (2000) cita cinco rotas em que se fazia o comércio negreiro a depender do movimento das correntes e das condições econômicas a que estavam subordinadas: Portugal-Angola-Brasil-Portugal, Portugal-Brasil-Angola-Portugal, Portugal-Brasil-Angola-Brasil-Portugal, Portugal-Brasil-Angola-Prata-Portugal e Brasil-Angola-Brasil. Esclarece o autor que o tráfico negreiro entre o Brasil, Costa da Mina e Angola não foi resultado unicamente da navegação triangular, mas predominantemente “bilateral”; em suas palavras: “De maneira equivocada, o trato negreiro envolvendo o Brasil, Angola e a Costa da Mina tem sido assimilado à navegação triangular praticada no quadro dos ventos e das correntes do Atlântico Norte, entre os portos europeus, a costa africana e as colônias antilhanas. Ora, como se tem visto ao longo deste livro, o tráfico de escravos para a América portuguesa decorre, na sua maior parte, de um comércio bilateral, cujas consequências transformaram radicalmente a história colonial e nacional brasileira até 1850” (ALENCASTRO, 2000, p. 250-251).

Figura 9 – Tratos portugueses e brasílicos nos séculos XVII e XVIII.



Fonte: ALENCASTRO, 2000, p. 250.

Pautados por essa forte e complexa conexão entre a América e a África portuguesas, é possível associar esta relação ao estudo dos portos coloniais, espaços usados para firmar os laços que uniram esses dois domínios onde os africanos escravizados foram uma valiosa mercadoria no comércio marítimo internacional em oposição à sua condição humana, que pressupunha sua liberdade.

Assim, nos portos das cidades coloniais do Brasil português desembarcavam os africanos vindos da África na condição de escravos²³, após a desumana travessia transatlântica. Sobre esse aspecto, Faria (1998) registra dados que comprovam a força

²³ Aqui é preciso considerar as limitações geográficas do conceito de escravidão segundo os estudos de Barros, J. (2016). Para este autor, o conceito, entendido dentro da relação com o seu oposto, a “liberdade”, é muitas vezes derivado de uma visão da condição do escravo como posse, mercadoria, dentro da perspectiva de presença europeia na África. Conforme esclarece, era diferente o sentido de escravo nas sociedades africanas que precederam a chegada dos europeus: “O escravo (ou cativo, designação que muitos preferem utilizar para os casos dessas sociedades africanas) podia ser entendido em alguns desses povos como aquele que perdera o seu “pertencimento”, os seus vínculos pessoais – enfim, como aquele que sofrera uma “morte social” [...]”. Dessa forma, seria mais adequado se utilizar a expressão “cativo” do que de “escravo” para se explicar a condição de algumas sociedades africanas que precedem a chegada dos europeus, em que se é ausente o tráfico (BARROS, J., 2016, p. 185).

polarizadora das cidades portuárias para a concentração da população escrava nos centros produtivos próximos ao litoral e a predominância do negro africano na composição da escravidão brasileira, sendo o trato negreiro com a África capaz de assegurar a mão de obra que sustentava a economia colonial.

A escravidão brasileira, em linhas gerais, foi caracterizada pela presença majoritária de africanos entre os cativos. O tráfico com a África repunha grande parte da mão-de-obra necessária à manutenção e, principalmente, ampliação das produções. Este padrão, entretanto, não foi uniforme. Em áreas onde predominou a produção para exportação, próximas a portos, a proporção de africanos nas escravarias foi sempre superior às distantes do litoral (FARIA, 1998, p.294).

Em suma, dos significados apresentado do porto como “ponte”, conclui-se que em termos espaciais, como fronteira entre o Atlântico e as terras brasileiras, os portos brasileiros coloniais demarcavam simbolicamente a linha de divisa entre a metrópole portuguesa e o Brasil colonizado, separados fisicamente pela imensidão das águas oceânicas, ao mesmo tempo que uniam esses dois mundos, nos quais os papéis de conquistador e dominados não se confundiam; eram, na verdade, profundamente separados pelas distâncias de poder, sociais e culturais. O Atlântico unia e ao mesmo tempo separava os “mundos” na época da mundialização ibérica, e o monarca soberano da península Ibérica controlava e explorava as terras brasileiras. Neste panorama, os portos como centralizadores dos fluxos econômicos produziam movimentos culturais e sociais de amplitude, capazes de influenciar ambos os lados do poder, a metrópole e suas colônias, além de fomentar uma disputa entre os impérios marítimos europeus pelos mercados coloniais.

1.2 O “mar oceano”

Um olhar atento sobre a multifacetada natureza portuária engloba o estudo dos seus significados culturais e históricos. Não é possível tratarmos dos portos coloniais sem passar pelo estudo dos sentidos que tiveram o “mar oceano” para as sociedades marítimas europeias e a brasileira, sobretudo na época da expansão marítima. Nesta seção, estudaremos os significados das águas atlânticas que banham as terras brasileiras, as terras europeias, dos colonizadores portugueses, e em decorrência, Jaraguá.

Nas palavras de Antonio Carlos Diégues (1998, p. 68), desde os primórdios da humanidade o “mar oceano” exerceu sobre o homem um fascínio “marcado por amor, respeito, terror e ódio”, residindo aí a inegável expressão cultural dessas águas oceânicas. É incontestável a sua representatividade para a história das sociedades ocidentais por seu valor econômico, cultural e social para as sociedades marítimas e portuárias em que o foi ou ainda

é o elemento central das vidas que dele dependem, sem mencionar a capacidade integradora das nações por ele banhadas.

Antes, porém, de adentrar no campo dos significados do “mar oceano” para o homem ocidental, faz-se indispensável esclarecer em que contexto e especificidade se está empregando esse termo. É preciso debater sua associação ao Atlântico, uma vez que essas águas oceânicas carregam temporalidades próprias e acham-se ligadas à percepção do europeu construída durante as conquistas dos territórios americanos.

Vale salientar que esta necessidade parte também do fato dos autores aqui abordados, como António Coelho (2000) e A. Diégues (1998), terem se apropriado da expressão em seu trabalho. Entre eles, apenas A. Diégues (1998, p. 25) apresentou em suas análises, mesmo que de forma sucinta e direcionada ao sentido simbólico, breve consideração sobre o uso do termo “mar oceano”, ao afirmar: “A imagem do mar-oceano está, portanto, ligada à da navegação e da travessia”.

Com o intuito de justificarmos de forma coerente a utilização da expressão “mar oceano” nesta tese, baseamo-nos no artigo de João Carlos Garcia e Carla Lois (2009), que apesar de tratar do uso dos topônimos para o Atlântico Sul nas representações cartográficas do mundo conhecido entre os séculos XVI e XIX, traz reflexões pertinentes a serem consideradas no entendimento e esclarecimento do uso de tal designação.

Para os sobreditos autores, o termo “mar oceano”, de origem clássica, precede as explorações europeias no Atlântico, tendo sido utilizado como referência genérica para as grandes extensões oceânicas que banhavam as terras conhecidas; ou seja, podemos associá-lo ao desconhecimento do que havia além deste vasto mar de grandeza oceânica. Essa expressão foi paulatinamente sendo substituída por outras ao longo dos séculos, perdendo espaço para denominações mais específicas. Nesse processo, tiveram grande participação as navegações europeias nos séculos XV e XVI, quando nos mapas portugueses e espanhóis produzidos a partir dessas explorações, representaram uma nova forma de se apropriar dessa massa oceânica, o que levou à criação de distintas designações para o Atlântico, pelos novos significados que ia adquirindo.

As águas que hoje identificamos como o oceano Atlântico sofreram uma das transformações geográficas mais radicais da modernidade: desde os tempos clássicos tinham sido consideradas como um mar que circundava o conjunto das terras habitadas, genericamente conhecido como Mar Oceano; pelo século XV, a experiência da navegação europeia em direcção a oeste implicou uma nova percepção do que até então se imaginava como um vasto mar (GARCIA e LOIS, 2009, p. 15).

Os topônimos que tomaram o lugar do referencial genérico, muitas vezes, mais de um para designar partes do todo, o Atlântico Sul, passaram a fazer alusão à posição geográfica

dos impérios europeus que o iam explorando – Mar ou Oceano Meridional, Mar Ocidental – ou às novas conquistas europeias como a africana – Mar Etiópico.

Garcia e Lois (2009) caracterizaram esse processo de substituição da expressão “mar oceano” nos mapas europeus como “conceitualmente confuso”, e apontam como divisor de águas o ano de 1590, a partir do qual se verificou sua ausência de forma mais permanente, salvo alguns casos isolados nos séculos XVII e XVIII. Diante de tais evidências, segundo estes autores, tornou-se “mar oceano” “a expressão mais utilizada para designar as águas correspondentes ao atual Atlântico”. O uso do topônimo Atlântico surgiu apenas no século XVIII, concomitantemente com os demais topônimos citados no parágrafo anterior; já o Atlântico Sul só foi consagrado no século XIX.

Por essas razões, entendemos que se justifica o uso da expressão “mar oceano” para tratar do simbolismo das águas oceânicas do Atlântico, na sua acepção mais genérica, ainda que esteja ancorada em séculos específicos para o caso da cartografia. Ao adotarmos essa postura, mantemo-nos fiéis também à opção dos autores Diégues, A. (1998) e António Coelho, (2000), que a exploraram em seus estudos de forma associada a seus significados para as sociedades marítimas.

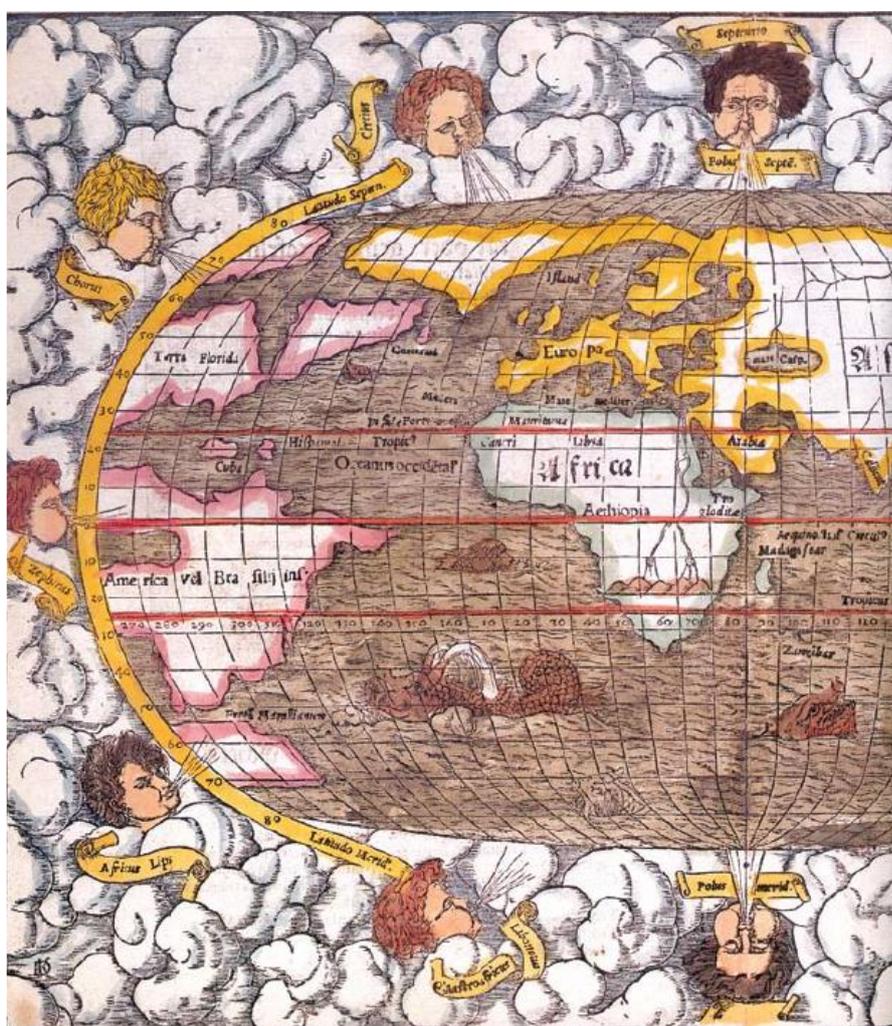
Reforçamos que, no caso das representações cartográficas, a expressão “mar oceano” reveste-se de um caráter mais genérico e enigmático, associado à vastidão das águas marítimas que foram sendo exploradas paulatinamente, processo que se associa, como veremos a seguir, à construção dos significados que a sociedade ocidental conferiu ao Atlântico. Justificada a expressão, passemos a estudar a imbricada relação construída ao longo da história da humanidade entre os homens e o “mar oceano”.

As bases dessa relação histórica cultural foram construídas sob um sentimento de repulsa e medo, segundo explica Alain Corbain (1989). Antes de fins do século XVII, a visão das águas oceânicas pelos homens e mulheres era dominada no imaginário ocidental pelo sentido bíblico do dilúvio. A incomensurável massa líquida que unia os continentes era a constante lembrança daquela tragédia, em que “a agitação permanente das águas do mar sugere a eventualidade de um novo dilúvio” (CORBAIN, 1989). Essa imagem negativa não se concentrava unicamente no episódio catastrófico do dilúvio, mas o transcendia. A profundidade marítima era também considerada como o *habitat* de monstros marinhos que aterrorizavam aqueles que se aventuravam ao mar, lugar de forças demoníacas (CORBAIN, 1989). Neste cenário amedrontador, A. Diégues (1998) qualifica o Atlântico como o Mar Tenebroso.

Esse temor, que povoava o imaginário ocidental, esteve deveras presente no período das grandes navegações. Os significados bíblicos de repulsa eram acentuados pelo desconhecimento do que havia além-mar. Lembra-nos António Coelho (2000) que, antes dos

Descobrimientos, o Atlântico era um enigmático e imenso deserto, onde as ondas podiam engolir as embarcações. Os casos de naufrágios eram constantes, e as armadas dos descobridores eram verdadeiras vilas ou cidades portuguesas a navegar naquele território vazio²⁴. Foram por essas águas atlânticas que os nautas lusos, confiantes em seus instrumentos, cartas de marear e conhecimentos náuticos, desafiaram todos os perigos que apresentava o Mar Tenebroso.

Figura 10 - “Oceanus Occidental” contendo as imagens dos monstros marinhos que povoavam, no imaginário ocidental, o oceano Atlântico. Detalhe do planisfério oval de Sebastien Münster. Das Earst General/ Inhaltend die beschreibung. 1550-1578.



Fonte: Instituto de Estudos Brasileiros / USP, São Paulo. In: LOIS E GARCIA, 2009, p.20.

²⁴ Para essa afirmação, o autor se baseou na dimensão da armada de Pedro Álvares Cabral, composta por 13 navios e 1.500 homens (COELHO, 2000, p. 131).

Sobre o sentimento de repulsa pelo oceano, afirma Corbain (1989) que esta imagem negativa também impregnava a gente do mar e as costas litorâneas em que viviam. Já o porto, segundo este autor, representava a imagem reversa dessa negatividade, tendo sido o “palco do desejo, da nostalgia e do júbilo coletivo”. Nesse ponto, é importante atentarmos para essa forma positiva do sentido dos portos para a sociedade ocidental, de acordo com a subjetividade de quem os frequentava, como local de transição entre a segurança da terra firme e a vastidão enigmática do oceano, assim como o ponto de partida de viagens de retornos incertos. Por essa ótica, poderiam também ser vistos, sob as perspectivas individuais, como a de um marinheiro, cujo significado poderia variar entre ser um portal para um mundo de possibilidades ou para uma fatídica tragédia que levaria sua vida. A assertiva de Lopes (1994, p. 63) confirma este entendimento: “pelo porto passam trajetórias subjetivas. Quem parte se lança ao largo, ao mar aberto. Quem chega encontra o repouso ou a morte tranquila”. Complementa ainda essa ideia a passagem de Diegues (1998, p. 68) de que na “história passada da humanidade eram mais frequentes os naufrágios que as chegadas felizes aos portos”.

A mudança dessa forma de pensar e experimentar o mar, tido como um espaço de repulsa, foi operada de forma não linear e em contextos bastante singulares na mentalidade do homem europeu. Foram “os cantos idílicos da teologia natural”, difundidos entre os anos de 1690 e 1730, que primeiro fizeram o homem olhar para a natureza como representação de Deus, possibilitando a apreciação do mar e das praias como lugares da criação divina. Esta nova forma de pensar também agregou novos significados aos mistérios do mar: “não se trata de monstros, mas de seres criados por Deus no quinto dia do Gênesis”. Por outro lado, contribuiu para essa mudança “a exaltação das praias fecundas da Holanda, abençoadas por Deus”, pelos viajantes que vão desfrutar dessa potência marítima do século XVII e contemplar suas praias e passear pela beira-mar, gosto que foi difundido também nas pinturas holandesas de marinhas, tendo também contado as viagens clássicas à baía de Nápoles (CORBAIN, 1989, p. 29).

Nos setecentos, ainda segundo Corbain (1989), outra prática cultural e social europeia viria a aproximar ainda mais os homens do oceano, e especialmente proporcionar o contato com as praias: a moda do banho de mar com propósito terapêutico. Na segunda metade do século XVIII, na Europa, os médicos já prescreviam a seus pacientes o banho nas águas frias e salgadas do oceano como remédio para a cura dos alívios da alma. Este autor assinala o início desta prática como o momento em que o homem desperta para o “desejo coletivo das praias”, período compreendido entre os anos de 1750 e 1840.

Todos esses significados que tiveram os portos e o mar ao longo da história foram aqui apresentados sob a ótica do europeu em seu território. Busca-se, de forma a ampliar essas

reflexões, despertar novos olhares para as possibilidades de estudos sobre a construção dos significados do “mar oceano” nas formas de pensar do outro lado do Atlântico, no Brasil dos tempos coloniais. Nas praias próximas aos primeiros núcleos portuários com seus ancoradouros naturais, desembarcaram os europeus ou “invasores”, que traziam consigo os significados culturais, alguns dos quais expostos acima, que certamente entraram em confronto cultural com as populações autóctones que já viviam na costa e tinham (como ainda o têm) uma umbilical relação simbólica com as águas oceânicas.

A dissertação de Andrade (2015) lança luzes sobre essas possibilidades, demonstrando que buscar esses significados no período colonial no litoral brasileiro é trabalho difícil. Apoiado em pontuais e escassos registros das práticas do uso das praias no Brasil, o autor identificou, nesses remotos tempos da vida colonial, como as práticas do banho de mar e a contemplação das praias entre as elites brasileiras, herdeiras diretas dos hábitos da aristocracia europeia, e depois da burguesia, contrapuseram-se às formas de apropriação e ao uso das águas salgadas do Atlântico pelos índios, pescadores e escravos. De acordo com o referido autor, estes segmentos sociais, em seu cotidiano, apropriaram-se do mar para a sua sobrevivência, além de o terem utilizado em ocasiões festivas e lúdicas. Apesar da distinção que faz o autor das práticas de diferentes segmentos sociais, reconhece a existência de interações entre essas visões ao longo da história brasileira.

Particularmente sobre os índios, o supracitado autor assinala como a sua intimidade com as águas oceânicas fazia parte de seus hábitos e advinha da ligação que estabeleciam através da pesca. Esta relação foi incorporada pelos escravos e libertos pobres que pescavam e mariscavam no mar como forma de subsistência. Também, por não possuírem espaços privados para sua higiene, utilizavam as águas salgadas para se banhar (RISÉRIO apud ANDRADE, 2015). A narrativa que fez o viajante francês Jean de Léry, missionário calvinista em visita às terras brasileiras em meados do século XVI, assevera a existência dessa íntima relação do autóctone com as águas e do distanciamento e estranhamento do europeu em relação às práticas de banhar-se e nadar:

Cabe observar que na América tanto os homens como as mulheres sabem nadar e são capazes de ir buscar a caça ou a pesca dentro d'água como um cão. Também os meninos apenas começam a caminhar já se metem pelos rios e pelas praias, mergulhando como patinhos. Basta dizer que certo domingo pela manhã, quando passeávamos na plataforma de nosso fortim, vimos virar uma canoa que se dirigia para o nosso lado, com mais de trinta selvagens entre homens e meninos. Pressurosos fomos em socorro dos naufragos com um escaler, mas encontramos todos risonhos nadando. E disse-nos um dêles: “para onde ides tão apressados, mair?” (assim chamam os franceses). “Vínhamos salvarvos e tirar-vos da água”, respondemos. Mas o selvagem replicou: “Agradecemos a vossa boa vontade, mas pensáveis que por têmos caído no mar estávamos em perigo de afogar-nos? Ora, sem tomar pé nem chegar à terra ficaríamos oito dias em cima d'água.

Temos muito mais medo de sermos pegados por um peixe grande que nos puxe para o fundo do que de afogar-nos” (LÉRY, 1998, p. 32-33).

Ainda sobre o hábito de banhar-se em águas oceânicas no período colonial, podemos recordar a ocasião do banho de mar que experimentou D. João VI na praia do Caju, no Rio de Janeiro, como recomendação médica para curar-se de uma mordida de carrapato, quando do período da transferência da Corte portuguesa para o Brasil no início do século XIX, episódio narrado por Laurentino Gomes em trecho transcrito abaixo.

Certa vez, [D. João] foi picado por um carrapato na fazenda de Santa Cruz, onde passava o verão. O ferimento inflamou e causou febre. Os médicos recomendaram-lhe banhos de mar. Como temia ser atacado por crustáceos, mandou construir uma caixa de madeira, dentro da qual era mergulhado nas águas da Praia do Caju, nas proximidades do Palácio de São Cristóvão. A caixa era uma banheira portátil, com dois varões transversais e duros laterais por onde a água do mar podia entrar. O rei permanecia ali dentro por alguns minutos, com a caixa imersa e sustentada por escravos, para que o iodo marinho ajudasse a cicatrizar a ferida (GOMES, 2007, p. 152).

O procedimento medicinal adotado por um membro da família real nos permite relembrar da importância das novas práticas europeias que mudaram a forma de os indivíduos se relacionarem com as águas oceânicas e levaram à ressignificação do mar para o homem europeu a partir do início do século XVIII, questão estudada por Corbain (1989) em parágrafos anteriores.

Outros episódios da história do Brasil, presentes nas narrativas dos cronistas portugueses Pero de Magalhães Gândavo e Frei Vicente do Salvador, nos permitem alargar os significados do “mar oceano” pela ótica do europeu nas terras brasileiras. Conforme já esclarecemos, a construção cultural e social do oceano como *habitat* de monstros marinhos fez parte do imaginário ocidental e no primeiro século do descobrimento do Brasil estava bem viva na cultura colonial. É o que se pode constatar do caso do avistamento e representação (Figura 11) de um ser aquático diabólico na Capitania de São Vicente em 1564, que foi morto pelos habitantes do mesmo local, fato registrado na memória destes cronistas de mentalidade de origem europeia.

Na capitania de São Vicente sendo já alta noite a horas em que todos começavam de se entregar ao sono, acertou de sair de fora de casa uma índia escrava do capitão; a qual lançando os olhos a uma várzea que está pegada com o mar, e com a povoação da mesma capitania, viu andar nela este monstro, movendo-se de uma parte para outra com passos e meneios desusados, e dando alguns urros de quando em quando tão feios, que como pasmada e quase fora de si se veio ao filho do mesmo capitão, cujo nome era Baltasar Ferreira, e lhe deu conta do que vira, parecendo-lhe que era alguma visão diabólica; mas como ele fosse não menos sizo que esforçado, e esta gente da terra seja digna de pouco crédito, não lhe deu logo muito às suas palavras, e deixando-se estar na cama, a tornou outra vez a

mandar fora dizendo-lhe que se afirmasse bem no que era. E obedecendo a índia a seu mandado, foi; e tornou mais espantada; afirmando-lhe e repetindo-lhe uma vez e outra que andava ali uma cousa tão feia, que não podia ser senão o Demônio (GÂNDAVO, 2008, p.129-130).

Figura 11 – “Retrato” do monstro marinho de São Vicente, publicado no livro ‘História da Província de Sãta Cruz, a que vulgarméte chamamos Brasil feita por Pero de Magalhães Gandavo’.



Fonte: GÂNDAVO, 1851, p. 410.

Este episódio dá provas de que o imaginário europeu mantinha-se vivo nas novas terras conquistadas do outro lado do Atlântico. Na segunda metade do século XVI e no século XVII, o sentimento de repulsa pelas águas marítimas, estudado nas páginas anteriores, fazia parte da construção da cultura da nova sociedade que estava sendo gestada. Conservando esta significação para o mar, de lugar onde vivem os monstros marinhos, Gândavo (2008) utilizou a expressão “visão diabólica” e se referiu à criatura marítima como “Demônio”.

Os índios da terra lhe chamam em sua língua ipupiara, que quer dizer demônio da água. Alguns como este se viram já nestas partes, mas acham-se raramente. E assim também deve de haver outros muitos monstros de diversos pareceres, que no abismo desse largo e espantoso mar se escondem, de não menos estranheza e admiração; e tudo se pode crer, por difícil que pareça: porque os segredos da natureza não foram revelados todos

ao homem, para que com razão possa negar, e ter por impossível as cousas que não viu nem de que nunca teve notícia (GÂNDAVO, 2008, p.131).

Tamanho deve ter sido o espanto e medo produzidos pela criatura marítima de “quinze palmos de comprido e semeado de cabelos pelo corpo, e no focinho tinha umas sedas muito grandes como bigodes”, que segundo o citado cronista, a notícia desta criatura diabólica surgida na praia brasílica de São Vicente correu por muitas partes do mundo, tendo sido o seu “retrato”, “tirado pelo natural”, publicado em seu livro (Figura 11). Mesmo após a morte da ameaça vinda das profundezas marítimas, supõe-se, pelo conteúdo da passagem transcrita acima, que o medo de novas aparições persistiu entre os colonizadores, e pelo fato de a história ter sido repassada, até chegar a Frei Vicente do Salvador no século XVII.

Frei Vicente do Salvador (2013), por sua vez, no século seguinte, repete muitas das informações de Gândavo, como se pode ver pelas características descritas sobre a criatura marinha: “Era este monstruoso peixe de 15 palmos de comprido, não tinha escama senão pêlo”, Vicente do Salvador (2013). Apesar de mais sintético que o primeiro cronista, ao narrar os fatos apenas em um parágrafo e não esmiuçar as características do monstro, ele trouxe à tona a informação de que um outro tipo de ser habitava as águas brasílicas. Entre a descrição de peixes, baleias e até tubarões que habitavam os mares da colônia brasileira, Frei Vicente do Salvador (2013, p. 45) alerta para a existência de “homens marinhos” que “já foram vistos sair fora d’água após os índios, e nela hão morto alguns, que andavam pescando, mas não lhes comem mais que os olhos e nariz”.

Na capitania de S. Vicente, na era de 1564, saiu uma noite um monstro marinho à praia, o qual visto de um mancebo chamado Baltazar Ferreira, filho do capitão, se foi a ele com uma espada, e levantando-se o peixe direito como um homem sobre as barbatanas do rabo lhe deu o mancebo uma estocada pela barriga, com que o derrubou, e tornando-se a levantar com a boca aberta para o tragar-lhe deu um altabaixo na cabeça, com que o atordoou, e logo acudiram alguns escravos seus, que o acabaram de matar, ficando também o mancebo desmaiado, e quase morto, depois de haver tido tanto ânimo. Era este monstruoso peixe de 15 palmos de comprido, não tinha escama senão pele, como se verá na figura seguinte (SALVADOR, 2013, p.45).

Em suma, através das aproximações e distanciamentos entre os homens ao longo do século XVI até o XIX, mediados pela presença de monstros marinhos, naufrágios, pelo sentimento repulsivo pelo mar ou pelo sentimento oposto, do desejo do banho nas águas salgadas oceânicas de propriedades curativas, pode-se evidenciar a importância das águas oceânicas e seus significados mutantes no curso da história do Ocidente, com destaque para o Brasil colonial. Nesse sentido, cabe registrar que o particular esforço aplicado na tentativa de construção desses significados no Brasil nos tempos coloniais, mesmo que de forma

pontual e fragmentada, já é capaz de demonstrar a existência de uma imbricada relação cultural, social e histórica entre as águas oceânicas e o imaginário colonial.

Para o caso alagoano e de Jaraguá, podemos aqui apenas supor, diante do silêncio de historiadores e fontes, que estas formas de “experimental” os significados do “mar oceano” fizeram parte das dinâmicas que caracterizaram os portos do território equivalente a Alagoas nos primeiros tempos da colonização.

Jaraguá foi porto dos indígenas, que deviam manter uma íntima relação com as águas atlânticas para a sua subsistência. Nesse ancoradouro brasileiro arribaram embarcações do velho continente, que traziam a bordo portugueses, corsários, piratas de outras nações, como os franceses; todos eles confrontaram os seus significados culturais do “mar oceano” com uma nova realidade cultural dos trópicos²⁵.

1.3 A travessia atlântica

A travessia atlântica esteve repleta de significados e práticas sociais que definiram a cultura marítima nos tempos coloniais e que tiveram reflexo até os dias atuais em comunidades marítimas. O rito de passagem entre as chegadas, partidas e retornos marcava a vida de todos aqueles que se aventuraram nas imprevisíveis águas oceânicas e habitavam os navios durante grande parte de suas vidas, caso dos homens do mar, ou por uma ocasião passageira, na perspectiva de um viajante. Nos dois casos, a incerteza de um porto seguro era a única convicção que podiam ter. Por outro lado, para o escravo africano, na condição de um humano que perdia sua liberdade para passar a servir como mercadoria, a travessia atlântica tinha outra acepção mais complexa que apenas aquela relacionada aos perigos e incertezas da chegada, esses também vividos pelo negro escravizado.

Neste cenário do início dos tempos modernos, marcado pela navegação à vela, o oceano impunha seu ritmo e leis aos labores marítimos e exigia um domínio, pelos homens do mar, de todas as suas complexas variáveis (marés, ventos, correntes marítimas, os acidentes geográficos da costa etc.). Esse panorama de insegurança e dificuldades que desafiava os mareantes na travessia atlântica foi descrito por Medeiros (2001) em estudos sobre a navegação europeia no nordeste do Brasil colonial:

A navegação à vela, portanto, relacionava-se diretamente com as correntes e os ventos. Estes deslocavam-se em diferentes sentidos de acordo com as

²⁵ As questões relativas ao uso de Jaraguá como porto dos índios e contrabando nos séculos XVI e XVII estão detalhadas na seção 3; antecipamos algumas considerações para que o leitor possa se situar quanto à participação deste porto atlântico no contexto do universo marítimo portuário da época das descobertas.

estações; correntes, igualmente ampliavam-se ou reduziam-se e ganhavam mais ou menos força, pela mesma razão. Tudo isso implica em dizer que a velocidade das embarcações dependia de ambos e de suas direções conjugadas. Chuvas, calmarias, tempestades, nevoeiros, ciclones e outros fenômenos somavam negativamente para o rumo em direitura a um porto qualquer (MEDEIROS, 2001, p.47).

Além das incertezas e medos que rondavam qualquer viagem atlântica pelos perigos que traziam os fenômenos meteorológicos nos primórdios do Brasil colonial, não podemos ignorar o tempo das viagens como fator complicador do empreendimento náutico. Desta forma, cumpria o “mar oceano”, junto com os fenômenos meteorológicos, o papel de senhor do tempo da travessia atlântica, determinando os dias de partidas e chegadas das embarcações, marcando de forma absoluta “as sociedades marítimas que apareciam como sociedades de ausências e espera” (DIÉGUES, 1998, p. 75).

A duração da viagem transoceânica, entre a partida e o retorno, era resultado das variáveis climáticas e condições de navegabilidade da embarcação, como já dito, e o tempo necessário para a realização da atividade de estiva em cada porto para o carregamento das mercadorias, além da definição da rota e do número de escalas a serem adotadas. Considerando a eficácia tecnológica das embarcações e o espaço útil para armazenamento como condicionantes fixas, a duração das viagens transatlânticas dependia quase que exclusivamente das variáveis climáticas supracitadas, sem mencionar a experiência do piloto e da tripulação na realização das atividades necessárias para levar a embarcação até o porto de destino e executar o carregamento de forma adequada.

Recorremos aos estudos de Costa, L. (2001) na tentativa de precisar a duração das viagens atlânticas e do carregamento dos navios nos portos antes do retorno. Esta autora apresenta de forma estimada a contagem do tempo que a tripulação passava a bordo dos navios em alto mar e o de espera nos portos, conforme é esclarecido no trecho abaixo.

Talvez não andasse longe do provável se contasse com um mínimo de 150 dias de deslocação no mar: 60 dias de ida [para o Brasil] e 90 de vinda [para Portugal]. Antes de saber que alimentos comprar para estes dias, contratava-se com mercadores que o obrigariam [ao mestre] eventualmente, a adicionar 20 dias para atracar na Madeira ou nas Canárias e mais dois meses aguardando num porto brasileiro. Negócios com a colônia, em suma, ocupariam a embarcação por 230 dias. Se adicionasse, por um lado, os tempos mortos, raramente quantificados no contrato, entre desaferrar e não desaferrar no reino – havendo, por vezes, indicação de que deveria navegar à sombra da armada da Índia até ao equador – e se, por outro lado, quantificasse os dias desperdiçados depois do regresso para descarregar e proceder aos acertos finais de contas, depreendia que o navio ficava amarrado por um ano àquele negócio (COSTA, L., 2001, p.331-332).

Como se pode inferir da passagem acima, a vida de um náutico era essencialmente marítima. Entre o embarque e o retorno ao porto, passavam-se mais de sete meses a bordo

do navio, aproximadamente 230 dias. Sobre este aspecto, Antonio Diégues (1998) ao citar Mollat (1983) assinala como viver nas embarcações por longos períodos em alto mar era fator determinante na construção do modo de vida dos mareantes e se contrapunha fortemente à vida terrestre. Considera este autor que retornar ao porto de origem, à terra firme, ao seu lar, não era necessariamente o objetivo do mareante, porém um desejo temporário:

Mollat (1983) acentua a distância que existia entre os marinheiros e os *outros*, apesar de indicar também as ambiguidades da *gente do mar* em relação à vida em terra, da qual também dependiam uma vez que a viagem marítima era, apesar de tudo, um estado transitório. Os marinheiros, apesar do medo, tinham necessidade de embarcar, e uma vez no mar, sentiam saudades da terra. No entanto, uma vez que chegavam ao porto, dificilmente aguentavam por muito tempo a vida em terra e procuravam de novo o embarque (DIÉGUES, A., 1998, p.76, grifo do autor).

Se a experiência da travessia atlântica marcava significativamente a vida dos homens livres que por decisão própria embarcavam nas naus que desafiavam os perigos do “mar oceano”, momento que devia marcar de forma singular suas vidas, para o escravo vindo da África essa passagem tinha outros sentidos que derivam da perda da sua liberdade e seu lar para a condição de mercadoria.

Para entender esse processo de transmutação e sua associação aos significados da travessia transoceânica, é primordial entender as implicações da natureza da submissão do escravo e da sua condição sub-humana de carga a ser transportada nos porões dos navios.

Carvalho, M. (2001), em trecho abaixo, congrega de forma sintética as características do negro escravizado enquanto mercadoria e da amplitude da sua posse, pois esta não representava apenas a compra da força de trabalho, mas da pessoa em si enquanto bem de valor. Outro ponto explicitado pelo autor, que está ligado diretamente à subjetividade do momento do desembarque no porto, é o fato de que os negros vindos da África não passavam a ser escravos naquele momento; eles chegavam cativos aos portos brasileiros, condição adquirida desde o ato da sua captura no continente africano, antes do embarque.

[...] o escravo em si, e não apenas os possíveis produtos do seu trabalho passa a ser riqueza. Mesmo quando ocioso, é um investimento, um capital que pode vir a render lucros. Não é preciso, portanto, que seu trabalho seja rentável para tornar-se um bem cobiçado. Muitos dos africanos que vieram ao Brasil, possivelmente já haviam antes vivenciado essa experiência de uma forma bastante clara. Em muitas partes da África subsaariana os cativos eram produtores de mercadorias. A escravidão era basicamente uma instituição social, com finalidades suntuárias e políticas, e no entanto os cativos tinham valor, e muito (CARVALHO, M., 2001, p. 275).

Já Faria (1998) adverte sobre os perigos da “coisificação” do escravo, por ser essa uma visão praticada pelos sistemas dominantes; posiciona-se a favor de uma lógica que, apesar de não desconsiderar a essência da dominação, reconhece o escravo como agente

ativo, capaz de traçar os propósitos da sua vida, mesmo à revelia do senhor, ou seja, dentro das limitações impostas por sua condição de mercadoria. Neste caso, a imagem do porto como porta de entrada da escravidão vai além do sentido do local, como manutenção da condição escrava oriunda da África. O porto, de um lado ou do outro do Atlântico, é a fronteira onde ocorre o rito de passagem para o escravo; seus significados perpassam as trajetórias de vida, da perda do sentido coletivo da tribo de origem, da necessidade de estabelecimento de novos laços sociais e da possibilidade de reconstituição dos laços familiares e de parentesco.

Outro ponto fulcral a ser discutido é a forte ligação entre a fé católica e a travessia atlântica, que marcou a cultura marítima e náutica nos tempos da expansão ultramarina. Na longa e cansativa aventura náutica pela imensidão oceânica repleta de perigos, a experiência e a tecnologia de que se dispunham não eram capazes, sozinhas, de apaziguar todas as forças naturais. Era preciso recorrer à fé para vencer as adversidades que o “mar oceano” impunha no alvorecer dos tempos modernos.

Conta Corbain (1989) que os marinheiros espanhóis e portugueses no século XVI lançavam ao mar relíquias com o propósito de abrandar a tempestade, pois “ela não cessa por si só e é preciso a intervenção da Virgem ou de São Nicolau”. Outras práticas similares de proteção religiosas são apresentadas por António Coelho (2000), ao descrever os desafios impostos pelo “mar oceano” enfrentados pelos primeiros descobridores da *Terra Brasilis*: “as relíquias e os santos esculpidos e pintados na proa esconjuravam os demônios e protegiam os nautas contra todos os perigos”. Nesses dois casos fica patente a importância do catolicismo na navegação transoceânica da época dos Descobrimentos.

A devoção aos santos protetores dos náuticos e das atividades marítimas correlatas estava da mesma forma presente nos hábitos dos moradores das vilas litorâneas portuguesas. Dias, G. (2002) atribui ao mar e ao porto o papel de catalisadores da fé católica na Idade Moderna. O referido autor relaciona alguns desses santos e os elementos do mar a que estão simbolicamente associados. Cultuados pelos portugueses durante a Idade Moderna, eles persistem como símbolos cristãos presentes nas sociedades marítimas até a atualidade no continente europeu e nos territórios além-mar colonizados:

São Pedro, o mais emblemático santo hagiológico cristão para marinheiros e pescadores; S. Cristóvão, mais nos rios; S. Gonçalo, S. Julião Hospitaleiro, S. Nicolau, S. Raimundo de Penaforte, S. Vicente, que todos são invocados por pescadores e gentes do mar, tendo como emblemas âncoras, barcos, redes e remos (DIAS, G., 2002, p. 281).

Essas práticas do culto a santos ligados à vida marítima, encontramos até hoje em comunidades brasileiras e alagoanas de pescadores, inclusive em Maceió e no Jaraguá. É

possível ainda se ver a expressão material desta fé na realização das festas religiosas de santos católicos, com destaque para a de São Pedro²⁶, de Bom Jesus dos Navegantes²⁷ e nos ex-votos marítimos²⁸, muitos deles ainda guardados nos recintos de igrejas, conhecidos como sala das promessas ou sala dos milagres²⁹.

Figura 12 - Ex-voto, a barca de Vinyet. Museu Marítimo de Barcelona.



Fonte: BOULET, F. Ex-voto marins, 1986. In: DIÉGUES, 1998.

²⁶ Integra a recente pesquisa desenvolvida para a Superintendência do IPHAN em Alagoas e a Secretaria de Cultura deste Estado – Levantamento preliminar do Inventário Nacional de Referências Culturais de Alagoas (2017) ou INRC-AL – estudos sobre a região metropolitana de Maceió, que inclui Jaraguá e toda a região lagunar; a partir deles é possível comprovar o quanto está viva esta tradição religiosa do culto ao São Pedro tanto nas comunidades marítimas de Maceió quanto naquelas ligadas às lagoas Mundaú e Manguaba. Esta ocorrência foi verificada não só nos povoados e bairros lagunares da capital, mas também nas regiões metropolitanas localizadas na região das lagoas, como nos municípios de Coqueiro Seco, Santa Luzia do Norte, Pilar e Marechal Deodoro. O INRC foi elaborado por três equipes multidisciplinares coordenadas por três professoras da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas, entre elas, a Prof.^a Dr.^a Josemary Ferrare, que elaborou os estudos da região metropolitana de Maceió, a qual a presente autora integrou.

²⁷ Neste caso, é importante destacar a existência do culto e celebração de Bom Jesus dos Navegantes em Jaraguá, como uma das mais importantes práticas imateriais desse bairro de Maceió. Isso pôde ser verificado através da aplicação de questionários com moradores desse local no âmbito das pesquisas do já referenciado Levantamento preliminar do Inventário Nacional de Referências Culturais de Alagoas (2016).

²⁸ Segundo Dias (2002, p. 281), os ex-votos marítimos são objetos de “agradecimento que as pessoas fazem em horas de aflição ou perigo, vindo com eles depois pagar a promessa ao santo com quem se apegaram”. Outra definição a ser considerada é a de Diégues (2000, p. 157): “Os ex-votos fazem parte das práticas religiosas populares em muitas regiões brasileiras e frequentemente são expostos publicamente nas salas de milagres de igrejas católicas para onde se dirigem as romarias”.

²⁹ Podemos destacar alguns exemplares brasileiros conhecidos: a sala dos Milagres ou Promessas da igreja de Nosso Senhor do Bonfim em Salvador na Bahia, onde a tradição dos ex-votos ligados aos naufrágios foi estudada por Nunes Neto (2014) em sua tese, e a Sala de Milagres da Basílica do Senhor Bom Jesus de Iguape em São Paulo, que abriga pinturas e miniaturas de embarcações, conjunto analisado por Antonio Carlos Diégues (2000).

A incerteza da chegada a um porto seguro, que pairava sobre as naves durante a longa travessia pelo Mar Tenebroso, alimentava as trajetórias subjetivas dos mareantes e suas almas pela ideia da salvação da tragédia marítima mediante a fé católica. Assim, nos primeiros séculos da navegação transoceânica, foram feitas muitas promessas em alto mar durante as tempestades e na iminência de naufrágios.

Um ponto relevante sobre a ligação da fé católica e a travessia atlântica no contexto da expansão marítima portuguesa é a presença de capelães nas naus. Os religiosos, dentro das premissas do projeto colonizador português a ser implementado em solo brasileiro, eram também designados para aliviar as almas que sofriam nas longas e difíceis travessias atlânticas. Na Informação Geral da Capitania de Pernambuco de 1749, por exemplo, constam diversas ordens régias do século XVII que exigiam a presença de capelães a bordo dos navios de Sua Majestade e dos particulares.

Governador da Capitania de Pernambuco. Eu El Rey vos envio muito saudar, Por ser mui conveniente ao serviço de Deus, que os Navios, que vão d'este Reyno para essa Capitania levão e tragão capellães, na forma, que tenho ordenado, e a experiencia tem mostrado que não há sido bastante o que se mandou n'este particular, para que inteiramente se cumpra e guarde a minha resolução. Sou servido ordenar, que nenhum Navio saia d'essa Capitania sem trazer certidão do Ouvidor geral d'ella, ou de quem seu cargo servir pela qual conste que chegou e volta capellão, debaixo das mesmas penas, que já são impostas aos Navios, que sem elles navegão, e como para os mais navios, que de umas Capitánias navegão para outras se não pode dar forma certa, na vossa consciência, e na do Bispo, a quem escrevo sobre esta materia, deixo dar-se-lhe a melhor forma, e providencia, que possa ser, para que os Navios e Sumacas não naveguem sem Capellães [...] e se conseguirá o que tanto é do serviço de Deus, e bem das Almas dos Navegantes : e do zello e cuidado, com que me servis, espero que vós e todos vossos sucessores obreis de sorte n'este particular (INFORMAÇÃO, 1908, p. 156).

Outras práticas religiosas incorporadas à navegação ultramarina foram as promessas feitas por alguns ricos viajantes a bordo das embarcações, que invocavam os santos e faziam seus votos, prometendo construir uma capela ou igreja quando aportassem em terra firme, caso conseguissem sobreviver àquele momento trágico de suas vidas. Tantos foram os votos como estes feitos durante os primórdios da colonização brasileira e também pelo mundo, que existem hoje várias igrejas eretas na paisagem contemporânea como pagamento de promessas feitas num passado distante. Podemos dar o exemplo das que resultaram na elevação de um templo católico no Brasil, a saber, o da igreja da Candelária³⁰ no Rio de Janeiro em 1634.

³⁰ Segundo Justiniano e Oliveira (2008, p. 66): “A capela de Nossa Senhora da Candelária, escolhida em 1634 para sede da primeira paróquia na região plana da Várzea, foi construída por um casal de espanhóis em cumprimento de voto por terem sido salvos de um naufrágio”.

Por fim, cabe destacar, ainda sobre a travessia atlântica, o medo do mar e da imprevisibilidade de todos os fenômenos naturais traiçoeiros para os mareantes, a existência de práticas tradicionais enraizadas na cultura alagoana ligadas a esse passado da época da expansão ultramarina portuguesa e do Brasil colonial. O fandango, folguedo natalino de origem portuguesa fortemente ligado à navegação marítima, vem há gerações mantendo-se vivo no bairro do Pontal da Barra em Maceió³¹ (Figura 13).

Figura 13 – Apresentação do Fandango do Pontal em 2015.



Fonte: FERRARE, et. al, 2017.

Durante os autos do fandango, homens e mulheres interpretam personagens do mar – almirante, capitão, capitão-de-mar-e-guerra, mestre piloto, mestre patrão, oficiais, marujos e gajeiro – vestidos com figurino que lembram os capitães; acompanham o ritmo das cantigas náuticas que têm como tema “os sofrimentos de uma nau perdida, o sofrer da tripulação pela calmaria, fome, desespero e a solidão do mar”³². Pelo trecho da canção “Nau Catarineta”, do grupo do fandango do Pontal, fica patente a relação histórica com as tragédias marítimas e com os desafios que enfrentavam os náuticos nos séculos em que as agitadas águas oceânicas levavam o medo aos homens do mar, que buscavam nos portos a segurança da terra firme ou mesmo a salvação de uma tragédia:

³¹ Outro folguedo de temática relacionada aos mareantes, e que sobrevive em Alagoas, é a Marujada, uma variante do Fandango, sendo a Marujada da cidade de Penedo a mais conhecida.

³² Segundo informações extraídas dos livros de José Maria Tenório Rocha – *Folclore Brasileiro: Alagoas e Folguedos e Danças de Alagoas: sistematização e classificação*. Disponível em: <<http://www.maceio.al.gov.br/cultura/wiki/folguedos-natalinos/>>. Acesso em: 1 mar. 2017.

Ouçam, meus senhores todos,
Uma história de espantar!
Lá vem a nau catarineta
Que tem muito que contar.
Há mais de um ano e um dia
Que vagavam pelo mar:
Já não tinham o que comer,
Já não tinham o que manjar!
Deitam sortes à ventura
Quem se havia de matar:
Logo foi cair a sorte
No capitão-general!
- tenham mão, meus marinheiros!
Prefiro ao mar me jogar!
Antes quero que me comam
Ferozes peixes do mar
[...]
E logo salta nas águas
O capitão-general!
Um anjo o tomou nos braços,
Não o deixou se afogar!
Dá um estouro o demônio,
Acalmam-se o vento e o mar,
E à noite a catarineta
Chegava ao porto do mar!³³

Todas essas práticas do passado e do presente apresentadas nos parágrafos anteriores expressam os significados do “mar oceano” através do poder empreendedor das nações marítimas para conquistá-lo, mas também o imprescindível apelo à Providência divina para vencer a força repulsiva que emanava das perigosas águas oceânicas, que sobreviveu por séculos através da preservação de uma cultura marítima e das práticas da religião católica e suas expressões materiais nas cidades brasileiras.

Destarte, a travessia atlântica era vital para o império marítimo português. De um lado a outro do Atlântico, de porto em porto, viviam os homens do mar; nas naus, iam os viajantes ligados ao comércio marítimo, os africanos escravizados da África. Ao zarparem, sabiam os mareantes da incerteza da sua viagem: podiam perder-se, naufragar ou simplesmente desaparecer em meio a calmarias ou turbulências do “mar oceano”. Nesses momentos de angústia, recorriam à fé para salvar e guiar a embarcação até um porto seguro onde pudessem aliviar seus anseios e expectativas.

³³Extraída da entrevista realizada em 2016 com João Florentino Santos, compositor da cantiga e integrante, capitão piloto, do grupo Fandango do Pontal, no âmbito das pesquisas do Inventário Nacional de Referências Culturais de Alagoas, disponível em Ferrare et al. (2016).

1.4 De porto em porto

O “mar oceano” e o espaço portuário foram protagonistas da história das descobertas e colonização de “novos mundos”. Essa conquista a partir do desbravamento do Atlântico se concretizou graças à mestria e coragem dos homens do mar e devido à tecnologia e aos conhecimentos aplicados à navegação transoceânica, desenvolvidos pelas sociedades marítimas ao longo dos séculos, com destaque para os portugueses, pioneiros na arte de navegar na Idade Moderna. A navegação não apenas desempenhou importante papel na construção e comunicação de mundos marítimos, como produziu um *modus vivendis* e formas de trabalho próprias.

Os portos garantem as trocas físicas e simbólicas entre as cidades portuárias no comércio de longa distância e de cabotagem. Os portos são, portanto, elos, mas também elementos de separação através da imensidão das águas oceânicas; por elas singram os navios com destino a outros continentes, deixando para trás a certeza da terra firme. Este momento marca de forma contundente os nautas, quando o ato de lançar-se ao mar corresponde à desterritorialização do indivíduo (LOPES, 1994).

Desta forma, de porto em porto, singrando pelas águas marítimas, o navio³⁴ foi o meio de transporte por excelência que garantia a comunicação entre os continentes, a costurar os espaços atlânticos, formando uma teia de caminhos fluidos onde circulavam não apenas mercadorias e pessoas, mas também uma gama de informações e perspectivas subjetivas a serem compartilhadas ao desembarcar nas novas e velhas terras. Diante do exposto, através da análise do navio como veículo comunicante entre portos de todo o mundo e da vida marítima intrínseca a esses espaços (porto e navio), torna-se possível a apreensão do modo de ser, das funções dos núcleos portuários e, por consequência, da maritimidade que permeia as populações que habitam ou vivenciam esses espaços.

Antes de tecermos considerações acerca dos navios e seus mareantes, julgamos ser preciso apresentar alguns esclarecimentos sobre o conceito de vida portuária. Ao consultarmos alguns estudos sobre os portos e as sociedades marítimas³⁵, verificamos a existência de diversas expressões e conceitos ligados às pessoas que habitam, trabalham ou frequentam esses espaços: vida marítima, vida portuária, comunidades marítimas, comunidades portuárias e gentes do mar. Em conjunto, esses conceitos dão conta da

³⁴ Esta palavra foi empregada numa acepção genérica para designar qualquer embarcação utilizada no período histórico estudado.

³⁵ HONORATO (2016), BARREIRO (2010), BARROS, A. (2002, 2005), POLÓNIA (2004, 2008) e RODRIGUES (2000, 2015).

diversidade do universo marítimo portuário, mas dentro da singularidade do modo de vida daqueles que precisam do mar e do comércio marítimo para sobreviver.

Atentando para esta diversidade de termos de acepções mais ou menos comuns, interessa-nos sobretudo o sentido atribuído à vida portuária. Entre os autores consultados, Barros, A. (2002) apresenta um conceito de vida portuária que agrega diferentes possibilidades de análise e que não se limita à infraestrutura portuária, por tratar não somente do universo de trabalhadores marítimos que participaram diretamente das atividades portuárias, mas também dos agentes diretos e indiretos da navegação e comércio marítimo, e principalmente das relações oriundas de diversas naturezas que os unem como um grupo particular.

Vida portuária no sentido de procurar descobrir estruturas físicas de apoio à navegação, suas origens e evolução. [...]. Mas não apenas. Vida portuária, é também revelar gentes nela envolvidas – mercadores, marinheiros, mestres, pilotos, carpinteiros, cordoeiros, calafates e outros oficiais especializados. Descobrir gentes, modos de vida, de convivência, de religiosidade, de esquemas de solidariedade/rivalidade, constituição de redes de influência e mobilidade social estratégica [...] (BARROS, A., 2002, p. 64).

Assim, o significado desta expressão comparada às demais possibilita uma visão agregadora das funções portuárias, ao considerar que a labuta diária desses homens que vivem da atividade marítima, em terra ou no mar, corresponde a um modo de vida próprio, identitário do lugar, e que se estende àqueles que utilizam os portos para outras atividades que não envolvam diretamente o uso das embarcações nas viagens marítimas. Nesta perspectiva, é importante destacar que este conceito não é oposto aos demais, mas sim complementar.

No Brasil, foram os náuticos os primeiros homens a ocuparem e a darem vida aos portos litorâneos que conectavam o Reino português à sua colônia na América. Num movimento regido pelas forças políticas que atuavam sobre as redes de comércio ultramar e pelas forças naturais que ditavam não só o tempo das viagens transoceânicas, mas o seu êxito ou fracasso, cruzavam os navios portugueses com suas tripulações em direção ao Brasil, África e Ásia.

Para vencer os desafios impostos pelas forças naturais, os navios da época das grandes navegações foram construídos como “as máquinas mais aperfeiçoadas da Europa daquela época”, produto do conhecimento científico avançado e, por isso, exigiam profissionais especializados e habilitados para conduzi-los pelas incertas e instáveis estradas atlânticas (DIÉGUES, A., 1998, p. 74). Deste modo, admitindo-se apenas o aspecto operacional da empresa náutica e não a embarcação em si, o sucesso da travessia atlântica

dependia do conhecimento e experiência dos náuticos para vencer toda sorte de desafios que a intempestiva natureza impunha.

Utilizando os instrumentos náuticos e cartas de marear, além do conhecimento da estrutura física das embarcações, os navegantes foram aos poucos, a partir do aprendizado prático e científico, dominando o oceano Atlântico. Assim, no caso português, no âmbito da expansão do seu império marítimo, pilotos, sotapilotos, mestres, contramestres e guardiões, pela função estratégica que representavam suas profissões para a economia ultramar, deveriam, segundo exigência da Coroa portuguesa entre os séculos XVI e XVIII, passar por estudos a fim de se capacitarem na arte da navegação, que demandava conhecimentos especializados para a sua execução³⁶.

Todos esses homens, interessados em navegar nas carreiras das Américas e das Índias, eram ainda submetidos a exames obrigatórios na Mesa do Armazém da Casa da Guiné em Lisboa, onde uma junta composta pelo Provedor dos Armazéns e Armadas, Cosmógrafo-mor do Reino, Patrão-mor e Piloto-mor, avaliava a experiência e conhecimento dos candidatos que desejavam se profissionalizar como náuticos (POLÓNIA, 1995).

Acredita-se que esses náuticos formados no Armazém da Guiné e da Índia habilitavam-se não somente para trabalhar em embarcações régias, mas também em frotas particulares, havendo, portanto, a obrigatoriedade do exame para os nautas nesses casos. Depreende-se do Regimento do Provedor das Armas de 1674, citado por Polónia (1995, p. 294), a existência deste requisito: "... esta mesma forma de exame hei por bem se observe, e use com os Pilotos, e mais Officiaes dos navios mercantes, procedendo o dito Provedor contra os que não forem examinados a prisão, e dará conta no meu Conselho".

O Armazém da Guiné e Índia³⁷ não era apenas o centro do ensino marítimo português, mas também, pode-se assim dizer, o centro operacional dos empreendimentos ultramarinos que servia diretamente à expansão marítima. Funcionava, como explicou Correia (2010, p. 37 e 63), como "escritórios centrais de controlo e administração das navegações"; o provedor dos armazéns, que o dirigia, era responsável pela "preparação do navio para o serviço real, incluindo mantimentos, artilharia, guarnição, etc.". Nessa instituição régia eram guardadas as

³⁶ Esse método de ensino, predominantemente prático, segundo Ferreira (2013, p. 30-32), foi iniciado no século XVI, de acordo com informações contidas no Regimento do Cosmógrafo-mor de 1552, que por sua vez já se refere à existência de um código anterior, reformulação deste, datado de 1559, e foi encerrado em 1779, com a criação da Academia Real da Marinha.

³⁷ Segundo Correia (2010, p. 6), a "Casa da Guiné, posteriormente, Casa da Mina, e Casa da Índia, [foi] fundada no início do século XVI. Estas casas tinham uma feição económica, correndo os assuntos mais propriamente náuticos pelos Armazéns da Guiné e da Índia, de cuja organização pouco se sabe". O terremoto de 1755 de Lisboa destruiu por completo os armazéns, juntamente com o seu acervo.

cartas padrões, conhecidas como “padres D’el-rei”, entregues aos pilotos antes da zarparem para os seus destinos.

As cartas de marear usadas pelos nautas não eram as cartas manuscritas que sobreviveram ao tempo e hoje são guardadas nos arquivos de todo mundo e difundidas e estudadas por pesquisadores, confeccionadas especialmente para os monarcas com o intuito de enaltecer suas conquistas, mas sim aquelas cartas de marear que serviam como instrumento de trabalho, dos pilotos que anotavam nelas os registros de cada viagem. Ao retornarem da travessia transoceânica, os padrões eram entregues ao provedor do Armazém, que os repassavam ao cosmógrafo-mor; este atualizava as cartas com as novas descobertas (CORREIA, 2010, p. 37).

Outro ponto a ser destacado, dentro do amplo e especializado conhecimento náutico exigido na formação daqueles que atuavam nas travessias atlânticas, envolvia igualmente a análise e a habilitação de instrumentos navais e cartas de marear. Segundo se expõe no trecho transcrito abaixo do Regimento do Provedor das Armas de 1674³⁸, o estudo de formação náutica no centro português de ensino englobava a arte de navegar em todas as suas etapas, desde a habilitação profissional até a certificação dos instrumentos e cartas de marear.

[...] o Provedor terá particular cuidado de (os) mandar examinar perante si e pelo Cosmografo mór (...), examinando tambem as cartas de marear, se são assignadas pelo Cosmografo mór, e as Agulhas e Instrumentos náuticos, e achando tudo conforme o Regimento do Cosmografo mor, e que eles tem as partes necessárias para as taes occupações, lhe passará o Cosmografo mor suas cartas de examinação, que tambem serão assignadas pelo Provedor para constar assistio ao dito exame [...] (POLÓNIA, 1995, p.64).

Além dos pilotos, sotapilotos, mestres e contramestres e dos agentes comerciais, tratados nos parágrafos anteriores, compunha a tripulação do navio uma gama de homens que desempenhavam ofícios essencialmente marítimos ou atividades indispensáveis à sobrevivência a bordo. Eram capelães, cirurgiões, barbeiros, escrivães, tanoeiros, calafates, carpinteiros, entre outros³⁹. Todos esses ofícios foram identificados por Jaime Rodrigues

³⁸ Este regimento faz referência a alguns trechos, como no caso da citação, do Regimento do Cosmógrafo-mor de 1552.

³⁹ Pela diversidade dos cargos e funções da tripulação, Jaime Rodrigues (2015) a dividiu em dois grandes grupos: os dos oficiais e dos marinheiros comuns. No primeiro grupo estavam, em ordem hierárquica, o capitão-mor, o piloto, sotapiloto, mestre e contramestre; os caixas e os ofícios de carregador e sobrecarga, que eram responsáveis pela mercadoria embarcada; capelães, para o conforto espiritual da tripulação; e cirurgiões, escrivães e escriturários, que eram “uma espécie de oficial de cartório no mar”. Já o segundo grupo foi subdividido em ofícios da terra, da madeira, da saúde e do mar. O primeiro subgrupo era composto por copeiros e ajudantes de copeiro, que existiram apenas no século XIX, além de cozinheiros e padeiros. Os ofícios do mar, com maior número e diversidades de funções, correspondiam aos tanoeiros, responsáveis pelos líquidos embarcados, os calafates e os carpinteiros. Os cirurgiões, barbeiros, sangradores, boticário e sangrador compunham, evidentemente,

(2015) em artigo sobre a tripulação dos navios da marinha mercante luso-brasileira entre os séculos XVIII e XIX, no qual analisa o perfil de cada um deles segundo suas atribuições⁴⁰.

Sobre outros agentes que integravam a rede portuária que ligava o Brasil ao Reino português, afirma António Coelho (2000, p. 133) que as embarcações não abrigavam apenas os seus mareantes; nelas ia também uma tripulação invisível, mas que se fazia presente em toda a ordem estabelecida para alcançar o sucesso de uma viagem ultramar, que significava também a execução de um plano político e econômico bem-sucedido. Eram os “armadores, os mercadores que frequentavam os navios, os seguradores, os contratadores do pau-brasil, do trato dos escravos, os exportadores das caixas de açúcar, o próprio rei, à cuja lei mais ou menos obedecem [...]”.

Costa, L. (2001) traz relevantes contribuições acerca da circulação de homens de negócios pelas rotas atlânticas no transporte das valiosas caixas de açúcar brasileiro até o Reino português entre 1580 e 1633. Distinguindo-se dos mareantes, os correspondentes ou procuradores dos mercadores realizavam verdadeiras peregrinações aos portos brasileiros, conforme os interesses dos seus superiores envolvidos na importação do tráfico do açúcar. Esses agentes ocupavam uma posição cimeira na teia de negócios dos grupos mercantis e lidavam diretamente com fretadores e mestres, para “garantir, no tempo estipulado, a estiva das mercadorias embarcadas”. Além desses viajantes, essa autora identifica a presença, nos navios que cruzavam o Atlântico, de fretadores, senhorios (proprietários dos navios), carregadores, correspondentes, armadores, dentro das possibilidades de acumulação dessas posições, destacando o papel do mestre como o “gestor da nau”.

Conhecidos os homens que participavam direta ou indiretamente da vida portuária, passemos a identificar as relações entre eles em seu lugar de trabalho, o navio, e a destacar o papel que desempenharam como agentes disseminadores de conhecimento e informações no espaço portuário. Todos esses homens do mar e os viajantes compartilhavam o restrito espaço do navio onde notícias da metrópole e do mundo atlântico eram trocadas; quando as

o grupo dos ofícios da saúde. Já nos ofícios do mar, foram enquadrados os grumetes, mancebos, serventes e marinheiros; os três primeiros foram comuns no século XVIII, e os últimos predominaram no século XIX. É importante destacar que nem todos os navios tinham essa composição de tripulação; alguns cargos só aparecem em um dos séculos estudados pelo autor ou eram, para economia das viagens, desempenhados por outro tripulante, ou simplesmente não eram contratados. A ocupação das posições hierárquicas dos cargos era definida segundo a condição social e raça do ocupante. Os mais altos cargos eram por regra destinados a portugueses, como o capitão-mor, piloto e mestre. Entre ofícios como cozinheiro, barbeiro, sangrador, tanoeiro e calafate encontravam-se escravos (RODRIGUES, 2015).

⁴⁰ É importante observar no texto que a informação sobre os cargos e funções, segundo Jaime Rodrigues (2015), em relação às informações de Polónia (1995) e Costa (2001), provenientes do século XVI e XVII, inclui na tripulação os oficiais comandantes e, por isso, traz outra forma de relação entre os tripulantes, que passam não somente a obedecer a ordens do piloto, mas às do capitão e outros oficiais que se fizessem presentes, que por autoridade concedida a eles por cargo hierárquico, poderiam influenciar nas atividades do navio.

embarcações que partiam de Portugal aportavam no Brasil, esses homens eram os agentes disseminadores das informações que circulavam na Europa e colônias portuguesas e, no sentido inverso, levavam as novidades do “novo mundo” que seriam difundidas de porto em porto das nações europeias que comercializavam com Portugal.

Outro ponto que merece ser destacado nesse fluxo é a importância do navio para o transporte da correspondência entre a Coroa e seus agentes nas colônias. O envio e recebimento das cartas, documentação oficial, era matéria relevante e exigia cuidados; a forma como deveria ser executada achava-se determinada em norma. É o que se pode atestar das regras existentes no Regimento dos Governadores da Capitania de Pernambuco de 1670.

24 - Tereis particular cuidado de procurar todos os Mestres dos Navios, que forem d’este Reyno a essa Capitania se levam ordens ou cartas minhas, ou despachos do meu conselho Ultramarino porque conste que as não havia : e não vós entregando uma ou outra cousa fareis alguma demonstração para exemplo de adiante em matéria de tanta importancia, em que elles não recebem damno nem dilação (INFORMAÇÃO, 1908, p. 124).

O ambiente do navio exigia disciplina e a profissão de marinheiro, coragem (DIÉGUES, A., 1998). Para José Carlos Barreiro (2008, p. 194), o navio correspondia a “um espaço de lutas e contradições entre governantes, comandantes e marinheiros”, apesar da necessidade de trabalho coletivo indispensável à execução conjunta de tarefas a bordo, principalmente em situações de perigo, em nome da sobrevivência. Além de espaço de tensão, outra característica do navio era a de servir como verdadeiro espaço de circulação de informação e trocas de experiências entre os seus tripulantes. Na passagem abaixo fica evidente esta condição e a importância que teve este espaço náutico no desempenho de papel articulador das cidades portuárias, interligadas pelas rotas comerciais do Atlântico.

O navio, antecipador da fábrica do futuro, configurava-se como um ambiente de atuação internacional, determinava uma grande rotatividade de mão de obra, exprimia um campo significativo de interação humana e constituía-se em meio de comunicação entre os continentes, e também o lugar onde primeiramente os trabalhadores de todo mundo se comunicavam. Não raro, as notícias de levantes de trabalhadores em outras colônias eram trazidas ao Brasil pelos marinheiros e espalhadas aos escravos daqui (BARREIRO, 2008, p. 201).

Se a passagem acima demonstra ser o navio local de convívio e de trocas de experiências, portanto, uma imagem positiva do uso do seu espaço, nos alvares dos tempos modernos ele esteve, de forma oposta, associado à imagem repulsiva do “mar oceano” como “lugar maléfico por excelência”. Essa caracterização, segundo Corbain (1989), foi difundida pela literatura científica e médica, que identificava o navio como ambiente insalubre e doentio que singrava pelos mares. Eram, portanto, vetores de toda a sorte de doenças e mazelas provenientes de sua tripulação.

Dos navios, afirma-se, surge frequentemente a infecção, emerge a epidemia. A nave no porto ameaça a cidade, o mar faz apodrecer os marujos. A travessia provoca o escorbuto, doença de alcance simbólico que deteriora a carne de suas vítimas. A decomposição dos alimentos embarcados, a descoberta das doenças exóticas, leva a comparar o navio ao monturo (CORBAIN, 1989, p. 26).

Todas essas particularidades do navio e sua tripulação, descritas nos parágrafos anteriores, correlacionam-se aos portos. Como espaços limítrofes entre mar e terra onde atracam os navios, os portos marcam a paisagem da entrada das cidades portuárias e o destino e ponto de partida dos navegantes. Com os navios chegavam primeiramente as notícias, através das cartas trocadas entre os dois lados do Atlântico ou pelos viajantes que a disseminavam entre a população. Nas palavras de A. Diégues (1998, p. 81), “os marinheiros, gente em contínuo movimento pelos mares, sobretudo na época dos Descobrimentos, estavam entre as raras pessoas que tinham uma visão global do mundo até então conhecido e da diversidade de culturas”.

Assimiladas essas conjunturas, é possível afirmar que no espaço portuário não circulam apenas mercadorias, mas pessoas, e com elas, ideias, poder, informações de diversos lugares do mundo, expectativas, medos e anseios que trazem ou levam os viajantes através das diversas embarcações que cruzam o oceano. Há também todo um universo do trabalho portuário onde grupos específicos alimentavam o sistema de trocas (físicas e simbólicas) e exerciam relações de poder no espaço, hierarquizando-o. Todos esses aspectos estão inseridos numa rede de relações sociais, culturais e de trabalho próprias, que define os aglomerados urbanos portuários no período colonial⁴¹.

Desta forma, afirma-se o porto como espaço agregador de encontros da gente do mar, palco das cotidianas atividades ligadas ao comércio marítimo e lugar próprio de sociabilidade, resultado do encontro que a navegação proporciona entre as chegadas e partidas, podendo ser também palco de inevitáveis disputas geradas por interesses contrários que perpassavam as relações políticas, econômicas, sociais e culturais dos diversos agentes que participavam da dinâmica portuária. São essas características que sustentam as discussões relativas à vida portuária aqui apresentadas.

De porto em porto cada navio ia tecendo redes comerciais e de informações, criando “pontes sobre o mar” que alimentavam o sistema Atlântico e faziam das estradas oceânicas

⁴¹ O conceito de cidades portuárias como “territórios de circulação e/ou territórios produtivos”, segundo Monié e Vasconcelos (2012), ainda que neste prevaleça a questão econômica, é condizente com esse modo de ser portuário característico e sua função crucial para o comércio atlântico. Em nosso caso, ampliamos o sentido desta definição para além dos aspectos mercantis, para que se possa estar de acordo com a natureza do porto enquanto objeto plural e, portanto, em comum acordo com as ideias aqui lançadas. Para isso é preciso não reduzir o porto como espaço de troca apenas de coisas tangíveis, mas também de imateriais.

os principais elos entre os portos coloniais e da metrópole, palco do comércio marítimo que sustentava o Império português, contribuindo de forma determinante para a ocupação da colônia brasileira e a formação de uma nova sociedade sob os moldes do homem português que precisou adaptar-se aos desafios que as particularidades das terras americanas, indígenas e tropicais impunham à sua ocupação.

Nesse panorama, os portos passaram a desempenhar desde o início da colonização do Brasil um papel na formação da sociedade colonial e na urbanização do território de dimensões continentais. Eles articulavam os pontos costeiros e os ainda incipientes aglomerados urbanos, interligando-os a Portugal, centro do poder que definia quando e como se deveria ocupar e explorar o território para melhor aproveitá-lo segundo seus interesses. Tais questões serão abordadas a partir de agora.

1.5 O papel dos portos nos primórdios do Brasil colonial

Vimos no início desta seção que as cidades portuárias ocuparam posição cimeira no cenário mundial, quando do início da expansão ultramarina europeia, entre os séculos XV e XVI. Os portos marítimos conectavam essas cidades às redes comerciais que interligavam as “quatro partes do mundo”. Nesta perspectiva, as primeiras aglomerações urbanas portuárias, instaladas no litoral brasileiro segundo a política lusitana para a colonização da sua conquista americana, foram determinantes na formação inicial do território do Brasil colonial. Nesse processo de ocupação do território ainda pouco explorado, cumpriram os portos uma função estratégica como “pontes sobre o Atlântico” que uniam colônia e metrópole; estas linhas tênues entre mar e terra marcaram o espaço e a paisagem das cidades e vilas coloniais brasileiras, que se apoiavam na imprescindível comunicação atlântica e navegação costeira para o desenvolvimento da vida colonial e o estabelecimento do comércio marítimo.

As primeiras expedições de reconhecimento da costa dão provas da relevância dos portos para a tarefa de colonizar o extenso território brasileiro pelos portugueses. Através das incursões desbravadoras quinhentistas foram demarcados os ancoradouros seguros em que podiam aportar as embarcações vindas da barra do Tejo com o fito de proteger a costa contra corsários e explorar o pau-brasil, a primeira riqueza explorada pelos descobridores lusitanos, cobiçada pelos franceses.

Iniciada a fixação dos povoamentos ao longo da costa, os portos passaram a desempenhar função vital para a colônia, uma vez que eram os pontos nodais da rede de núcleos produtores agrícolas localizados no interior, para o escoamento da produção em direção à metrópole e para a distribuição e o consumo dos produtos manufaturados vindos de

Portugal. Além de terem sido essenciais ao comércio marítimo com o Brasil, foram também os espaços por excelência onde se realizava a comunicação entre o Reino e a colônia, essencial para a execução das estratégias políticas e religiosas a serem aplicadas aos colonos. Por passarem a fazer parte da rede portuária lusitana, que os interligava a outras colônias portuguesas, os ancoradouros brasileiros participavam ativamente do sistema de trocas físicas e simbólicas que alimentava essa rede, capitaneando a construção das cidades e vilas no território brasileiro aos moldes lusitanos.

No Brasil colonial, de terras a perder de vista e esparsamente ocupadas pelos autóctones, os portugueses viveram uma situação oposta à da sua terra natal, quanto à definição das áreas a serem colonizadas⁴². Tratava-se da possibilidade de povoar um **novo território** e de se construir uma **nova sociedade**, que devia ocupar os pontos mais favoráveis dos domínios ultramarinos. Esse campo em aberto de possibilidades permitiu, no caso das cidades fundadas pela Coroa, como foi Salvador, o grande centro administrativo colonial, a criação de “núcleos de uma vontade objetivada”, nas palavras de Antônio Heliodório Sampaio (2015). Conforme este autor, tal característica não se aplica apenas à colonização do Brasil, mas a toda a América, como espaço de possibilidades onde o colonizador europeu poderia reproduzir suas práticas no “novo mundo”.

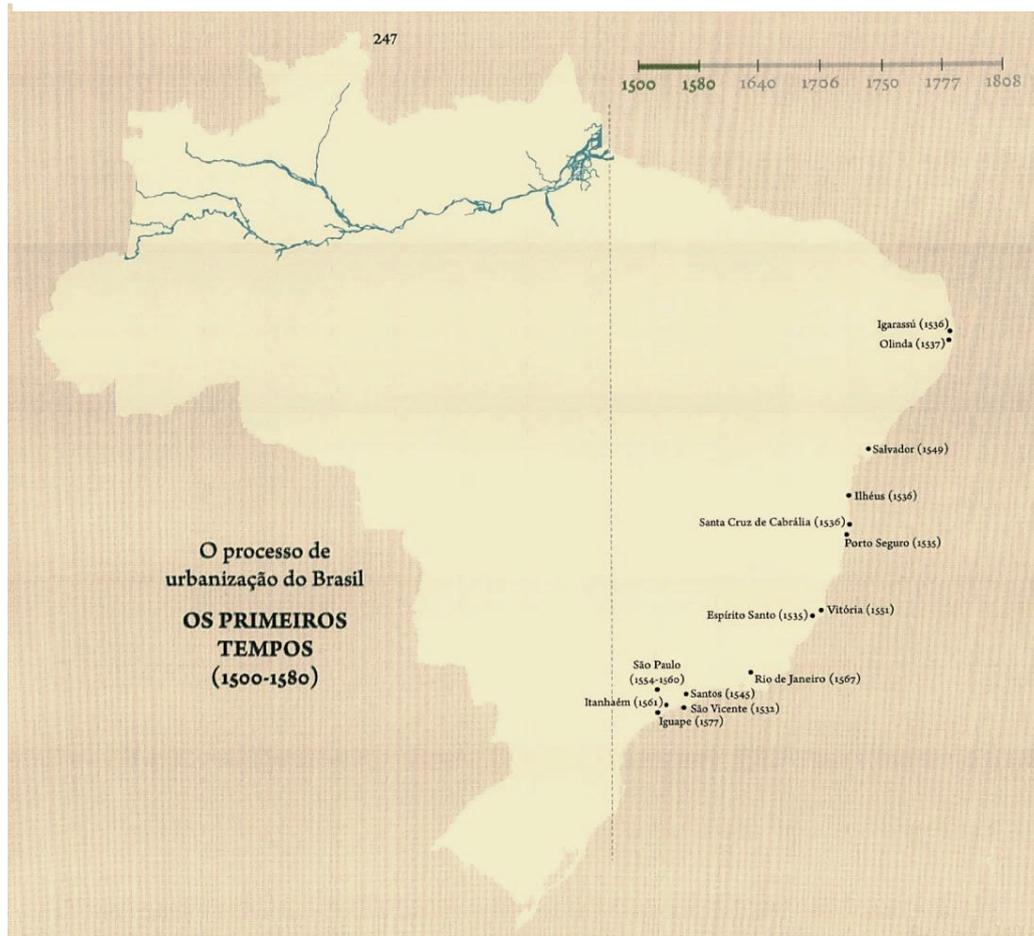
Assim, muitas das vilas brasileiras foram fruto de uma escolha premeditada, produto da investigação dos cosmógrafos sobre o extenso litoral brasileiro, em que a presença de um ancoradouro natural indicava uma potencialidade para comércio marítimo, o que alimentava o sistema colonial. Autores como Nestor Goulart Reis Filho (1968) e Beatriz Bueno (2011) dão relevo a essa condição ao afirmarem que foi “pré-requisito” para a escolha da implantação dos primeiros núcleos coloniais, a proximidade a uma barra, rio navegável, baía ou um porto que se conectasse com as áreas produtoras para o escoamento das mercadorias.

Mereceram assim os portos grande atenção por parte dos colonizadores, não apenas por terem garantido a comunicação entre as duas margens do Atlântico, funcionando como portas de entrada das mercadorias e dos primeiros colonizadores, mas igualmente por serem espaços estratégicos ligados aos primeiros aglomerados para o escoamento da produção, controle dos pontos da costa e a manutenção da posse do território, sendo imprescindível a sua segurança. Proteger os portos da costa brasílica significava proteger a conquista lusitana na América em sua unidade ainda que pouco conhecida, pois no primeiro século do domínio

⁴² Barros, A. (2004), no contexto de análise sobre a atividade portuária na cidade do Porto entre os séculos XV e XVI, explica que os fatores determinantes para a escolha do local de instalação dos portos portugueses estavam associados às condições naturais existentes e à preexistência da povoação. O ordenamento territorial (a configuração das povoações, dos rios e das vias de comunicação), segundo esse autor, favoreceu ou prejudicou a implantação dos portos, que esteve determinada “quase em exclusivo pela localização geográfica da povoação”, tendo sido, depois, necessário se colocar em prática uma “geografia da vontade” “para vencer os fortes obstáculos para o seu desenvolvimento”.

português sobre o Brasil, segundo Reis Filho (1968), concentraram-se os primeiros núcleos na costa, com exceção das vilas do planalto paulista, conforme pode ser observado no mapa correspondente à urbanização brasileira no período de 1500 a 1580, elaborado por Bueno (2011) (Figura 14).

Figura 14 – O processo de urbanização do Brasil nos primeiros tempos, com indicação das vilas fundadas no período de 1500-1580.



Fonte: BUENO, 2011.

Em sua *Declaração da Costa*, que abre o Tratado da Terra do Brasil de 1576, Pero de Magalhães Gândavo (2008) explicita os motivos pelos quais, no século XVI, os primeiros núcleos habitados brasileiros foram todos fundados no litoral ou próximo a ele. A resistência imposta pelos índios e a necessidade crucial de comunicação com o reino português pelo Atlântico determinaram uma ocupação litorânea que garantia o tráfico e a segurança da longínqua posse. Afirma o cronista quinhentista que os portos das capitanias não ofereciam riscos a grandes embarcações, em uma segura demonstração de que a prática do comércio

marítimo no Brasil em seus primórdios era favorecida pelas condições naturais facilitadoras das atividades portuárias.

Esta costa do Brasil está pera a parte do Ocidente, corre-se de norte e sul. Da primeira povoação até derradeira há trezentas e cinquenta léguas. São oito capitánias, todas têm portos muito seguros onde podem entrar quaisquer naus por grande que sejam. Não há pela terra dentro povoações de portugueses por causa dos índios que não nos consentem, e também socorro e tratos do reino lhes é necessário estarem junto ao mar por terem comunicação de mercadorias. E por este respeito vivem todos juntos a costa (GÂNDAVO, 2008, p.31).

António Coelho (2000) ratifica a assertiva de Gândavo (2008) sobre a forma de ocupação inicial das terras brasílicas. Até fins do século XVI as áreas povoadas concentravam-se no litoral, e mesmo os núcleos fundados no interior estavam conectados aos marítimos através das estradas fluviais, condição que pode ser observada claramente no mapa de Bueno (2011) (Figura 14), onde se pode identificar a situação predominantemente costeira das 12 vilas e das duas cidades fundadas nos primeiros tempos (1500-1580).

Johnson e Silva (1992, p. 212), por outro lado, mostra que o Brasil nesses remotos tempos era visto como “uma espécie de arquipélago de entrepostos comerciais estendendo-se por outras tantas ilhas” – imagem esta que condiz com a forma com que algumas nações europeias designavam a colônia portuguesa: “os Brasis” ou “ilhas do Brasil”, conforme esclarecem os autores citados.

A essa forma de ocupação característica dos quinhentos, cumpria o oceano o papel integrador do novo território e, ao mesmo tempo, de estrada que levava até Portugal, na qual eram transportadas as riquezas coloniais que faziam com que o império marítimo lusitano prosperasse. Para os portos marítimos seguiam as mercadorias produzidas distantes da costa, transportadas pelos caminhos fluviais. Assim, a economia dependia exclusivamente do transporte marítimo e fluvial, como se pode atestar no trecho a seguir.

O mar assegurava a unidade do território. O oceano e os rios eram as estradas naturais, sulcadas no final do século por alguns milhares de embarcações, sem contar os navios grandes e mais pequenos que atravessam o Mar Oceano. Todas as fazendas se serviam por mar. Não havia engenho que não possuísse mais embarcações (COELHO, A., 2000, p.141).

Essa condição geográfica de proximidade ao litoral e da fundação dos primeiros núcleos junto a ancoradouros seguros fica ainda mais evidente quando se observam as cartas portuguesas produzidas nos séculos XVI e XVII, que registram detalhadamente os cursos de água e ancoradouros de toda a costa brasileira, não apenas com o propósito de reconhecimento, mas de controle do território ultramar.

Nas expedições quinhentistas enviadas por *El Rei* para demarcar suas posses além-mar, os cartógrafos portugueses foram gradativamente conhecendo e se familiarizando com a geografia do litoral brasileiro, desenhando os contornos dos novos domínios. Nesses registros os ancoradouros têm atenção especial na representação, pela sua importância para a segurança da navegação e implantação dos primeiros povoados, vilas e cidades.

O conjunto de 315 mapas sobre o Brasil, elaborados por nada menos de trinta cartógrafos portugueses nos séculos XVI e XVII, que compõem a publicação *Portugaliae Monumenta Cartographica*⁴³, depõem a favor das considerações apresentadas nos parágrafos acima. Maria Fernanda Alegria (2000), após classificar essas cartas em relação ao espaço geográfico que representam⁴⁴, concluiu que “o desenho dos limites costeiros tinha presença dominante, sendo os recortes geralmente exagerados, para facilitar o acesso dos barcos aos portos”. Outra característica relatada pela referida autora, e encontrada nas cartas estudadas, é a forma peculiar do posicionamento dos topônimos, que favorece uma leitura “limpa” do litoral; em suas palavras: “Os nomes de povoações e de acidentes costeiros nas cartas, desenhados perpendicularmente à linha da costa, tornavam o desenho desta [linha costeira] particularmente visível” (ALEGRIA, 2000, p. 69)⁴⁵.

Ainda de acordo com os estudos da autora supracitada, não se pode afirmar que as representações cartográficas são em sua totalidade cartas náuticas, pois não tinham puramente função geográfica, havendo vários casos em que eram acompanhadas de “decorações mais ou menos belas e fantasiosas que dominam sobre as informações geográficas e técnicas”, ou mesmo em que as duas formas representativas coexistem (ALEGRIA, 2000, p. 72).

⁴³ Esta produção cartográfica lusitana foi reunida por “Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, editados entre 1960 e 1962, no âmbito das comemorações do V Centenário da morte do infante D. Henrique, que incluem um volume de índices. A produção em fac-símile, coordenada por Alfredo Pinheiro Marques em 1987, inclui no volume VI a reprodução e descrição de seis novos mapas entretanto descobertos e um estudo sobre o início da cartografia portuguesa no século XV” (ALEGRIA, 2000, p. 59).

⁴⁴ Foram identificados nove tipos de espaços: (1) “Atlânticas” com a parte Leste da América do Sul, o Oeste de África e da Europa; (2) “Atlânticas” com a parte Leste da América do Sul e Oeste da África; (3) Conjuntos ou partes da costa Leste da América do Sul; (4) Sul e Sudeste da América do Sul; (5) Conjunto da América do Sul e parte da América Central; (6) Nordeste e do litoral Norte da América do Sul; (7) Norte da América do Sul, Antilhas e parte do litoral Leste da América do Norte; (8) Fachada Oeste da América do Sul, incluindo o Oeste do Brasil; (9A) Cartas parciais da costa brasileira e de cidades: Atlas do Brasil de Luís Teixeira e de João Teixeira Albernaz; e (9B) Outras cartas parciais da costa brasileira e de cidades.

⁴⁵ As discussões em torno da produção cartográfica e de sua relação com o desenho da linha costeira serão aprofundadas nas seções seguintes, através da apresentação das cartas analisadas de acordo com as reflexões postas sobre Jaraguá e a formação de Alagoas no contexto da capitania de Pernambuco entre os séculos XVI e XVII. Aqui, as questões são apenas tratadas em nível geral, sobretudo para demonstrar que a produção cartográfica quinhentista estava interligada às questões relativas ao protagonismo dos núcleos portuários e marcava profundamente a forma como se processava a ocupação do território.

Os propósitos envolvidos na produção cartográfica desses exemplares, conforme explica Fernanda Alegria (2000), diz muito sobre os seus significados. A maioria deles não tinha um caráter utilitário para a navegação, pois as cartas náuticas usadas para esse fim pelos navegantes não resistiram ao tempo. Os desenhos da costa que sobreviveram são, na verdade, cópias dessas cartas náuticas, geralmente manuscritas, feitas sob encomenda para altos funcionários, ou mesmo para os soberanos, para o reconhecimento de suas posses, onde jamais pisavam, conforme afirma Bueno (2011).

É fundamental salientar que esse processo de reconhecimento costeiro, cuja expressão material foi a rica produção cartográfica lusa nos quinhentos e seiscentos, foi gradativo devido à dimensão continental do território brasileiro, além de certamente envolver vultosos investimentos por parte da Coroa portuguesa, que nos séculos XVI e XVII não via no Brasil a mesma fonte de riquezas que encontrava nas suas colônias orientais.

A visão de Jaime Cortesão (1940, p. 29) exposta em sua Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses vem a comprovar esta característica dos primeiros empreendimentos colonizadores lusos, demonstrando que as explorações iniciais se faziam por longos intervalos geográficos; em suas palavras: “o descobrimento fez-se por saltos, permita-se a expressão, deixando atrás de si largos hiatos do litoral inexplorado”. De ponto a ponto iam os cartógrafos traçando a linha litorânea, delineada a cada expedição com um maior número de recortes, onde as embarcações podiam ancorar de forma segura.

Medeiros (2001) sintetizou esta questão apresentando suas considerações sobre a necessidade primordial de identificação dos pontos costeiros seguros de ancoragem nos primeiros tempos:

Após um século de familiarização com o Atlântico, o contato com o continente americano demandava cuidados e perícias cada vez mais apuradas, haja vista que a localização dos portos era de fundamental importância para o sucesso da viagem de travessia. Os primeiros navegadores tiveram especial incumbência de anotar as características e coordenadas dos primeiros locais encontrados, propícios para a aportagem. Esse processo, na realidade, teve que ser efetuado durante décadas, dadas as extensões litorâneas da nova colônia portuguesa (MEDEIROS, 2001, p.43).

Foi assim paulatinamente sendo desbravado e colonizado o território brasileiro, processo movido pelo ideário português em aliança com a Igreja católica, de povoar novas terras e de constituir uma nova sociedade, pautado por estudos prévios que resultaram no reconhecimento do vasto litoral atlântico onde os ancoradouros seguros destacavam-se nas representações produzidas.

Sob este ímpeto, seguindo os programas traçados pela política urbanizadora da Coroa portuguesa, foram fundadas nos séculos XVI e início do XVII as cidades reais – Salvador, Rio

de Janeiro, Filipeia de Nossa Senhora das Neves (atual João Pessoa), São Luís e Belém –, capitais regionais brasileiras, nas quais atuaram os engenheiros militares na concepção de seus traçados e na escolha dos seus sítios (BUENO, 2011). Além desses aglomerados, foram fundados com o *status* de cidade, Natal⁴⁶ e São Cristóvão⁴⁷.

Fizeram-se presentes no cerne da criação das cidades reais os preceitos da urbanística portuguesa que correspondiam, conforme explica Bueno (2001, p. 294), a um “partido urbanístico tipicamente europeu, mediterrâneo e atlântico, empregado em cidades famosas de Portugal [...]”. Longe de terem sido produto do mero acaso⁴⁸, todas essas cidades foram implantadas em posição topográfica de cota elevada, para garantir a defesa do sítio e a segurança da sua população em caso de ataque do inimigo, tendo sido a maioria delas situada em uma baía ou próximo a ela (São Luís, Salvador, Rio de Janeiro) ou, então, vizinho à barra de um rio (Natal, São Cristóvão⁴⁹, Filipeia e Belém).

A tese defendida por Berthilde Moura Filha (2004) sobre a formação urbana da cidade de Filipeia, atual João Pessoa, no período colonial traz luzes sobre as razões que levaram à escolha dessa situação geográfica ideal para a implantação dos núcleos sob os moldes da urbanística lusa. Esta autora faz uma análise pormenorizada da posição dos primeiros aglomerados urbanos em relação aos cursos e massas d’água que os banhavam, se estavam ligados às águas fluviais ou às oceânicas, condição que exprime a maritimidade ou não desses espaços fundantes, questão que muito nos interessa para tecermos considerações sobre o protagonismo dos núcleos portuários na formação urbana do Brasil colonial.

As descrições dos cronistas quinhentistas e a localização dos núcleos urbanos, constantes nos mapas estudados pela citada autora, demonstram que aqueles núcleos criados por iniciativa da Coroa portuguesa – Salvador e Rio de Janeiro – foram fundados nas terras abrigadas por grandes baías (de Todos os Santos e da Guanabara, respectivamente); Natal e Filipeia, fundadas nas margens de rios, a algumas léguas da costa.

⁴⁶ Conforme explica Teixeira, R. (2009, p. 41), a cidade de Natal foi “a única aglomeração que possuiu título de cidade no Rio Grande do Norte durante mais de duzentos anos, se beneficiava desse título apenas por razões geopolíticas. Era um título lisonjeador, porque Natal era tão somente um burgo extremamente modesto desde sua fundação, em 1599, e assim permaneceu por muito tempo”.

⁴⁷ Segundo consta no estudo da evolução urbana de São Cristóvão, no documento técnico do seu plano urbanístico (1980), o núcleo de povoamento inicial foi fundado às margens do rio Sergipe; na descrição do Livro que dá Razão ao Estado do Brasil, é descrito como cidade: “uma povoação de casas de taipa coberta de palha, pequena, a qual chamam Cidade de São Cristóvão”. Este ponto foi depois abandonado (AZEVEDO, 1980, p. 18).

⁴⁸ Condição defendida por Robert Smith e Sérgio Buarque de Holanda, já superada pelos estudiosos do assunto através de pesquisas regionais e locais sobre a formação dos núcleos coloniais brasileiros.

⁴⁹ É importante ressaltar que os três sítios onde foram estabelecidos os primeiros núcleos povoados de São Cristóvão eram próximos às barras de rios; o primeiro, do rio Sergipe, e os dois seguintes, incluindo o definitivo, do rio Poxim e Vaza-Barris, respectivamente (AZEVEDO, 1980, p. 19).

Ao contrário das cidades reais, os outros aglomerados urbanos criados na mesma época por iniciativa dos donatários, localizaram-se próximo a barras de rios, em ilhas ou nas margens fluviais (como Ilhéus, Porto Seguro, Espírito Santo e São Vicente). No caso de Olinda, também fundada pelo seu donatário, foi implantada em cota elevada, mais próxima ao mar, tendo sido dotada de um deficiente porto marítimo, que Recife sobrepujou (MOURA FILHA, 2004).

A sobredita autora sustenta que as primeiras aglomerações urbanas no território brasileiro localizavam-se predominantemente na costa, conforme evidenciam os estudos de Bueno (2011), anteriormente citados. Moura Filha (2004) dá relevo a essa configuração ao defender, ao contrário do que afirmava Robert Smith, que esses núcleos urbanos não estiveram situados à beira-mar, mas preservavam uma ligação vital com o oceano, pois foi ele essencial à lógica portuguesa de ocupação e comunicação no período colonial.

[Roberth] Smith também afirma que “quase totalidade das povoações foi localizada na costa, diretamente à beira mar”. De fato, a maior parte delas estava na costa, mas dificilmente eram diretamente expostas ao mar. A exemplo, as cidades de Filipéia na Paraíba e de Natal no Rio Grande, colocadas a algumas léguas da barra dos rios onde se situaram, levaram séculos até suas malhas urbanas alcançarem o mar (MOURA FILHA, 2004, p. 129).

Explica Moura Filha (2004) que esse padrão de implantação do núcleo em relação à costa, de manter certa distância do mar sem afastar-se dele a ponto de perder um contato fácil, estava associado à defesa dos primeiros aglomerados urbanos contra possíveis invasões, em que a adoção do sítio em cota elevada contribuía para a eficiência do sistema defensivo. Assim, demonstra esta autora que a fundação desses núcleos foi acompanhada pela implantação de sistemas defensivos, com a construção de fortificações nas entradas das barras de rios ou baías⁵⁰.

Esta situação de implantação e posição geográfica em relação ao mar, onde estava o fundeadouro que o interligava à metrópole e porta de entrada para inimigos, não cumpria apenas o propósito de proteger a cidade ou vila colonial, mas também atendia à indispensável comunicação através das águas atlânticas, fator primordial de sobrevivência naqueles tempos.

Os estudos de Moura Filha (2004) ressaltam o fato de que esse padrão de implantação estava também associado à possibilidade de se fazer portos “em águas mais tranquilas,

⁵⁰ As questões acerca da defesa do território brasileiro nos tempos coloniais e especialmente do trecho da costa que integra Jaraguá serão tratadas nas seções 4 e 5, que reúnem todo um cabedal teórico e expõem rica documentação iconográfica das fortificações projetadas e/ou construídas na costa alagoana.

protegidos das correntes e ventos do oceano, o que facilitava a ancoragem e o carregamento das embarcações”. Consideramos, além dos fatores de defesa e comunicação, que as condições naturais de navegabilidade dos ancoradouros, conhecidas desde o reconhecimento da costa nas primeiras expedições, tiveram papel decisivo na definição da implantação dos primeiros núcleos. Por outro lado, se um bom ancoradouro, como vimos nas seções anteriores, reunia componentes facilitadores para a vital comunicação atlântica e a realização do comércio marítimo, também correspondia, por consequência, a um ponto frágil da costa, pela possibilidade que oferecia de abrigar esquadras inimigas.

Para uma melhor análise da relação entre a formação dos primeiros núcleos brasileiros e a sua posição geográfica em relação a um ancoradouro seguro, foi elaborada a Tabela 5, nas páginas seguintes, a partir do célebre trabalho de Reis Filho (1968) sobre a formação da rede urbana brasileira⁵¹, que reúne informações sobre a posição geográfica das primeiras vilas e cidades, além, quando as fontes possibilitaram, das características dos seus respectivos portos. As colunas desta tabela foram preenchidas com as descrições de cada um dos portos da respectiva vila ou cidade, contidas nos tratados dos primeiros cronistas: Gândavo (c. 1570), Gabriel Soares de Souza (c. 1587) e Frei Vicente do Salvador (c. 1627), além daqueles descritos na *Corografia Brasileira* de Ayres de Casal (c. 1816), que serviram também de fonte para o sobredito autor na obtenção das datas de fundação das vilas e cidades brasileiras entre os séculos XVI-XVIII, que nos serviu de base.

⁵¹ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução urbana do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

Tabela 5 – Relação de vilas e cidades fundadas no século XVI com indicação da sua posição geográfica e descrição dos portos

Capitania	Vila ou cidade	Fundação	Posição geográfica	Porto
Rio Grande do Norte	Natal (cidade)	1599	“Esta vantajosamente situada sobre a margem direita do Rio Grande, meia légua acima da sua embocadura” (CASAL, 1817, p.280).	“Não tem portos, nem baías capazes de recolher esquadras de navios de alto bordo (CASAL, 1817, p.278)”.
Paraíba	Filipéia de Nossa Senhora das Neves (cidade) - atual João Pessoa	1585	“[...] sobre a margem direita, e três léguas acima da embocadura do rio, que lhe empresta o nome [Paraíba]” (CASAL, 1817, p.275).	“O que fica dentro do Rio Paraíba é o mais frequentado (CASAL, 1817, p.273)”. “O rio da Paraíba, que nas cartas de marear se chama de S. Domingos [...] assim é muito maior porto, e capaz de maiores embarcações, que o de Pernambuco, do qual dista 22 léguas de costa para a banda do norte (SALVADOR, 1918, p.222).
Pernambuco	Igarassu (vila dos Cosmos) - atual Igarauçu	1536	“que está quatro léguas pela terra dentro” (GÂNDAVO, 2008). “[...] está junto ao rio de Igarauçu” (SOUZA, 1851).	--
	Olinda (vila)	1537	“principal povoação em um alto à vista do mar” (GÂNDAVO, 2008).	“Uma légua da povoação de Olinda para o sul está um arrecife ou baixo de pedras, que é o porto onde entram as embarcações. Tem a serventia pela praia e também por um rio pequeno que passa por junto da mesma povoação (GÂNDAVO, 2008)”.
Sergipe	São Cristóvão (cidade)	1590	“[...] bem situada num terreno levantado junto ao Rio Paramopama, que e um ramo do Vaza-Barris, cinco leguas distante do mar (CASAL, 1817, p.250)”.	--
Bahia	Porto Seguro (vila)	1535	“tem duas povoações que estão distantes das dos ilhéus trinta léguas em altura de dezesseis graus e meio: entre as quais se mete um rio que faz um arrecife na boca como enseada, onde os navios entram (GÂNDAVO, 2008, p.102)”	“O nome de Porto Seguro dado a enseada, onde surgira a armada descobridora, passou logo a ser particular ao surgidouro do Rio Buranhen com o estabelecimento da colônia (CASAL, 1817, p.215)”.

	Santa Cruz (vila) - atual Santa Cruz Cabralia	1536	<p>“Neste Porto de Santa Cruz esteve Pedro Álvares Cabral, quando ia para a Índia, e descobriu esta terra e aqui tomou posse dela, onde esteve a vila de Santa Cruz, a qual terra estava povoada então de tupiniquins (SOUZA, 1851, p.82)”.</p> <p>“que teve princípio na Baía Cabralia, mudada pelos seus mesmos moradores para junto do Rio de Joao de Tiba, foram fundações do primeiro donatário (CASAL, 1817, p. 216)”.</p>	“Neste porto de Santa Cruz entram naus da Índia de todo o porte, as quais entram com a proa loeste, e surgem numa enseada como concha, onde estão muito seguras de todo o tempo (SOUZA, 1851, p.82)”.
	S. Jorge dos Ilhéus (vila) - atual Ilhéus	1536	“a qual está em cima de uma ladeira à vista do mar, situada ao longo de um rio onde entram os navios (GÂNDAVO, 2008 p.102)”.	
	Salvador da Bahia de Todos os Santos (cidade)	1549	“A cidade do Salvador está situada na Bahia de Todos os Santos uma légua da barra para dentro, num alto, com o rosto ao poente, sobre o mar da mesma baía (SOUZA, 1851, p.133).	<p>“tem uma baía muito grande e formosa, há três léguas de largura, e navega-se quinze por ela dentro, tem muitas ilhas [...] (GÂNDAVO, p.37-38)”</p> <p>“é meia légua da barra para dentro, por ser aqui o porto mais quieto, e abrigado para os navios (SALVADOR, 1918, p.41)”.</p>
Espírito Santo	Espírito Santo (vila)	1535	“essa barra faz uma enseada grande, a qual tem umas ilhas dentro, e entra-se nordeste-sudoeste. [...] no cabo desta baía fica a ilha de Duarte de Lemos, onde está assentada a vila do Espírito Santo (SOUZA, 1851, p.91)”	“Tem um rio mui grande onde os navios entram (GÂNDAVO, 2008, p.45)”.
	Nossa Senhora da Vitória (vila) – atual Vitória	1551	<p>“da ponta do Tubarão à ponta do morro de João Moreno são duas léguas, onde está a vila de Nossa Senhora da Vitória (SOUZA, 1851, p.90)”.</p> <p>“Esta situada em anfiteatro no lado ocidental duma ilha de quatro para cinco léguas de circuito, sobre a espaçosa Baía do Espírito Santo (CASAL, 1817, p.212)”.</p>	--
Rio de Janeiro	São Sebastião do Rio de Janeiro (cidade) – atual Rio de Janeiro	1565	<p>“num alto, numa ponta de serra que está defronte da ilha de Viragalham, a qual está lançada deste alto por uma ladeira abaixo (SOUZA, 1851, p.101)”</p> <p>Esta povoação está junto da barra, edificada ao longo de um braço de mar: o qual entra sete léguas pela terra dentro, e tem</p>	“Ao pé desta cidade, defronte da ponta do arrecife dela, tem bom surgidouro (SOUZA, 1851, p.101)”.

			cinco de travessa na parte mais larga (GÂNDAVO, 2008, p. 103).	
			“impropriamente se chama Rio, porque antes é um braço de mar, que ali entra por uma boca estreita, que se pode facilmente defender de uma parte a outra com artilharia; mas dentro faz uma baía, ou enseada em que entram muitos rios, e tem perto de quarenta ilhas (SALVADOR, 1918 p. 47)”	
São Paulo	S. Vicente (vila)	1532	<p>“[...] e no cabo da sua capitania tomou porto no rio que se agora chama de São Vicente, onde se fortificou e assentou a primeira vila, que se diz do mesmo nome do rio, que fez cabeça da capitania (SOUZA, 1851, p.111-112)</p> <p>“[...] no rio está uma ilheta, além da qual, à mão direita, está a vila de São Vicente, que é a cabeça desta capitania (SOUZA, 1851, p.111).”</p> <p>Na ilha de dentro há duas povoações, uma chamada de Santos, outra de São Vicente como o rio, [...] (SALVADOR, 1918, p.89).</p>	“E quem vem do mar em fora para conhecer a barra, verá sobre ela uma ilha com um monte, da feição de moela de galinha, com três mamilões. Por esta barra entram naus de todo o porte, as quais ficam dentro do rio mui seguras de todo o tempo, pelo qual entra a maré cercado a terra de maneira que fica em ilha muito chegada à terra firme, e faz este braço do rio muitas voltas (SOUZA, 1851, p.110-111)”.
	São Paulo de Piratininga (vila) - atual São Paulo	1554	<p>“Pelo sertão nove léguas do rio de São Vicente está a vila de São Paulo (SALVADOR, 1918, p.89)”.</p> <p>“Outra está doze léguas pela terra dentro chamada São Paulo” (GÂNDAVO, 2008, p.103).</p>	“São Paulo [...]12 léguas ao noroeste de Santos, que é o seu porto (CASAL, 1816, p.109)”.
	Nossa Senhora da Conceição de Itanhaém - atual Itanhaém	1561	“Na ponta desta barra [do rio S. Vicente], da banda de leste, está a vila de Nossa Senhora da Conceição” (SOUZA, 1851, p.111).	
	Santos	1545	<p>“[...] vantajosamente situada no lado setentrional da Ilha de São Vicente” (CASAL, 1816, p.111).</p> <p>Indo pelo Rio de São Vicente acima, antes que cheguem à ilha que nele está, à mão direita dele, está a boca do esteiro e perto da vila de Santos, por onde entra a maré, cercado esta terra até se juntar com estoutro esteiro de São Vicente; e entrando por este esteiro de Santos, à mão esquerda dêle está situada a vila do mesmo nome, a qual fica também em ilha cercada de água toda, que se navega com barcos (SOUZA, 1851, p.113).</p>	“São Paulo [...]12 léguas ao noroeste de Santos, que é o seu porto (CASAL, 1816, p.109)”.

		Na ilha de dentro há duas povoações, uma chamada de Santos, outra de São Vicente como o rio, [...] (SALVADOR, 1918, p.89).	
Nossa Senhora das Neves de Iguape (vila) - atual Iguape	1577	Vila de Iguape, situada na extremidade da lagoa em sitio vistoso, e pouco afastada da margem direita do Rio Assungui, que comumente toma o nome da vila (CASAL, 1816, p.108).	
São João Batista de Cananéia (atual Cananéia)	1587	Cananeia, vila pequena, e vistosamente situada em uma pequena ilha, que fica 3 leguas dentro da barra do seu nome, encostada ao continente, e dele separada por um canal estreito (CASAL, 1816, p.105).	Pela Barra da Cananeia entram Sumacas (CASAL, 1816, p. 103);

Fonte: autora, adaptado de CASAL, 1817; GÂNDAVO, 2008; REIS FILHO, 1968; SALVADOR, 1918; SOUZA, 1851.

É plausível concluir, a partir da análise dos dados tabelados, que a maioria das cidades e vilas fundadas no século XVI estavam próximas a portos marítimos ou fluviais, fato que corrobora para justificar o fato de essa condicionante geográfica ser “pré-requisito” fundamental à implantação daquelas, assim como defenderam Reis Filho (1968) e Bueno (2011) e Moura Filha (2004).

É relevante notar que, nos casos em que foi possível extrair a descrição dos portos, percebe-se que a maioria deles é identificada como bons surgidouros, sendo alguns destacados por serem capazes de receber embarcações de grande porte, à exceção da cidade do Natal, cuja descrição das condições de navegabilidade dos seus ancoradouros somente foi registrada por Casal (1817), que os qualificou como inferiores. Salvador (cabeça do Brasil entre os anos 1549-1763) e Rio de Janeiro, fundados nas Baías de Todos os Santos e da Guanabara, respectivamente, e Olinda, próxima ao seu porto, Recife, correspondiam, segundo os estudos de Russell-Wood (2014), à tríade dos portos coloniais, nessa ordem. Nas palavras desse autor, no período colonial, “a costa litorânea brasileira está repleta de portos seguros por elementos da natureza como promontórios, bancos de areia ou recifes”.

Em contraste com o pensamento de Russell-Wood (2014), Miller (2000) faz uma crítica à historiografia brasileira quanto à ideia de que o Brasil possui excelentes fundeadouros. Segundo ele, a abundância de portos seguros no litoral brasileiro é uma afirmação equivocada, pois deriva de investigações baseadas na limitada visão geográfica do problema e da escassez de pesquisas sobre o assunto. Os estudos sobre os portos brasileiros são realizados de forma isolada, não considerando outras regiões além da América latina, conclui Miller (2000). Este autor defende, por exemplo, que o número de portos brasileiros se aproxima ao da região da África com que o Brasil tinha relações comerciais e ao da América espanhola; entretanto, comparando-se este número ao das regiões do Mar do Norte e do nordeste da América do Norte, verifica-se uma desvantagem.

Os portos alagoanos da época colonial estavam localizados ao longo da barreira de recifes de coral que definiram as condições de navegabilidade e fundeação da costa da capitania de Pernambuco. Os ancoradouros correspondiam a algumas interrupções dessa barreira, que proporcionava um número superior de pontos de ancoragem no quadro das capitanias do Norte, embora esses portos fossem marcados por entradas perigosas e águas rasas, conforme explica Miller (2000). Opinião esta compartilhada por McCreery (2008), ao demonstrar que, no caso de Recife, apesar dessa barreira garantir a proteção das embarcações dentro do fundeadouro, a entrada e saída de maiores embarcações desse porto, quando os ventos eram contrários, tornavam-se perigosas.

É importante contrapor a visão dos supracitados autores a alguns exemplos do tempo colonial que demonstram a polarização de predicativos sobre um mesmo porto. Hutter (2005) apresenta diferentes relatos do porto de Recife por homens do mar, um pirata inglês e um tripulante francês. Esse porto era visto pela singularidade da barreira de recifes que marcava a costa pernambucana, ora como um bom fundeadorouro seguro, ora como de difícil e perigoso acesso. Para essa autora, “os arrecifes – no Nordeste – se de um lado complicavam as manobras da entrada do porto, de outro foram vistos como ótima proteção natural para os navios, uma vez ancorados” (HUTTER, 2005, p. 257).

Este é o panorama que se buscou construir relacionando os portos à fundação dos primeiros aglomerados urbanos da colônia brasileira predominantemente litorânea entre os séculos XVI e XVII, destacando a relevância dos espaços portuários na construção do mundo ibérico, para sua defesa e controle, em que os portos uniram sociedades tão distintas, antes separadas pela imensidão do “mar oceano” e, em especial, afirmando o poder metropolitano português sobre o Brasil. Esta relevância da função portuária como vital à existência da colônia brasileira continuou nos séculos seguintes, mas de maneira acentuada e envolvendo outros aspectos que consagraram o Brasil como a mais importante e lucrativa colônia do império marítimo português.

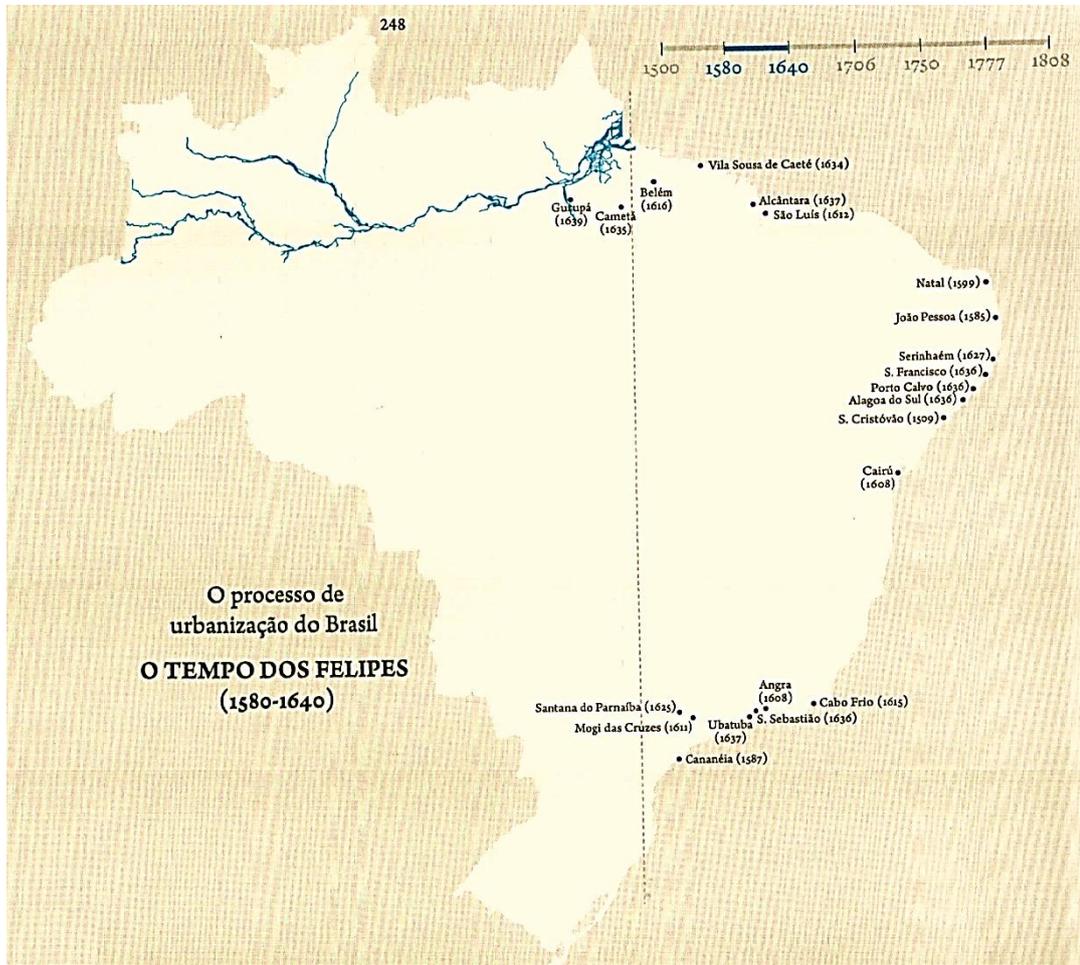
Seguindo o curso do processo de urbanização do Brasil, no século XVII, a colônia progrediu economicamente pelo desenvolvimento da indústria açucareira, iniciada no século anterior. O maior interesse de Portugal pelo Brasil, após o fim da União Ibérica em 1640, com a decadência do comércio do Oriente e Índia, esteve também associado, além de à indústria açucareira, a fatores ligados à segurança do seu domínio ultramarino nas Américas, motivados pelos assédios de ingleses e franceses à costa brasileira (BUENO, 2011).

Segundo Reis Filho (1968), a ocupação do território brasileiro no tempo dos Felipes caracterizou-se por um avanço da política urbanizadora portuguesa em direção ao norte dos seus domínios na América. O povoamento desta região com a fundação de novas vilas deveu-se, diretamente, ao objetivo de defender o território contra os franceses. Tanto a conquista do Norte quanto a do Nordeste nos tempos da União das Coroas foram, conforme explicita o autor, “uma conquista feita aos franceses”.

Se nos primórdios da colonização os indígenas eram um forte obstáculo à fixação dos colonos, a vitória dos portugueses sobre estes inimigos da terra possibilitou, a partir dos seiscentos, o povoamento do meio rural, levando à dispersão da população e a seu acréscimo nessas áreas interioranas, assim como ocorreu em Alagoas enquanto parte sul da Capitania de Pernambuco com a fundação de Porto Calvo, Alagoas do Sul e Penedo (São Francisco). Esse novo quadro da ocupação do território brasileiro pode ser visualizado no mapa de Bueno

(2011) (Figura 15), que representa o processo de urbanização no tempo dos Felipes (1580-1640).

Figura 15 – Processo de urbanização do Brasil no tempo dos Felipes (1580-1640).



Fonte: BUENO, 2011.

Em termos gerais, na segunda metade do século XVII, período análogo à mudança de interesse da Coroa portuguesa do Oriente para o Ocidente, foi instituída a centralização política e administrativa do Brasil. Essa nova fase foi distinta da política descentralizadora praticada nos tempos anteriores, quando prevaleceu o poder dos donatários das capitanias nas ações de colonizar as terras e na decisão da fundação de vilas, entre outras autoridades autônomas que possuíam e concediam certa independência aos poderes locais, principalmente no meio rural, com os senhores de engenhos (REIS FILHO, 1968).

A segunda metade dos seiscentos foi um período marcado por momentos de instabilidade econômica que impactaram diretamente o processo de urbanização da colônia brasileira. Devido à queda do preço do açúcar, pela concorrência dos holandeses, houve uma

interrupção da expansão da agricultura de exportação, o que levou os proprietários rurais a perderem, em parte, seu poder. Essa conjectura econômica ocasionou um maior investimento da Metrópole no setor do comércio urbano, com a transferência de portugueses envolvidos com o tráfico marítimo para o Brasil.

Essa nova política favoreceu diretamente os grandes centros litorâneos (Rio de Janeiro, Salvador e Olinda, e depois Recife), correspondentes, em sua maioria, a cidades fundadas pela Coroa, onde foi implantado um aparato jurídico-administrativo para seu controle político e econômico, numa evidente centralização de recursos régios que proporcionou um impulso ao comércio marítimo nesses espaços portuários de grande influência. Essa concentração produziu uma maior dependência dos centros menores aos maiores, aqueles quase todos equivalentes a vilas fundadas pelos donatários durante a política descentralizadora (REIS FILHO, 1968).

Considerando o cenário de dependência das comunicações marítimas entre Metrópole e colônia para a manutenção do fluxo econômico e a lucratividade dos mercadores da praça de Lisboa e dos principais centros mercantis brasileiros, as vilas e cidades possuidoras de ancoradouros seguros garantiram a sua hegemonia. Com base nas considerações acima apresentadas, infere-se que a política administrativa e econômica portuguesa para o Brasil, nos primeiros dois séculos de colonização, beneficiou diretamente os núcleos portuários de maior porte, que concentravam consideráveis atividades comerciais marítimas, como Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia. A política de centralização portuguesa para o Brasil favoreceu sobremaneira esses portos, levando-os a concentrar os fluxos econômicos e de poder, e colocando-os em posição cimeira nos séculos posteriores.

Johnson e Silva (1992) dão relevo a esse papel precípuo dos portos coloniais marítimos para a prosperidade da economia ultramarina; sustentam que não existem engenhos sem portos. Destacam esses autores o protagonismo de Recife, Rio de Janeiro, São Vicente, Bahia, Vitória e Ilhéus para desempenhar o importante papel de pontos nodais nas redes produtivas das regiões açucareiras que se localizavam estrategicamente ao redor dos grandes portos do mar. Nas palavras desses autores fica patente a indissociável relação entre esses dois espaços coloniais:

Embora os engenhos fossem sem dúvida os <<motores>> críticos da economia brasileira a partir de meados do século XVI, o comércio que os tornou lucrativos centrava-se nas cidades. E, assim como os senhores de engenhos se ligaram aos mercadores urbanos, os engenhos se ligaram aos portos de mar adjacentes, de onde o seu açúcar era exportado (JOHNSON E SILVA, 1992, p. 276-277).

Sobre essa hierarquia portuária na rede urbana, Nestor Reis Filho (1968) ressalta a existência dessa dependência não só econômica, mas também administrativa, militar, religiosa e judiciária, entre os centros de diferentes escalas, prevalecendo no contexto colonial a posição estratégica dos portos marítimos e cidades portuárias, ao afirmar que:

Suas relações [dos centros maiores] com os núcleos menores, com os quais formavam sistemas regionais, desenvolviam-se principalmente em nível administrativo, militar, religioso e judiciário. Para o atendimento desses objetivos procurava-se utilizar um grande abrigo marítimo, como a baía de Guanabara, a de todos os Santos e os portos de S. Luiz e Belém ou mesmo Recife para os holandeses. Esse abrigo permitia sempre a ancoragem segura das esquadras e das embarcações de comércio e o aproveitamento das terras circundantes para a instalação de numerosas unidades agrícolas, as quais, além de explorarem os benefícios dessa situação, iriam, de vários modos, servir de retaguarda rural para os respectivos centros. Esses por sua vez ficariam instalados em locais facilmente defensáveis e protegidos (REIS FILHO, 1968, p.122-123)

Importa destacar o protagonismo dos grandes centros portuários marítimos, ao considerar os portos atlânticos como espaços fundamentais e estratégicos para a manutenção dos domínios de *El Rey* no Brasil. Esses centros marítimos, onde foram concentradas as políticas econômicas e administrativas coloniais – Salvador, Rio de Janeiro e Olinda, e depois Recife –, conseguiram sobressair entre as demais cidades e vilas coloniais, mantendo essa hegemonia ao longo do século XVIII. Favorecidos, todos eles, por possuir portos dotados de atributos naturais favoráveis à aportagem segura de embarcações de grande calado – baías de Guanabara no Rio de Janeiro e de Todos os Santos de Salvador e no Recife de Pernambuco, na faixa de mar protegida pelos arrecifes –, neles floresceu o comércio marítimo ultramarino que levou à riqueza de seus habitantes e do Brasil, e acima de tudo do Reino português, pelas amarras que instituiu sobre sua colônia através da proteção mercantil ao impedir a comercialização dos produtos brasileiros com outras nações europeias⁵².

Neste cenário de ampliação da rede urbana dos domínios lusos no Brasil, estavam os povoados, vilas e cidades portuárias do litoral, inseridos em escalas de influência territoriais, interligados fisicamente aos núcleos urbanos do interior por terra, vias de comunicação bastante precárias na época, bem como pelas águas fluviais e lacustres que desembocavam no oceano.

Esta rede de caminhos hídricos foi decisiva para a configuração do território brasileiro, tendo participação direta no lento processo de formação da incipiente rede urbana, que dependia diretamente das comunicações internas entre os distantes núcleos coloniais

⁵² Sobre o tema da proteção mercantil exercida por Portugal no Brasil colônia, consultar Russell-Wood (1998). Este autor será abordado na seção 4, quando do estudo da defesa dos portos coloniais brasileiros.

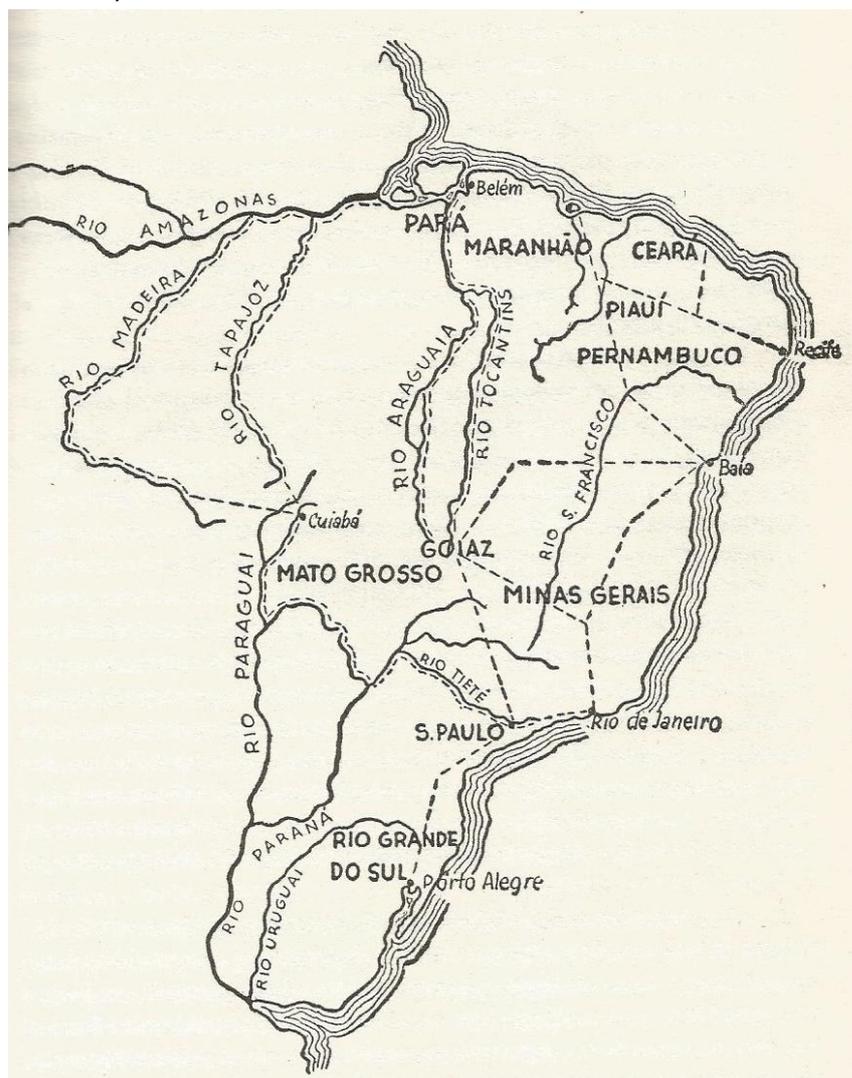
dispersos no litoral e os do interior. Para Caio Prado Júnior (2012), a comunicação da colônia era fragmentada, pois estava baseada em sistemas autônomos, o do litoral e do interior, sem conexão direta entre eles. Somente as vias marítimas compensavam essa bipartição a princípio, quando a ocupação concentrava-se majoritariamente no litoral, dando unidade ao território brasileiro, cumprindo um papel integrador:

Essas vias penetradoras, sejam por terra, sejam pelos rios, e que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas independentes entre si, vão dar uma disposição fragmentária das comunicações em que cada qual, por si e sem conexão direta com as demais, forma um sistema autônomo constituído de seus dois extremos, litoral e interior, ligados pela via e levando uma vida mais ou menos à parte. Esses sistemas sucedem de norte a sul ao longo de toda a costa brasileira, desde o mais setentrional, instalado na bacia amazônica até o último ao sul, no Rio Grande. Eles se articulam entre si, a princípio, unicamente pela via marítima, que é que mantém a unidade de todo. Mas à medida que o povoamento penetra no interior, e com ele as vias que o acompanham, essas, embora partindo de ponto do litoral às vezes muito apartados um do outro, acabam convergindo no interior (PRADO JÚNIOR, 2012, p. 110).

O traçado esquemático dessa rede de comunicação do Brasil colonial foi representado por Caio Prado Júnior (2012) na Figura 16. Fica patente o peso que tiveram as rotas marítimas para a formação do território brasileiro nos tempos coloniais.

Dentro dessa conjectura de comunicação e configuração territorial, é possível reconhecer nesses pontos de destino na costa atlântica, ponto nodal das redes econômicas e de poder que exerciam sua hegemonia não apenas pelo poder econômico e político que desempenharam no comércio transatlântico, mas também num mercado interno que se servia da cabotagem. Se nos primórdios da colonização as cidades reais marítimas exerciam sua hegemonia pela concentração de comércio marítimo e aparatos administrativos e jurídicos, mesmo com a ampliação da rede urbana em direção ao interior do território, os grandes centros portuários como Rio de Janeiro, Salvador e Recife continuaram a exercer sua influência sobre os demais, pela centralidade garantida pelos recursos da metrópole neles aplicados e por receberem o maior volume de produção que movimentava o comércio atlântico, sustentáculo de Portugal.

Figura 16 – Traçado esquemático das grandes comunicações internas, terrestres e fluviais do Brasil colônia.

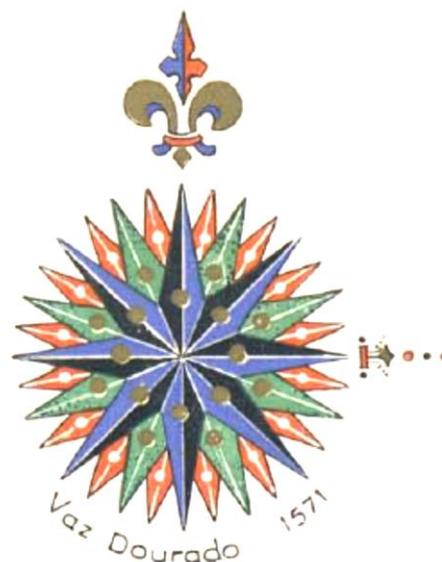


Fonte: PRADO JÚNIOR (2012, p.111).

No contexto portuário da colônia, Jaraguá situava-se geograficamente entre Recife e Salvador, dois principais portos da colônia, foco dos interesses e investimentos da Coroa portuguesa para o Brasil. O primeiro, ao norte, centro de poder econômico representado por Pernambuco, capitania à qual Jaraguá pertencia, que tinha em Olinda a sede administrativa, sendo Recife seu porto do mar; o segundo, ao sul, o porto da capital do Brasil (1549-1763), centro das decisões político-administrativas e jurídicas de todo o domínio luso na América.

2 UM PORTO AO SUL DA CAPITANIA DE PERNAMBUCO

“Descoberto” o Brasil, era preciso desvendá-lo, protegê-lo e desenhar os seus limites e contornos litorâneos. Através das expedições de desbravamento foram os portugueses conhecendo paulatinamente os portos seguros e registrando-os nas cartas da nova conquista. Em seguida, inaugurado o processo de colonização, os colonos lusitanos passaram a produzir os “efeitos da terra” que fizeram florescer o comércio marítimo. Trataremos destes tempos primeiros em que Jaraguá esteve ausente na cartografia quinhentista, foi um porto ao sul da Capitania de Pernambuco e passou a firmar uma relação geográfica estreita com a região lagunar e seus sesmeiros, entre a segunda metade do século XVI e início do XVII.



2.1 A “invisibilidade” de Jaraguá nos primeiros tempos

Procuramos investigar a seguir as possíveis causas da ausência de Jaraguá nas fontes quinhentistas, cartográficas e textuais, produzidas como resultado das ações iniciais de reconhecimento e controle da costa brasileira, período antecedente ao surgimento da capitania de Pernambuco, da qual fez parte o território alagoano por quase três séculos, entre 1534 e 1817.

Nos primórdios da colonização portuguesa do Brasil foram lançadas as bases para a ocupação da região hoje correspondente a Pernambuco e estados vizinhos, que foi beneficiada pela maior proximidade geográfica da capital lisboeta, tendo Pernambuco alcançado a posição de capitania mais próspera do Brasil na segunda metade do século XVI. Assim, a história da ocupação do território pernambucano e, por conseguinte, do território alagoano, remonta às primeiras décadas do “descobrimento”.

A rigor, entre 1501 e 1533 processou-se o “desvendamento e guarda da costa” brasileira pelos portugueses através das expedições exploratórias enviadas pela Coroa para o reconhecimento do litoral e estabelecimento de feitorias em alguns pontos costeiros. Tinham como objetivo também a exploração do pau-brasil, produto valorizado no mercado europeu, obtido a partir do escambo com os indígenas. Em troca de bugigangas europeias e utensílios de metal, os silvícolas cortavam e levavam “os brasis” até as naus lusas, como também francesas e espanholas que praticavam o contrabando desta matéria-prima na costa brasileira, dominada pelo gentio e quase vazia de portugueses, com exceção dos desertores, aqui deixados desde o descobrimento cabralino e nas expedições subsequentes (JOHNSON E SILVA, 1992).

Nesses primeiros anos após o “descobrimento”, foi pouca a atenção dedicada pelos lusitanos à sua nova colônia na América. Em plena expansão marítima para o Oriente, a Coroa ateu-se a este mercado lucrativo, já estabelecido na Europa, cingindo-se a explorar o comércio de pau-de-tinta nas terras recém-descobertas do outro lado do Atlântico, conforme argumentam os autores supracitados no trecho da sua obra, transcrito abaixo.

os produtos que o litoral do Brasil podia proporcionar aos Europeus nas primeiras décadas do século XVI estiveram longe de suscitar um interesse semelhante ao que nos meios comerciais produziram as mercadorias do Oriente. Todavia, nem por isso o pau-brasil, principalmente, e alguns animais da terra, valorizados pela sua novidade no Velho Mundo, deixaram de determinar empreendimentos com objectivos económicos [...] (JOHNSON E SILVA, 1992, p.95).

Portanto, distante do foco dos interesses do império português, que se concentrou nas Índias, as primeiras incursões ao Brasil tiveram caráter de ocupação transitória, com o fito de

atender ao comércio do pau-brasil e garantir a soberania lusa através do controle do litoral, o que lhe era assegurado pelo Tratado de Tordesilhas. Era essencial para a Coroa portuguesa defender suas posses além-mar contra os sucessivos assédios franceses à costa que, com o apoio do gentio, contrabandeavam o único produto da terra que sustentou os laços econômicos com a conquista americana. Nesse momento de desbravamento das posses na América, os portugueses, através de um verdadeiro estudo pautado pelos avanços da navegação ultramar que haviam alcançado, foram paulatinamente descobrindo os contornos e acidentes geográficos do litoral, que foram sendo registrados pelos seus cartógrafos.

Ocorreram nesse período de exploração das matas do pau-de-tinta no vasto território dominado pelos silvícolas, as primeiras ações do Reino Português para o território que foi em seguida a capitania de Pernambuco. Os primeiros exploradores lusitanos descobriram a capacidade de abrigo e profundidade do “porto de Pernambuco”, como era conhecida hoje a denominada “Barra de Itamaracá”, região que se notabilizou pela qualidade superior do pau-de-tinta. Foi nesse ponto, pela qualidade de seu surgidouro e pela riqueza de suas matas, instalada em 1516 uma feitoria por Cristóvão Jaques na expedição de 1516-1519 (MEDEIROS, 2001). Segundo as fontes primárias exploradas por Johnson e Silva (1992), esses autores admitem a possibilidade de terem existido outros pontos da costa brasileira onde foram instaladas feitorias, além de Itamaracá: ilha de São Vicente, ao sul da baía de Guanabara, no Cabo Frio, na Baía de Todos os Santos. Em suas palavras: “É discutível se em todos esses locais foram ou não construídas feitorias devidamente equipadas”.

Para Medeiros (2001), o estabelecimento desses entrepostos comerciais correspondia a uma ação natural do *modus operandi* português, etapa seguinte às atividades de reconhecimento físico de suas posses, que precedeu o estabelecimento do regime de capitanias hereditárias, cuja proposta era a efetiva colonização do território.

A lógica da ocupação parece obedecer, sempre no caso português, a três passos distintos, sendo o primeiro a fase de *reconhecimento* físico e hidrográfico, quando a nova área é inserida no “mundo conhecido”; a segunda fase é caracterizada pelo *estabelecimento de entrepostos comerciais*, no caso as feitorias, como ocorreu nas costas da Mina, do Ouro e Congo, na África, bem como na Índia; e na terceira fase a *implantação das capitanias*, com a maior transferência de contingente humano propriamente dito, bem como o estabelecimento de outras estruturas coloniais, tais como vilas e engenhos (MEDEIROS, 2001, p.58, grifo do autor).

Assim, ao longo dos primeiros 33 anos do domínio português no Brasil, a descoberta da costa brasileira se processava lentamente devido à sua extensão. A cada viagem que faziam os exploradores, novos pontos costeiros iam sendo desvendados, novos pactos de cooperação com o gentio iam sendo firmados e as cartas de marear iam sendo atualizadas. Neste panorama, a cartografia, por revelar e guardar os caminhos marítimos até as novas

descobertas, tornou-se objeto de cobiça das nações que disputavam a corrida de expansão ultramarina com Portugal e assediavam o litoral do Brasil.

Nesse quadro inicial em que foram lançadas as bases para o posterior povoamento do território brasileiro pelos lusitanos, não há registro do porto de Jaraguá nos documentos produzidos como resultado das primeiras expedições de “desvendamento e guarda da costa” – as duas de Gonçalo Coelho (1501-1502 e 1503-1504); a de 1502-1503⁵³; as de Cristóvão Jaques (1516-1519, 1521-1522 e 1527-1528); e a de Martim Afonso de Souza (1530-1533) – todas analisadas, segundo fontes coevas, por Johnson e Silva (1992), em cuja obra nos baseamos para realizar nossas análises sobre este tema.

Apesar da ausência desde Jaraguá nesses primeiros anos após o “descobrimento” do Brasil, foi marcante a presença de dois cursos d’água alagoanos – rio São Francisco e rio São Miguel – em fontes textuais quinhentistas ligadas a algumas das citadas expedições. Ambos foram batizados na primeira viagem de expedição, em 1501, que teve como piloto Américo Vespúcio. Nesses tempos, “a nomenclatura hagiográfica era imposta, via de regra, colocando os acidentes geográficos sob a invocação do santo correspondente ao mês”⁵⁴. Assim, conforme Francisco Varnhagen (1870) descreveu: “com o calendário na mão” batizou o famoso piloto genovês no dia 29 de setembro o rio de São Miguel e a 4 de outubro, o São Francisco. O outro registro desses acidentes geográficos encontra-se no livro da nau Bretoa, da viagem que fez em 1511, e de que foi armador Fernão de Loronha juntamente com outros três mercadores portugueses. Nele se pode encontrar apenas o registro do avistamento do “rio brasileiro” São Francisco:

A partida da Bretoa teve lugar a 22 de Fevereiro de 1511, um sábado. Abandonada Lisboa, rumou a nau para as Canárias, como era comum nas viagens destinadas ao Atlântico Sul. A chegada a esse arquipélago ocorreria a 28 de fevereiro. Após terem os tripulantes da embarcação procedido nestas águas à pescaria determinada no regimento real, prosseguiu a viagem para o Brasil, logo no dia 30. De acordo com o estipulado no regimento, não se fez qualquer escala. **No dia 6 de Abril puderam os embarcados ver o rio brasileiro de São Francisco.** A 17 do mesmo mês alcançam a Baía de Todos-os-Santos, de onde vêm a partir para Cabo Frio a 12 de Maio. Doze dias depois tinham atingido esse porto (JOHNSON E SILVA, 1992, p.89-91, grifo nosso).

Acredita-se que essa inobservância de Jaraguá, por não ser este ponto da costa digno de registro como tantos outros com iguais características como uma enseada considerável, deve ser tida como natural e compatível com os objetivos da Coroa, haja vista tratar-se de

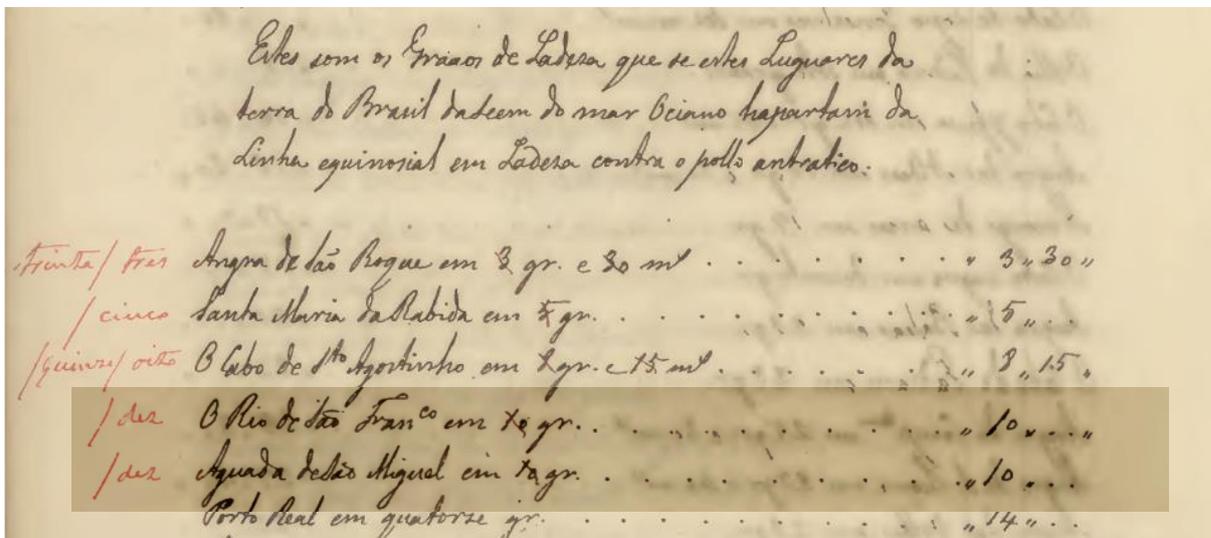
⁵³ Da qual não se tem certeza de seu comandante e esteve supostamente relacionada ao arrendamento das terras brasileiras a um grupo de mercadores, entre eles, Fernão de Loronha (JOHNSON E SILVA, 1992).

⁵⁴ CORTESÃO, 1965, p. 208.

uma fase de exploração. A atenção dada ao rio São Francisco nos parece óbvia pelo porte desse curso d'água, que serve como uma grande via de penetração para o sertão e cuja condição geográfica favorecedora para a colonização lusa se confirmou nos séculos seguintes, tendo ele desempenhado papel central na ocupação e defesa de Alagoas e da Capitania de Pernambuco, servindo-lhe de limite austral.

Sobre o rio São Miguel, ao norte, mais próximo de Jaraguá, apesar de ser um rio pequeno, é plausível afirmar que tenha cumprido a função de ponto de apoio às viagens, onde se podiam fazer aguadas e talvez se abastecer de víveres. É o que se pode inferir da forma que é apresentado – Aguada de São Miguel – na relação “*Estes som os graaos de ladeza que se estes Luguares da terra do Brazil daleem do mar Ociano hapartam da linha equinocial em ladeza contra ho pollo antratico*”, publicada na notável obra de Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*⁵⁵, escrita entre 1505 e 1508, em que também figura o rio São Francisco, ambos colocados a 10° (Figura 17).

Figura 17 – Detalhe da página do manuscrito do *Esmeraldo de situ orbis* da cópia do original disponível no acervo digital da Biblioteca Nacional de Portugal, mostrando o registro dos pontos da costa alagoana: o Rio de São Francisco e a Aguada de São Miguel nos primeiros anos do século XVI.



Fonte: acervo digital BNP.

Se nas fontes textuais dos primeiros anos após o “descobrimento” do Brasil não encontramos vestígios de Jaraguá, este silêncio também se propaga na cartografia quinhentista, onde verificamos a completa ausência desse topônimo e de outros no trecho litorâneo entre os rios São Miguel e São Francisco. A Tabela 6, elaborada a partir do sucinto trabalho “Alagoas na Cartografia Antiga” de Mario Lins Broad (1927), mostra, de forma

⁵⁵ PEREIRA, 1892, p. 16.

patente, como prevaleceram os referidos topônimos – São Miguel e São Francisco – durante o início do século XVI na cartografia das Américas e do Brasil. Nesse período de 32 anos foram acrescentados às cartas apenas três outros acidentes geográficos alagoanos: o rio Alagado, o rio terceiro e as serras de Santo Antônio.

Tabela 6 – Topônimos do litoral de Alagoas registrados na cartografia quinhentista no período de desvendamento e guarda da costa (1501-1533)		
Datação	Cartografia	Topônimos
1502	Planisfério dito Cantino	<i>san Miguel, Rio de Sã fanc°</i>
1502-1505	Planisfério de Caverio	<i>San Michel, Rio de Sam Francesco</i>
1506	Mapa de Kunstmann II	São Miguel e São Francisco
1503-1506	Mapa de Kunstmann III	São Miguel, Serra de S. Antonio, São Francisco
1508	Mapa de Waldseemüller	São Miguel e São Francisco
1513	Carta náutica de Piri Reis	<i>San Megale</i>
1516	Mapa de Waldseemüller	São Francisco
1519	Tabula hec regionais magni Brasilis [Atlas Miller]	<i>R. de Sam Myguell, serra de Santo Antonio, R. alagado, R. de sam f^{co}</i>
1519	Mapa de Visconti de Maiollo	São Miguel e São Francisco
1523	Mapa anônimo de Turim	Rio Alagado, Rio São Francisco
1534*	Carta de Gaspar Viegas	Rio Terceiro, S. Miguel, Serras de Sto. Antonio, Rio Alagado e Rio de São Francisco

*Apesar de fora do intervalo considerado (1501 e 1533) essa carta foi incorporada à tabela por demonstrar todos os topônimos introduzidos no período e por ser a mais próxima do limite do mesmo.

Fonte: autora, adaptado de BROAD, 1927; CORTESÃO, 1965; GUEDES, 2009.

A respeito da identificação desses três topônimos segundo suas designações atuais, Broad (1927) esclarece que o rio terceiro deve ser o Camaragibe; o rio Alagado, possivelmente o rio Poxim, devido à presença de pequenas lagoas em sua foz; e as serras de Santo Antônio, não se pode afirmar com certeza, devido à sua dúbia localização em algumas das cartas, registrada ora ao norte, ora ao sul do rio São Miguel.

Entre os dois pontos dos mapas anteriores [São Francisco e São Miguel] tem a SERRA DE SANTO ANTONIO. Duarte Leite hesita na identificação desta Serra entre Serra de Junqueiro ao sul de S. Miguel e a de Sto. Antonio ao norte (BROAD, 1927, p.115).

O rio Alagado, pela sua colocação entre S. Miguel e o Rio de S. Francisco parece ser o Poxim que embora de curso pequeno tem a particularidade de ver reunidas perto a sua fóz as lagôas Escura, Taboleiro, Aguaxuma e Timbó. Quanto aos Rios Primeiro, Segundo e Terceuri julgamos somente o ultimo colocado em território alagoano e ser o Camaragibe enquanto os dois primeiros serem o Uma e o Ipojuca em Pernambuco (BROAD, 1927, p. 116).

É possível atestar, através da análise deste conjunto de topônimos alagoanos identificados no século XVI, exposto na Tabela 6, como a natureza do processo de elaboração das cartas fazia-se lentamente e por adição. A cada expedição iam-se incorporando às cartas novos acidentes geográficos que serviam de pontos de referência à navegação marítima. Ao regressarem da travessia atlântica para um dos portos portugueses, os nautas passavam as

informações dos acidentes geográficos da longa extensão litorânea às mãos dos cartógrafos, que atualizavam as cartas e difundiam o conhecimento daquelas longínquas terras no Atlântico Sul.

Como enfatizou Joaquim Magalhães (2009, p. 69), “o bom cartógrafo é um bom copista. Limita-se a copiar o já averiguado e a acrescentar o que de novo foi observado. E os que vierem depois farão o mesmo. Pelo que se reconstituem verdadeiras genealogias que indicam as etapas de uma caminhada do saber geográfico”. Assim, ao longo dos séculos o litoral alagoano foi ganhando nas representações cartográficas as suas baías, desembocaduras de rios, novos cursos dessas vias hídricas de penetração, os portos seguros e os arrecifes e bancos de areia que podiam levar ao naufrágio das embarcações.

Reside nas reentrâncias das linhas do litoral de algumas cartas quinhentistas a possibilidade de que a não identificação do topônimo Jaraguá e outros pontos geográficos alagoanos não significasse a sua completa invisibilidade para os navegantes e primeiros exploradores. Acreditamos que, de forma implícita, a cartografia quinhentista guarda importantes significados e pode dizer muito mais sobre o território alagoano nos primórdios do Brasil. Para desvendá-los é preciso concentrar esforços no ato de delinear a costa, e não somente no topônimo como o vestígio da presença mais evidente.

É fato que o vazio existente entre o rio São Francisco e o rio São Miguel, e ao norte deste, não correspondia à realidade geográfica. O cerne da questão está na escolha do que representar no plano cartográfico e dos topônimos a escolher, que deveriam se adequar à realidade e às necessidades dos mareantes que navegavam pela costa alagoana, além dos propósitos da Coroa portuguesa para a representação da sua nova conquista.

Os critérios adotados pelo cartógrafo certamente suprimiam alguns dos outros acidentes geográficos avistados que não os já detalhados. Sendo as representações gráficas da costa um dos pontos de maior interesse do cartógrafo, procuravam acentuar o desenho de uma baía onde se pudesse ancorar, um cabo de difícil passagem e identificar, por meio de símbolos, recifes e bancos de areia que fossem perigosos à navegação. Essas práticas estavam diretamente relacionadas ao reconhecimento dos portos seguros, conforme já esclarecido na seção anterior, quando o tema foi explorado a partir dos estudos de Fernanda Alegria (2000, p. 69) sobre a produção cartográfica portuguesa entre os séculos XVI e XVII, em que “o desenho dos limites costeiros tinha presença dominante, sendo os recortes geralmente exagerados, para facilitar o acesso dos barcos aos portos”.

Com o fito de ilustrar e despertar reflexões sobre a representação da costa alagoana na cartografia quinhentista antes da criação das capitanias hereditárias, particularmente sobre os recortes costeiros, torna-se pertinente estudar duas peças cartográficas portuguesas das

mais conhecidas e de grande relevância para os pesquisadores brasileiros: o planisfério anônimo português conhecido como de Cantino 1502⁵⁶ (Figura 18) e o mapa conhecido como *Terra Brasilis*, publicado no Atlas Miller de 1519⁵⁷ (Figura 19). Essas cartas são verdadeiras “miniaturas do mundo” e “objetos de luxo e arte”, conforme expressão de Magalhães (2009), oferecidas aos que as encomendavam, diferenciando-se das cartas de marear, objetos de trabalho dos nautas. Nesses famosos mapas, se seguirmos a linha costeira, podemos verificar como o desenho exagerado dos recortes é compatível com a linguagem do cartógrafo que serviu ao propósito da navegação.

A distância temporal de 17 anos que separa essas duas cartas que representam o Brasil nos serve aqui não só para demonstrar como a costa alagoana passou a ser progressivamente conhecida pelos exploradores lusitanos e outras nações europeias que detiveram uma cópia desses mapas. Mais “recortes” foram sendo adicionados, o que poderia significar que mais portos iam sendo descobertos, e nesse processo, até pela ausência dos topônimos, é possível que a enseada de Jaraguá ou outras, portadoras de condições naturais facilitadoras de uma ancoragem segura, tivessem sido registradas nestas importantes fontes para a História do Brasil e o estudo da formação do seu território.

⁵⁶ A história do Planisfério dito Cantino, cujo cartógrafo é desconhecido, é mundialmente difundida. Foi elaborado secretamente em outubro de 1502 a partir da carta padrão que se encontrava nos Armazéns da Guiné e das Índias de Lisboa, a pedido do espião Alberto Cantino, contratado pelo duque de Ferrara, Hercule de Este, que lhe pagou doze ducados de ouro pelo serviço. É, como dissemos, não só a primeira representação do Brasil, mas de outras terras americanas; neles estão registradas as posses portuguesas nos oceanos Atlântico e Índico (COMISSÃO, 1997). A imagem analisada deste planisfério anônimo português corresponde a uma cópia existente na Biblioteca Nacional da França, que mostra apenas a parte do Atlântico Sul, o original, pertencente à Biblioteca Estense em Modena na Itália, e compreende o continente asiático.

⁵⁷ Essa carta, resultado da parceria entre Lopo-Homem e os Reinois, Pedro e Jorge, faz parte do conjunto de nove cartas que compõe o Atlas Miller. Esclarece Max Justo Guedes sobre a produção cartográfica: “segundo Armando Cortesão Lopo Homem, cartógrafo oficial, fora encarregado por D. Manuel I de preparar um atlas de grande luxo, para ser enviado a, provavelmente, Francisco I da França. Para levar a cabo a tarefa, além de apoiar-se nos Reinois, utilizou Lopo Homem os serviços artísticos de notável iluminista que, recentemente, Alfredo Pinheiro Marques, com sólidos argumentos, afirmou haver sido António de Holanda, natural dos países Baixos”.

Figura 18 – Cópia do planisfério anônimo português dito Cantino, 1502.



Fonte: BNF.

Figura 19 – *Tabula hec regionalis magni Brasilis ou Terra Brasilis*.



Fonte: BNF.

No planisfério de Cantino de 1502, esse “monumento cartográfico”, nas palavras de Cortesão (1965), está a primeira representação do Brasil após a descoberta cabralina e a primeira expedição que teve como piloto Américo Vespúcio em 1501. Por sua condição primeira, há um grande vazio de topônimos no extenso trecho da costa entre o cabo de São Jorge e o rio São Miguel, e entre este rio e o São Francisco. Nesta carta nos chama atenção uma acentuada e longa reentrância na linha do litoral ao norte do rio São Miguel, que pode ser uma indicação de enseada (Figura 20). Ao norte do São Miguel é possível ainda observar uma série de pequenos recortes que vão até o cabo de São Jorge.

Figura 20 – Detalhe do Planisfério dito Cantino, 1502 (Figura 18). Indicação do trecho de costa referente a Alagoas entre o rio de S. Miguel e o de S. Francisco.

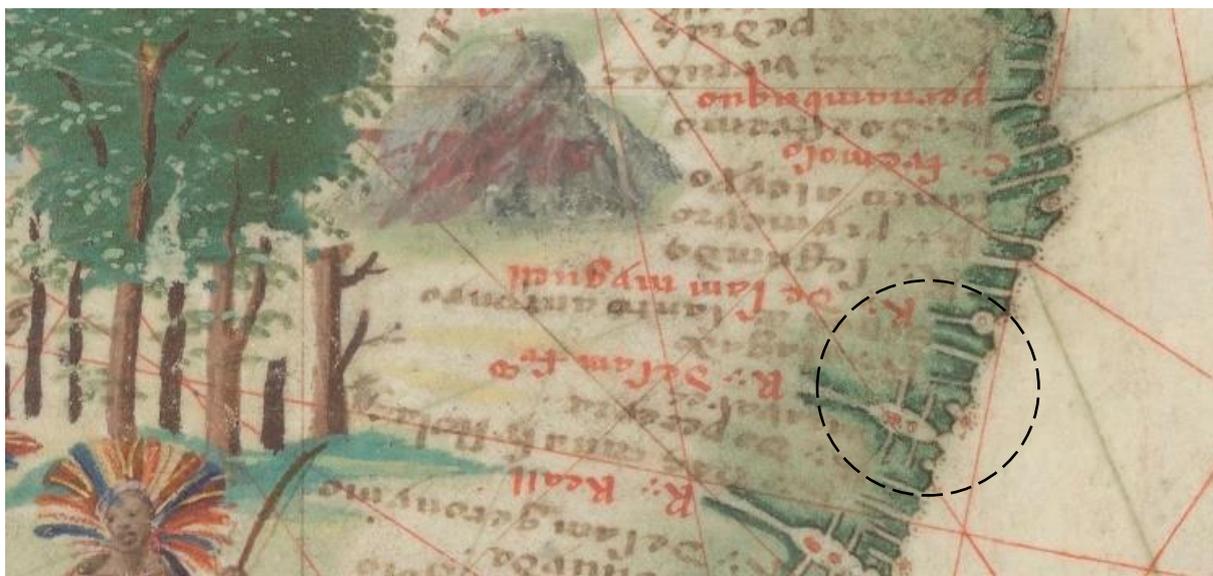


Fonte: BNF.

Comparando as mesmas localizações do planisfério dito Cantino com o pormenor da carta do Brasil do Atlas Miller de 1519 (Figura 19), podemos visualizar como o maior conhecimento adquirido sobre aquele trecho da costa, através das expedições que se seguiram (1502-1503, 1503-1504 e 1516-1519), resultou num desenho com uma maior riqueza de detalhes na representação de acidentes geográficos como baías e desembocaduras de rios. Além dos já mencionados São Miguel e São Francisco, surgem grafados o rio Alagado e as serras de Santo Antônio, acompanhados de recortes mais

acentuados acima deles. Foram também adicionados símbolos, círculos vermelhos, na foz de cada um desses cursos d'água, talvez o indicativo de recifes e pontos de fundeação. A linha contínua a que nos referimos no planisfério dito Cantino de 1502, acima do rio São Miguel, é nesta carta de 1519 rompida e dá lugar a um notável número de recortes, indício de que novas enseadas abrigáveis foram sendo desbravadas, servindo como referência para os navegadores que se aventuraram por aquelas paragens.

Figura 21: Detalhe do mapa conhecido como Terra Brasilis, 1519 (Figura 19). Indicação do trecho de costa referente a Alagoas entre o rio de S. Francisco e o de São Miguel.



Fonte: BNF.

Diante das análises empreendidas, constatamos que os cartógrafos lusos que se ocuparam em representar o território brasileiro em seus primórdios tiveram como foco o registro dos dois principais cursos d'água batizados em 1501, a saber, São Francisco e São Miguel. Eles mereceram a atenção da Coroa portuguesa e figuravam nas rotas já conhecidas, como aquela descrita na obra de Duarte Pereira, sendo pontos visitados e divulgados pelos mareantes. A primazia desses cursos d'água é também constatada em fins do século XVI, momento em que estiveram ligados à fundação dos primeiros polos de povoamento, a partir dos quais se irradiou a ocupação lusitana em Alagoas. Somente a partir da decisão de povoar o Brasil pela Coroa portuguesa, com a criação da capitania de Pernambuco e as incursões dos seus primeiros donatários contra os índios e franceses, é que foi sendo mais bem desvendado e ocupado o litoral alagoano; neste processo aparece Jaraguá.

2.2 A colonização de Alagoas como parte sul da capitania de Pernambuco

Alagoas e seu porto Jaraguá estiveram por longos 283 anos unidos à capitania de Pernambuco. O território alagoano esteve nesses séculos, portanto, dependente em todos os aspectos da vida colonial, e dentro das ações traçadas pelo projeto colonizador lusitano, submetido domínio central pernambucano nesses primórdios (Figura 22).

Figura 22 – Mapa de Alagoas, mostrando no detalhe os estados de Pernambuco e Alagoas e a localização de Jaraguá.



Fonte: autora, adaptação de MENEZES, 2010, p. 28.

Esse período de subordinação iniciou-se com a criação daquela capitania, a partir da carta de doação de 10 de março de 1534 ao seu primeiro Capitão Donatário, Duarte Coelho, e estendeu-se até 16 de setembro de 1817, quando da instituição da Capitania de Alagoas. Nesse espaço de tempo, o passo inicial no processo de ruptura dos laços de poder com a capitania mãe foi a criação da Comarca em 1706, com sede na então vila de Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul ou vila das Alagoas⁵⁸, instalada em 1711, tendo como seus termos

⁵⁸ No decorrer do texto iremos utilizar as designações vila da Alagoas do Sul e simplesmente vila das Alagoas para se referir a este aglomerado urbano colonial situado nas margens da lagoa do Sul, a Manguaba, que hoje é a cidade de Marechal Deodoro.

as vilas de Porto Calvo e Penedo, fato que a colocou em posição cimeira no exercício das funções jurídicas e administrativas de todo o sul da capitania pernambucana.

Assim, pelos laços duradouros firmados com Pernambuco desde o início do domínio português, não é possível estudarmos Jaraguá no período colonial sem nos atermos à lógica colonial aplicada a Alagoas enquanto parte integrante da organização política administrativa dessa capitania, dentro dos objetivos traçados pela Coroa portuguesa. Respeitando as particularidades do processo de formação do território que fizeram a parte sul de Pernambuco ser identificada como um espaço colonial diferenciado, as Alagoas⁵⁹, é preciso dedicar atenção aos fatos históricos correlacionados a Pernambuco enquanto centro de decisões portuguesas no Brasil que, num plano maior, tiveram reflexo no espaço colonial alagoano e especialmente em Jaraguá. Nesse sentido, deve-se estar atento, como bem ponderou Arthur Curvelo (2014, p. 20), às “conexões econômicas, culturais e políticas entre as vilas do Sul e o resto da Capitania”.

Barbosa, Acioli e Assis (2006) identificam três distintas fases na história desse espaço colonial da capitania de Pernambuco, segundo se pode acompanhar da citação abaixo.

A primeira dessas fases – 1534/1563 – foi caracterizada por uma estrutura administrativa bastante simples, na qual o Donatário exercia amplos poderes jurisdicionais, em sua posição incontestada de delegado régio, cujo exercício do poder no âmbito da Capitania, limitava-se apenas pelo que as próprias cartas de Doação e Foral estabeleciam.

A segunda fase – 1563/1624 – foi marcada por uma maior complexidade da estrutura burocrática, organizada em função do acelerado crescimento da economia, notadamente da produção açucareira que fez voltar os olhos da metrópole com mais rigor e cobiça sobre a Capitania, levando ao que se pode chamar de um primeiro ajuste de estratégias de dominação; isto, se consubstanciou na adoção de uma política de estreitamento dos limites da jurisdição donatária e pela imposição de taxas e tributos exorbitantes sobre a população. O período foi também assinalado por uma quase total ausência dos donatários na administração da Capitania, o que lhes era facultado. Entretanto, lhes foi cobrado pelas autoridades portuguesas, quando do fracasso da resistência à invasão da holandesa.

Depois do interregno holandês veio uma **terceira fase – 1654-1716** - que consolidou na Capitania de Pernambuco o poder da Coroa portuguesa nos rumos da sua administração, revertendo-se em benefício dos soberanos todos os direitos jurisdicionais e rendimentos do Capitão-Governador sobre a Capitania, embora até o término deste período, ela ainda fosse legalmente uma Capitania Hereditária (BARBOSA, ACIOLI E ASSIS, 2006, p.43, grifo nosso).

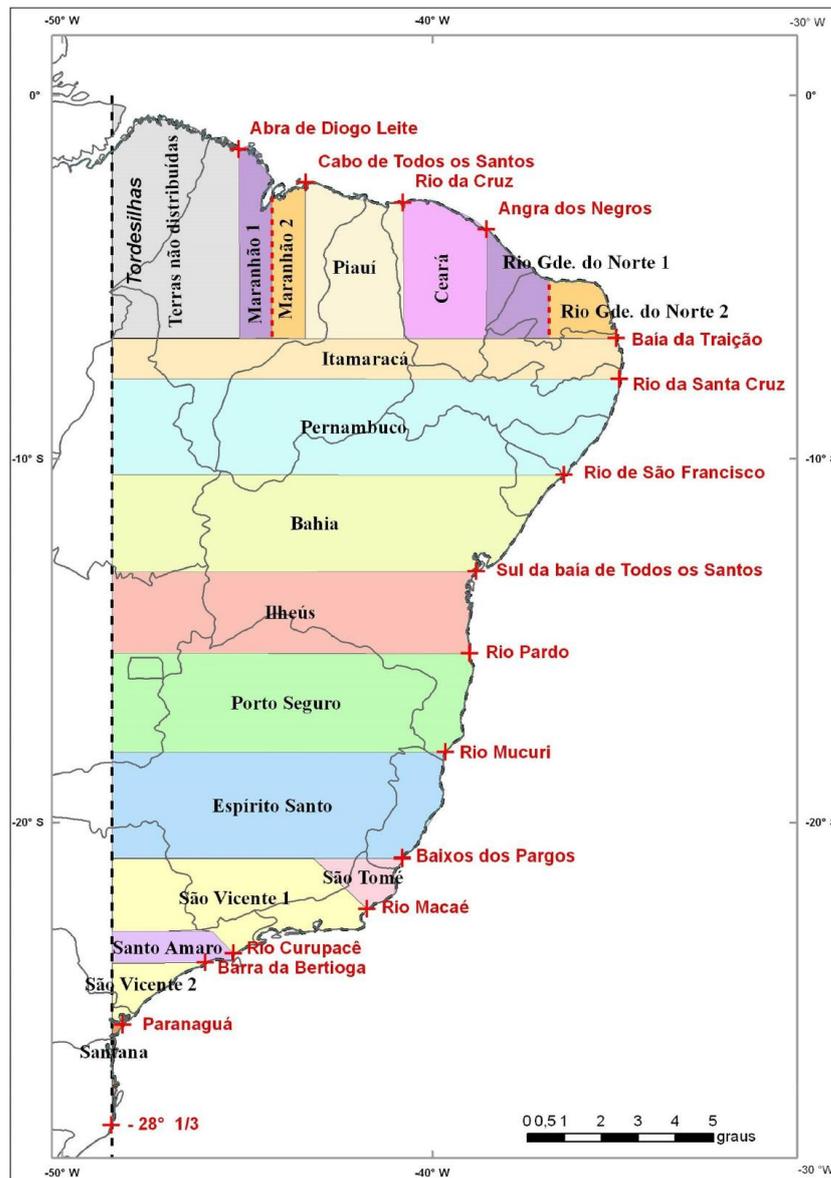
Segundo esclarecem as autoras supracitadas, essas etapas não foram sucessivas. No que tange ao nosso estudo sobre Jaraguá como porto colonial, nos limitaremos neste segundo

⁵⁹ Por essas questões relativas ao domínio pernambucano sobre o território de Alagoas no século XVIII, com a criação da Comarca das Alagoas, merecerem amplas reflexões, nos debruçamos sobre essa problemática na seção 5, por ele ser dedicado ao estudo de Jaraguá e a gênese de Maceió nos setecentos.

item desta seção a tratar das duas primeiras fases. O terceiro momento, não menos importante para o nosso estudo, engloba o período em que surge um centro de poder nas Alagoas, a comarca, criada em 1706 com sede na vila de Santa Madalena da Alagoa do Sul, questão a ser trabalhada nas duas últimas seções.

A primeira fase inicia-se, portanto, com a decisão de D. João III de repartir as terras das conquistas americanas em capitâneas hereditárias e doá-las, através de carta de doação e foral, como reais mercês a fidalgos de Portugal (Figura 23). A capitania de Pernambuco, como dissemos, foi doada a Duarte Coelho, o primeiro dos quatro capitães donatários que o sucederam por parentesco no governo, a saber: Duarte Coelho de Albuquerque, Jorge de Albuquerque e Duarte de Albuquerque Coelho, este último, sucessor direto.

Figura 23 – Capitâneas hereditárias no momento de sua criação (1534-1536).



Fonte: CINTRA, 2015, p.27.

A carta de doação, cujo trecho foi transcrito abaixo, assinala os limites territoriais da donataria pernambucana, entre o rio Santa Cruz e o rio de São Francisco. Eis, portanto, a primeira referência geográfica ao território alagoano nessa etapa inicial da política de Portugal para o Brasil. O rio São Francisco, já conhecido pelos navegantes e exploradores, servia de limite austral das 60 léguas de costa que passavam a ser de domínio de Duarte Coelho, nas quais tinha plenos poderes para aplicar a política colonizadora a ele confiada por *El-rei*.

Hei por bem, e me apraz de lhe fazer, e como de feito por esta presente Carta faço mercê, e irrevogável Doação que entre vivos e 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 sessenta legoas de terra na dita Costa do Brazil, as quaes se comessarão no Rio de S. Francisco, que he do Cabo de S. Agostinho para o Sul, e acabarão no rio que cerca em redondo toda a Ilha de Itamaracá ao qual rio ora novamente ponho o nome de rio de Santa Cruz, e mando que assi se nomeie**, e chame de aqui em diante, e isto com tal declaração que ficara com o dito Duarte Coelho a terra da banda do sul, e o dito rio onde Christovão Jacques fez a primeira caza de minha Feitoria, e a cincoenta passos da dita caza da Feitoria pelo rio a dentro ao longo da praia se poerá hum padrão de minhas Armas, e do dito padrão se lançará huma linha cortando al oeste pela terra firme a dentro, e a terra da dita linha para o Sul será do dito Duarte Coelho, [...] e assi entrará na dita terra e demarcação della todo o rio de S. Francisco, e a metade do rio de Santa Cruz pela demarcação sobredita. [...] E por firmeza de todo lhe mandei dar esta minha Carta por mim assignada, e asselada do meu sello de Chumbo. Manoel da Costa a fez em Évora a dez dias do mês de março, Anno do Nassimento de Nosso Senhor Jezu Christo de mil quinhentos e trinta e quatro. E eu Fernão de Alvares Thezoureiro Mor d'El-Rey Nosso Senhor, Escripvão de sua Fazenda a sobrescrevi. REY (FERNANDES GAMA apud MEDEIROS, 2001, p.74, grifo nosso).

No foral residiam as obrigações para que Duarte Coelho efetivasse medidas de “instalação, defesa, justiça e evangelização”, seguindo as diretrizes de “potencializar a ocupação do território pelo aproveitamento rentável da terra e a disseminação da fé católica”, conforme elucida Ferrare (2013, p. 83). Essas foram as premissas do projeto colonizador português para o Brasil traçadas por seu soberano, contida nos forais, instrumentos jurídicos que legitimavam a posse das terras a serem colonizadas no Brasil. Entre os princípios a serem seguidos pelos colonizadores estava também a subordinação ao poder católico através do pagamento do dízimo de Deus à Ordem de Cristo pelos súditos, fazendo valer o Padroado Régio.

Tendo como escopo os propósitos acima descritos, a empresa colonial comandada por Duarte Coelho teve como sustentáculo a indústria açucareira. Este donatário estabeleceu contato com mercadores europeus interessados nas concessões régias da sua capitania, que na condição de colonos deviam levantar engenhos para a produção do valioso açúcar. Verifica-se, em algumas das cartas de Coelho enviadas ao rei de Portugal, como a visão

administrativa deste empreendedor colocou em segundo plano a extração do pau-brasil, cujo comércio considerava um obstáculo para a prosperidade da indústria açucareira, pois estava associado à colaboração do gentio, verdadeiro embaraço às ações de colonização (JOHNSON E SILVA, 1992).

No aspecto da ocupação do território, o espírito empreendedor do primeiro donatário se ocupou da construção da Nova Lusitânia, como denominou suas posses pernambucanas, buscando moldar a nova sociedade como espelho da metrópole e disseminar a fé cristã do outro lado do Atlântico. Contudo, não foi tarefa fácil implementar o projeto colonizador português em Pernambuco; para exercer o domínio pleno daquelas vastas terras, foi preciso enfrentar o gentio, que resistiu fortemente à presença lusitana, além de conter os assédios dos franceses, que desde as primeiras expedições navegavam livremente pela costa, conforme se pode concluir da passagem de Frei Vicente do Salvador, abaixo.

Não menos foi o aperto em que Duarte Coelho (como temos tocado) teve todo este tempo em a villa de Olinda, tendo-o por algumas vezes os inimigos posto em cerco em a sua torre, com muitas necessidades de fome e sede, contra quem não valiam as balas que valerosamente atiravam de dentro, ainda que com ellas matavam muitos gentios e francezes (SALVADOR, 1918, p.112).

Desta forma, desde que chegou ao Brasil em 1535, precisou Duarte Coelho combater os autóctones que viviam nas terras muito antes da “invasão” portuguesa, modo de entendimento de como se processou a colonização sob o olhar dos indígenas. Sua bem-sucedida investidura contra os inimigos da Coroa portuguesa e obstáculos aos seus intentos colonizadores tornou possível a fundação das primeiras vilas, Igaráçu (1536), e depois a de Olinda (1537), onde estabeleceu a sede do poder, fincando assim a bandeira lusa no território que outrora pertenceu ao gentio que capturou ou exterminou.

Entretanto, ao sul desses primeiros pontos conquistados pelo empenho dos lusitanos, senhoreava amplamente, no território que compreendia Alagoas, o gentio, que negociava com os franceses o trato do pau-brasil sem nenhum impedimento. A frase de Duarte Coelho, contida nas suas cartas escritas ao rei, de ter conquistado “a pollegadas o que lhe fôra dado a leguas”, de forma patente, revela como o processo de conquista das terras pernambucanas se fez de maneira penosa a partir dos duros embates contra os indígenas.

Assegurados os primeiros pontos da fixação lusa com a criação da capitania, a chegada dos colonos portugueses modificou de forma permanente o relacionamento com os índios que habitavam Pernambuco. Apontam Johnson e Silva (1992, p. 133) dois fatores para justificar essa mudança: primeiro, os portugueses sobressaíam numericamente cada vez mais à população indígena; segundo, a nova estratégia econômica, que se baseava na produção açucareira, exigia mais terras para as lavouras de cana e a instalação de engenhos, o que

implicava necessariamente a tomada das posses indígenas, causando assim maiores conflitos.

A amistosa relação que se via nas primeiras décadas, cuja cooperação entre indígenas e portugueses se assentava no escambo, “começou a revelar sua ineficiência para responder às novas solicitações decorrentes do início da colonização sistemática. Tal verificação levou os colonos, desde muito cedo, a recorrerem ao trabalho escravo dos índios como meio mais eficaz de permitir a obtenção da mão-de-obra que lhes era indispensável” (JOHNSON E SILVA, 1992, p. 133).

Uma das investidas de Duarte Coelho contra o gentio e os franceses para assegurar seus domínios foi narrada por Frei Vicente do Salvador. Sua relevância para Alagoas reside no fato de ter sido essa a primeira ação com fins de reconhecimento e defesa da parte austral da capitania pernambucana. Conta-nos o primeiro historiador do Brasil:

Com estas e outras victorias, alcançadas mais por milagres de Deus que por forças humanas, cobrou Duarte Coelho tanto animo que não se contentou de ficar na sua povoação pacifico, sinão **ir-se em suas embarcações pela costa abaixo até o rio de S. Francisco, entrando nos portos todos de sua capitania**, onde achou náus francezas que estavam ao resgate de paú brasil com o gentio e fez despejar os portos e tomou algumas lanchas de francezes, posto que não tanto a seu salvo e dos seus que não ficassem muito feridos, e elle de uma Bombarda, que andou muito tempo maltratado. **E com tudo não se quis recolher até não ampliar a costa toda destes ladrões e fazer pazes com os mais dos índios**, e isto feito se tornou pera a sua povoação com muitos escravos que lhe deram os índios, dos que tinham tomados em suas guerras que uns lá tinham com os outros, o que o fez tambem muito temido e estimado dos circunvizinhos de Olinda, dizendo todos que aquelle homem devia ser algum diabo immortal, pois se não contentava de pelejar em sua casa com elles e com os francezes, mais ainda ia buscar fora com quem pelejar (SALVADOR, 1918, p.113-114, grifo nosso).

Alguns dos principais historiadores alagoanos, como Abelardo Duarte (1947), Brandão, W. (1978) e Manuel Diégues Júnior (2006), dividem opiniões sobre a data da fundação de um arraial fortificado em Penedo na margem do rio São Francisco, que deve ter ocorrido nessa primeira investidura de Coelho. Contudo, não se sabe com exatidão o que teria ocorrido, porquanto não há fontes coevas para determinar quando ocorreu esse importante episódio da história alagoana e se foi mesmo estabelecido algum foco de povoamento.

Os estudos de Diégues Júnior (2006) sobre este fato histórico de origem nebulosa elucidam alguns pontos sobre a possível data deste acontecimento. A afirmação por parte deste autor de que a fundação de Penedo ocorreu na década de 1540 nos parece plausível, haja vista achar-se embasada em informação contida numa das cartas de Duarte Coelho ao rei:

Parece fora de dúvida que os primórdios de Penedo se devem a Duarte Coelho, primeiro donatário, quando de sua visita ao rio de São Francisco, em

época ainda não precisamente esclarecida, em virtude da ausência de documentos que permitam mais minucioso exame do assunto. Infelizmente, nas próprias cartas de Duarte Coelho não se encontram referências a suas viagens ao rio de São Francisco. Restam conjecturas a tirar, particularmente das suas cartas conhecidas.

Verifica-se, por exemplo, que em carta de abril de 1542, o donatário de Pernambuco fala nos preparativos de uma jornada de cujos resultados, entretanto, não há informações em outras cartas posteriores. **Nestas, contudo, fala com mais segurança a respeito dos portos existentes ao sul do Cabo de Santo Agostinho, das distâncias de Olinda para o sul, o que parece indicar melhor conhecimento do território.** Pode presumir-se daí que Duarte Coelho nesta época já conhecesse o sul de seu feudo. É o que se pode apurar das cartas de 1546 e 1549 (DIÉGUES JÚNIOR, 2006, p.81, grifo nosso).

No contexto dessa exploração do primeiro donatário, de reconhecimento costeiro e combate contra o gentio e os franceses, damos relevo à ação narrada por Frei Vicente do Salvador de ter Duarte Coelho entrado “nos portos todos de sua capitania”, pela possibilidade de ter sido Jaraguá um desses ancoradouros. Se admitirmos a ocorrência deste fato, essa seria a única notícia da primeira metade do século XVI a que podemos vincular a presença portuguesa nesse ancoradouro segundo os propósitos do projeto colonizador.

Apesar das inconsistências, da inexatidão temporal do fato e da controvérsia dos historiadores sobre a criação do primeiro núcleo de povoamento alagoano, entendemos que a incursão duartina por si só diz muito para o conhecimento das terras alagoanas, pelo sentido que pode ser a ela atribuído como um exame de toda a costa cujo propósito não seria vago, mas ligado diretamente a pretensões futuras de colonização.

Dando continuidade ao estudo da primeira fase da capitania de Pernambuco, Jerônimo de Albuquerque e os herdeiros de Duarte Coelho que o sucederam após sua morte em 1554, continuaram a enfrentar os mesmos inimigos contra quem o primeiro donatário iniciara o combate, a saber, os índios e os franceses. Os primeiros haviam levado pavor e colocado em estado de alerta os colonos que viviam em Pernambuco e aqueles que navegavam pela costa brasileira, pelo banquete antropofágico que realizaram com os naufragos da nau que ia da Bahia a Pernambuco, levando o bispo do Brasil, D. Pedro Fernandes Sardinha, e outros nobres viajantes. Frei Vicente do Salvador descreve o fatídico episódio que ecoou certamente por toda a colônia.

[...] foi necessario o bispo embarcar-se pera o reino com suas riquezas aonde não chegou por se perder a náu em que ia no rio Cururupe, seis léguas do de S. Francisco, com toda a mais gente nella ia, que era Antonio Cardoso de Barros, que fora provedor-mór, e dous conegos duas mulheres honradas, muitos homens nobres e outra muita gente, que por todos eram mais de cem pessoas, os quaes, **posto que escaparam do naufragio com vida, não escaparam da mão do gentio cayté que naquele tempo senhoreava aquella costa, o qual, depois de roubados e despídos, os prenderam e ataram com cordas, e poucos a poucos os foram matando e comendo,**

sinão a dous índios que ia desta Bahia, e um portuguez que sabia a lingua”.

Somente direi o que ouvi a pessoas que caminham desta bahia pera Pernambuco e passam junto ao logar donde o bispo foi morto (porque por alli é o caminho) que nunca mais se cobriu de erva, estando todo o mais campo coberto della e de matto, como que está o seu sangue chamado a Deus da terra contra quem o derramou. **E assim o ouviu Deus, que depois se foi desta Bahia dar guerra áquelle gentio e se tomou delle vingança**, como ao diante veremos (SALVADOR, 1918, p.155-156, grifo nosso).

Resultaram desse famigerado evento histórico ações destrutivas lideradas por Jerônimo de Albuquerque contra os belicosos caetés que vivam no litoral. Segundo Carvalho, C. (2016, p.15), a bandeira comandada por Albuquerque era “composta por milhares de índios, formando uma confederação de povos que viviam ao norte e alguns portugueses”, e tinha como “verdadeira razão”, não vingar a morte do bispo português, mas sim conquistar as melhores terras para a produção açucareira. Acrescenta este autor que a investidura lusa foi devastadora; atendendo a um édito real, tanto os sobreviventes quanto seus descendentes restaram condenados à escravidão.

A investidura portuguesa de Jerônimo de Albuquerque ao sul de Pernambuco lançou as bases para a posterior ocupação do território de Alagoas, que se consolidou no final do século XVI, com a criação de três focos de povoamento: Porto Calvo, Penedo e Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul. Conforme assevera Diégues Júnior (2006):

Somente na segunda metade do século XVI, quando se verifica a excursão de Jerônimo de Albuquerque contra os caetés que haviam sacrificado o bispo D. Fernandes Sardinha, é que começam as explorações desta região. Até então o território de Alagoas era quase ignorado, tanto que Frei Vicente Salvador, ao registrar a morte do bispo, se refere vagamente ao lugar como situado entre a Baía e Pernambuco (DIÉGUES JÚNIOR, 2006, p.49).

Em seguida, ocorreu mais uma expedição portuguesa contra o feroz gentio que habitava o litoral alagoano. A bandeira conhecida como dos irmãos Albuquerque, chefiada por Jorge de Albuquerque, irmão do segundo donatário de Pernambuco, Duarte de Albuquerque Coelho, é um dos fatos históricos de maior relevo para a formação do território alagoano, mas que também divide os historiadores quanto à data em que ocorreu. A expedição deve ter ocorrido provavelmente após 1560, segundo Diégues Júnior (2006) esclarece, ou então no ano de 1557, conforme precisa Abelardo Duarte (1947). Esse momento correspondeu ao marco temporal em que foram introduzidos os fundamentos da ocupação portuguesa ao sul de Pernambuco.

Interpretamos este fato, considerado como um divisor de águas na colonização de Alagoas, mais como uma continuidade das ações colonizadoras do que como um novo processo, baseados na afirmação de Frei Jaboatão, na qual se apoiou Abelardo Duarte

(1947), de que “os irmãos Albuquerque foram na sua viagem restaurando algumas pequenas povoações, que já havia por ele levantado”. Se existiram pontos de ocupação lusa no território de Alagoas antes de 1560, conforme podemos inferir da justificativa apresentada pelo autor alagoano, fica ainda em aberto a informação de quais foram eles levantados no governo de Duarte Coelho. Esse desconhecimento não invalida, porém, a assertiva do sobredito autor de que a bandeira dos irmãos Albuquerque criou as condições adequadas para a colonização do território alagoano, “deixando o campo limpo” e “contando com maiores recursos materiais e de gente”, permitindo assim ao donatário restaurar “os primeiros ajuntamentos ou núcleos colonizadores”, mas também, devemos acrescentar, possibilitando a instalação de novos (DUARTE, 1947).

Desse momento dos fundamentos de Alagoas data a fonte primária mais remota existente sobre Jaraguá, a carta escrita pelo padre jesuíta Rui Pereira em 1560 aos seus irmãos inacianos sobre a viagem que fez da Bahia a Pernambuco para atender ao chamado de D. Brites de Albuquerque, a viúva de Duarte Coelho. Conforme elucidado o pesquisador Werther Brandão (1978):

A descrição da atribulada viagem do P. Rui Pereira é o mais recuado depoimento de fonte portuguesa sobre a costa alagoana, muito anterior ao “Tratado” clássico de Gabriel Soares de Souza [1587]. Pela primeira vez deparamos referência a pontos ainda não registrados nas representações cartográficas do século – Jaraguá e Porto de Pedras (BRANDÃO, W., 1978, p.44-45).

O texto dessa carta, publicada por Leite (1958) contém provas da presença de indígenas nas terras próximas à *Ponta de Jeragoay* e da presença dos corsários franceses que navegavam livremente na costa alagoana ao sul do porto de Jaraguá, especialmente no porto dos franceses, atraídos pelas ricas matas de pau-brasil, mercadoria que contrabandeavam com a ajuda dos indígenas. Pela excepcionalidade do conteúdo original da carta, esta foi estudada detalhadamente nesta e na próxima seção, pelo peso que tem na construção teórica dessa tese para entendermos Jaraguá como porto dos indígenas e do contrabando da madeira vermelha.

No que concerne à colonização portuguesa em Alagoas, analisaremos nos parágrafos seguintes alguns relatos de Rui Pereira sobre pontos do território alagoano que passaram a ter uma presença mais constante e maior atenção dos colonizadores.

Os relatos de Rui Pereira dão uma ideia do espaço colonial em gestação. Pela narrativa do inaciano, verificamos a forte presença do gentio no litoral e próximo ao rio São Francisco, além dos corsários franceses no porto dos franceses e a presença indígenas na região de Porto Calvo, chamada “terra dos índios amigos”. Isso sinaliza que a população autóctone e contrabandistas franceses eram ainda um grande empecilho na segunda metade

do século XVI para a implantação do projeto colonizador lusitano em Penedo e na porção central do território na região lagunar, ao contrário do que sucedeu em Porto Calvo e na proximidade dos citados portos de Camaragibe e do Manguaba, onde viviam os índios “amigos” dos portugueses.

Ao norte de Alagoas, portanto, estava a colonização portuguesa já iniciada, pelas vantagens que se verificava nesse ponto, expressas pela proximidade ao centro de poder pernambucano, condição que repelia a presença dos corsários, e por certo controle dos portugueses sobre os silvícolas. Corrobora esse entendimento a assertiva de Abelardo Duarte (1947, p. 25) de que a “situação geográfica de Porto Calvo, na parte mais setentrional do território alagoano, à margem esquerda do Manguaba – caminho forçado para o sul – favoreceu o povoamento regional, pois buscavam passagem por aí todos os que, descendo de Pernambuco, iam em demanda do sul da capitania”.

Na carta de Rui Pereira, é possível verificar que o território pernambucano correspondente às Alagoas ainda não havia sido povoado, pois era dominado pelo gentio, e sua costa, ameaçada pela presença francesa. Esse quadro somente pode ser admitido se considerarmos, assim como fez Brandão, W. (1978), que os relatos dos jesuítas foram escritos antes da bandeira dos irmãos Albuquerque, evento histórico para o qual não há precisão da data em que ocorreu. Somente após a expedição dos irmãos Albuquerque contra os ferozes caetés, foram criados os elementos basilares para a ocupação do território, viabilizando a colonização portuguesa em solo alagoano em fins do século XVI. Carvalho, C. (2016, p. 16) sintetiza esse momento, da frente europeia contra o gentio: “A estratégica expulsão durou cinco anos, derrotando definitivamente os Caetés, que, diante da impossibilidade de enfrentar os portugueses e seus aliados índios, migraram em direção ao sertão, restando aos que ficaram na região a morte ou a escravidão”.

Outra ação colonizadora que contribuiu para a pacificação dos indígenas e a consequente abertura para o início da colonização portuguesa em Alagoas foi a presença franciscana no norte do território, o “foco de entrada da marcha catequizadora de religiosos franciscanos, oriundos de Olinda, ou já dispersos em grande área de irradiação missionária à volta destas”, conforme pormenorizou Josemary Ferrare (2013, p. 204). Assim, foi estabelecido um assentamento missionário dos franciscanos em Porto de Pedras, situado na barra do rio Manguaba, entrada para Porto Calvo, evento posterior a 1594 e anterior a 1597⁶⁰. No século seguinte expandiu-se a frente franciscana para o sul de Alagoas⁶¹.

⁶⁰ Data estimada segundo informações publicadas na obra do Provincialato Franciscano do Recife – Província Franciscana de Santo Antônio do Brasil (1657-1957), fonte explorada por Ferrare (2013).

⁶¹ “[...] a expansão das missões conduzidas pelos religiosos franciscanos na Capitania de Pernambuco continuou a expandir-se, sempre no sentido sul, de modo a atingir, por ordem cronológica crescente,

Os jesuítas também marcaram presença no espaço colonial alagoano em seus primórdios. As atividades desses religiosos concorreram para que se alcançassem os objetivos de colonização portuguesa na região. É mais uma vez Ferrare (2013) quem traz à luz informações da presença jesuítica às margens do rio São Francisco, baseada na seguinte passagem de Serafim Leite: “a primeira notícia que pedem padres para este rio, data de 1574, quando índios de Sergipe fôram à Bahia para esse fim. [...] É crível que Gaspar Lourenço, nas suas largas correrias pelo sertão sergipano, pisasse em território de Alagoas”. Apesar de este autor sustentar que os jesuítas percorreram o território alagoano em fins do século XVI, ele assevera que a missão apenas se fixou de forma permanente nas margens sanfranciscanas, de Sergipe e Alagoas, nos seiscentos (FERRARE, 2013).

Os esforços da Coroa portuguesa, através dos donatários pernambucanos e das missões religiosas, concretizaram-se no estabelecimento de três focos de colonização na parte sul de Pernambuco – Porto Calvo, Penedo e Alagoas do Sul. O período em que se inicia a ocupação portuguesa em Alagoas corresponde à segunda fase (1563-1624) da capitania de Pernambuco, assim definida por Barbosa, Acioli e Assis (2006).

Na segunda metade do século XVI e na primeira metade do século XVII, considerando os mapas elaborados por Bueno (2011) relativos ao intervalo 1500-1640, expostos na seção anterior (Figuras 12 e 13), é possível visualizar como o processo de ocupação portuguesa concentrava-se ao longo do litoral, embora já houvesse adentrado o sertão. Os colonos exploravam as riquezas naturais da terra e nela produziam o açúcar, que juntamente com o pau-brasil, o tabaco e os escravos movimentavam o comércio marítimo. Possuía o Brasil desde 1549 um centro de poder administrativo representando os interesses reais: o governo-geral instalado na cidade de Salvador, na Capitania da Bahia.

2.3. Os centros irradiadores do povoamento do território alagoano

As primeiras ações colonizadoras do Império português foram capazes de dinamizar o comércio marítimo e colocar em destaque as primeiras vilas e cidades portuárias que desempenharam vital importância para a vida colonial. As estradas atlânticas interligavam a colônia à metrópole, por onde eram escoadas as riquezas brasileiras. Olinda, através do seu porto de Recife, foi o principal dos pontos nodais da rede portuária nesse período. O fausto econômico que alcançou esta vila pernambucana foi superior ao da capital.

os seguintes polos populacionais: Alagoas do Sul em 1635; Penedo em 1659; e Santo Amaro, localizada anteriormente em limites de Alagoas do Sul, hoje no [município] do Pilar, em 1699, conforme nos precisa o pesquisador Álvaro Queiroz” (FERRARE, 2013, p. 212).

O mapa do Brasil de Luís Teixeira (Figura 24), produto dos levantamentos realizados entre 1573-1574, que serviu de base para a obra *Roteiro de Todos os Sinaes conhecidos fundos, baixos alturas e derrotas que ha na Costa do Brasil desde cabo de São Agostinho até o estreito de Fernão Magalhães*, publicado possivelmente em 1586⁶², fornece a primeira visão geral das capitanias brasileiras e contém importantes informações sobre a de Pernambuco no governo de Jorge de Albuquerque.

Figura 24 – Mapa do Brasil de Luís Teixeira, ca. 1586, original da Biblioteca da Ajuda.



Fonte: CINTRA, 2015, p. 16.

Consta no texto manuscrito da carta que Pernambuco e a Bahia foram “as melhores e mais ricas” do território brasileiro. A ênfase que dá à capitania pernambucana apoia-se na

⁶² Para Cintra (2015, p. 24), a datação precisa do mapa, 1586, segundo os trabalhos de Cortesão e Mota, “causou e continua causando dores de cabeça”; já na opinião de Guedes (2007), foi concluído em torno de 1590.

quantidade superior de engenhos e mercadores ligados ao comércio desse produto, indicativo de que nesse espaço colonial se processava um comércio marítimo mais dinâmico.

A terra do Brasil he a que parte a linha vermelha desta do peru a qual linha he a demarcação que os Reys de Castella ou Catholicos dom Fernando e dona Izabel e El rey dom João o 2º de Portugal fizeram no descobrimento geral. As capitánias que vão repartidas por linhas vermelhas são merces que os Reys de Portugal dom Manuel e dom Jo/am seu filho/ o terceiro desse nome fizerão a homẽs que muy bem os serviram no descobrimento / e conquista das Indias orientais /. A que diz de Sua Magestade foy de Frº Pereira reymão (3) q morrendo e ficando sem erdrº ficou a Coroa / nesta esta a bahia de todo los santos e Cidade do Salvador onde assiste o Governador e o Bispo. Todas as mais sam villas excepto a cidade de São Sebastião no Rio de Janeiro/capitania de Pero de Goes / a qual Cidade foy tomada aos franceses pello Governador Mẽ de Saa/ **as melhores e mais ricas destas Capitánias são a de Sua Magestade/ e a de Jorge dal buquerque. estas sam as que mais yngenos tem de asucar e alli tem mais trato de mercadores.** Tem cada huã dellas capitánias pella costa do mar 50 legoas e pera o sertão tanto ate chegar a linha da demarcação como na repartição dellas se ve / he povoada esta terra do Brasil toda de portugueses quãto dizem as capitánias e somente ha costa de mar, e quãto muito 15 a 20 legoas pello Sertão/ he muy povoada do gentio da terra/ tem muytos matimentos/Em partes della ha Ouro assi de Minas como de lavagões.
(CINTRA, 2015, p.17-18, grifo nosso).

Da mesma forma, os cronistas que escreveram sobre o Brasil em período anterior, mas próximo à carta do cosmógrafo português, Pero de Magalhães Gândavo (c. 1570) e Gabriel Soares de Souza (1587), dão relevo ao progresso mercantil alcançado por Pernambuco em fins dos quinhentos, ao qualificarem esta capitania como “uma das ricas terras” e “tão rica e poderosa”.

Gândavo (2008), em sua obra de caráter propagandístico, afirma produzir Pernambuco “mais açúcares que nas outras”, além de pau-brasil e algodão, que rendiam bons lucros aos seus moradores. Ressalta ainda o cronista dispor esta capitania de abundante mão de obra formada por índios cativos e já bastante frequentada por navios da Coroa. Complementa o referido cronista sua descrição de Pernambuco afirmando ser Olinda a imagem concreta dessa opulência, como “uma das mais nobres e populosas vilas que havia nestas partes”. Já Gabriel Soares apresenta em números o fausto mercantil pernambucano, fazendo também um importante alerta sobre a vulnerabilidade daquelas posses, que possibilitava a corsários saqueá-la e destruí-la, ressaltando a imprescindível necessidade de fortificá-la.

Esta se acha uma das ricas terras do Brasil, tem muitos escravos índios que é a principal fazenda da terra. Daqui os levam e compram para todas as outras capitánias, por que há nesta muitos, e mais baratos que em toda a costa: há muito pau do Brasil e algodão de que enriquecem os moradores desta capitania. O porto onde os navios entram está uma légua da povoação Olinda; servem-se pela praia e também por um rio pequeno que vai dar junto da mesma povoação. A esta capitania vão cada ano mais navios do reino que a nenhuma das outras. Há nela um mosteiro de padres da Companhia de Jesus (GÂNDAVO, 2008, p.35-36).

É tão poderosa esta capitania que há nela mais de cem homens que têm de mil até cinco mil cruzados de renda, e alguns de oito, dez mil

cruzados. Desta terra saíram muitos homens ricos para estes reinos que foram a ela muito pobres, com os quais entram cada ano desta capitania quarenta e cinquenta navios carregados de açúcar e pau-brasil, o qual é o mais fino que se acha em toda a costa; e importa tanto este pau a Sua Majestade que o tem agora novamente arrendado por tempo de dez anos por vinte mil cruzados cada ano. **E parece que será tão rica e tão poderosa, de onde saem tantos provimentos para estes reinos, que se devia de ter mais em conta a fortificação dela, e não consentir que esteja arriscada a um corsário a saquear e destruir, o que se pode atalhar com pouca despesa e menos trabalho** (SOUZA, 1851, p.58-59).

A posição geográfica da capitania duartina em relação a Portugal foi outro fator potencializador da sua prosperidade econômica no cenário colonial. Conforme os estudos de Jaime Cortesão (1965, p. 13), a costa pernambucana desfrutava de uma maior proximidade geográfica de Lisboa e da África negra. Verifica-se essa mesma proximidade em relação aos principais portos brasileiros; em suas palavras: “os grandes portos do Brasil, como a Bahia, o Recife e o Rio de Janeiro, estavam a um terço da distância, medida em tempo, de Lisboa às costas do Golfo da Guiné e Angola”. Os ventos e correntes do Atlântico Sul facilitavam a interligação de Pernambuco aos referidos portos, possibilitando o estreitamento temporal das distâncias físicas, tornando Portugal mais próximo do Brasil do que da sua colônia africana.

Tal demonstrativo pode ser acompanhado na Tabela 7, onde foram agrupadas as informações de Cortesão (1965) sobre as distâncias entre os portos brasileiros, africanos e o de Lisboa⁶³:

Tabela 7 – Distância em dias de viagem entre os principais portos brasileiros, África e Lisboa segundo Cortesão (1965)			
Origem	→	Destino	Dias de viagem
Lisboa	→	Porto Seguro	40 dias
Lisboa	→	Rio de Janeiro	40 dias
Lisboa	→	Pernambuco	35 dias
Lisboa	→	África (mesma latitude de Porto Seguro)	60 dias
Lisboa	→	África (mesma latitude de Pernambuco)	60 dias
Lisboa	→	Mina (golfo da Guiné)	40 dias

Fonte: CORTESÃO, 1965 (p.13).

⁶³ A partir das considerações feitas no seguinte trecho: “As viagens de Lisboa a Pôrto Seguro demoravam 40 dias; e 60 para uma latitude igual nas costas nas costas de África. De Lisboa ao Rio de Janeiro ou de Lisboa à Mina, no Gôlfo da Guiné, (o que, no segundo caso, representa 25º de latitude a menos) os navios levavam os mesmos 40 dias de viagem; e 35 dias de Lisboa a Pernambuco, enquanto eram necessários 60, ou seja quase o dobro, para alcançar uma latitude igual na África” (CORTESÃO, 1965, p. 13).

Em contraste com Cortesão (1965), Russell-Wood apresenta diferentes distâncias para a mesma rota informada pelo pensador lusitano, conforme se pode comprovar por meio dos dados da Tabela 8.

Tabela 8 – Distância em dias de viagem entre os principais portos brasileiros, Angola e Lisboa segundo Russell-Wood (2014)			
Origem	→	Destino	Dias de viagem
Lisboa	→	Recife	Em torno de 60 dias
Lisboa	→	Salvador	Em torno de 60 dias
Lisboa	→	Rio de Janeiro	80 a 90 dias
Retornos			
Recife	→	Lisboa	75 dias
Salvador	→	Lisboa	84 dias
Rio de Janeiro	→	Lisboa	97 dias
África			
Angola	→	Recife	35 dias
Angola	→	Salvador	40 dias
Angola	→	Rio de Janeiro	50 dias

Fonte: RUSSELL-WOOD, 2014 (p.133).

Todavia, ainda que os dias de viagens apresentados pelo historiador sejam quase o dobro, fica comprovada a proximidade de Pernambuco a Lisboa e a Angola, que também se aplicava aos outros dois principais portos da colônia, Salvador e Pernambuco, em relação à costa africana, comparado com o tempo de viagem deste a Lisboa. Segundo Russell-Wood (2014), o tempo de viagem para essas rotas só foi reduzido no século XIX:

[...] com o desenvolvimento e o uso disseminado do cronômetro, as comunicações melhoraram, mas somente por conta de fluir e direção ao nordeste para o mar antes de tomar o sentido sul-sudeste e contornar o cabo. O advento do vapor aliviaria esse problema no século XIX (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 129-130).

Esta condição geográfica favorável beneficiou o comércio triangular Portugal-Brasil-África, tema já explorado na seção anterior, quando mencionados os estudos de Alencastro (2000) e António Coelho (2000). Sobre as rotas diretas, África-Brasil, as quais foram predominantes segundo Alencastro (2000, p. 251). Afirma este autor que: “No primeiro quartel do século XVII, quando se cruzava do Brasil a Angola, o eixo das permutas encaixava no Recife (a 35 dias de viagem de Luanda), na Bahia (a 40 dias de viagem) ou no Rio (a 50 dias de viagem)”. Ao contrário de Cortesão (1965), Alencastro (2000) informa a que século corresponde o tempo de viagem em dias entre esses portos localizados nas duas margens opostas do Atlântico Sul. Em ambos os casos apresentados pelos autores abordados, fica

demonstrada que nos seiscentos houve uma estreita relação entre Pernambuco e a costa africana, favorecida pelas condições de ventos e correntes, o que possibilitou o desenvolvimento desta capitania.

Antônio Coelho (2000) assevera essa proposição, demonstrando o franco desenvolvimento de Pernambuco em relação à Bahia, até por esta abrigar a sede do governo-geral, e às capitanias do Rio de Janeiro e São Vicente. Essas últimas aglomerações assinalavam dificuldades de comunicação com a Coroa portuguesa nos quinhentos, fato que afetava diretamente a realização de um eficaz escoamento da produção pela menor frequência dos navios reinóis em sua costa.

O difícil contato entre essas ilhas-Brasil, mas vital, como vimos em momento anterior, era contornado de maneira mais fácil por Pernambuco devido ao fato de a navegação à vela ser favorecida pela corrente do Brasil, o que beneficiava os contatos ao sul com o governo-geral na Bahia. Por outro lado, no sentido boreal, tornava-se dificultoso este caminho atlântico, por causa da corrente da Guiana. Conforme se esclarece na passagem de Cortesão (1965) abaixo e se pode observar no mapa elaborado por Henderine Drogenhams, c. 1600 (Figura 25), as condições de vento e de corrente do Atlântico tiveram papel precípua para a dinâmica colonial do território brasileiro em termos de transporte e comunicação:

[...] a divergência de direção entre as correntes da Guiana e do Brasil, a primeira da qual de rumo irreversível opôs-se à comunicação entre o Norte e o Sul da Colônia, provocando a formação dos dois Estados, o do Maranhão e do Brasil, propriamente dito. Advirta-se, todavia, que a chamada corrente do Brasil facilitou muito, em compensação as comunicações com a Bahia e principalmente do Rio de Janeiro com o Rio da Prata (CORTESÃO, 1965, p. 18).

Figura 25 – Mapa do Atlântico Sul, por Henderine Drogenhams, ca. 1600. Mostra as rotas tracejadas sobre o oceano Atlântico e indicação das correntes, através de letras. Machado (2011) apresenta a seguinte legenda: (F) corrente das Canárias; (H): contra-corrente equatorial do Norte; (L) corrente equatorial do Norte; (K) zona de convergência intertropical; (R) corrente da Guiné.



Fonte: MACHADO, T; MACHADO, M; HAMAKAWA, 2011, p. 5.

A esse cenário de prosperidade econômica de Pernambuco, potencializado por sua posição geográfica e pelas condições de navegação favorecedoras dos contatos com Lisboa e, ao mesmo tempo, de vulnerabilidade da sua costa, desamparada de barreiras bélicas, correspondeu à segunda fase (1563-1624) da história da capitania de Pernambuco. Foi nesse momento de sucesso econômico baseado na produção açucareira se estabeleceram os primeiros núcleos de povoamento em Alagoas, entre fins do século XVI e início do século XVII⁶⁴.

Nesses primeiros séculos do Brasil colonial, Porto Calvo, Alagoas do Sul e Penedo foram os centros irradiadores da ocupação lusitana do território alagoano. Essas povoações foram levantadas em áreas estratégicas: dotadas de recursos naturais que a terra oferecia

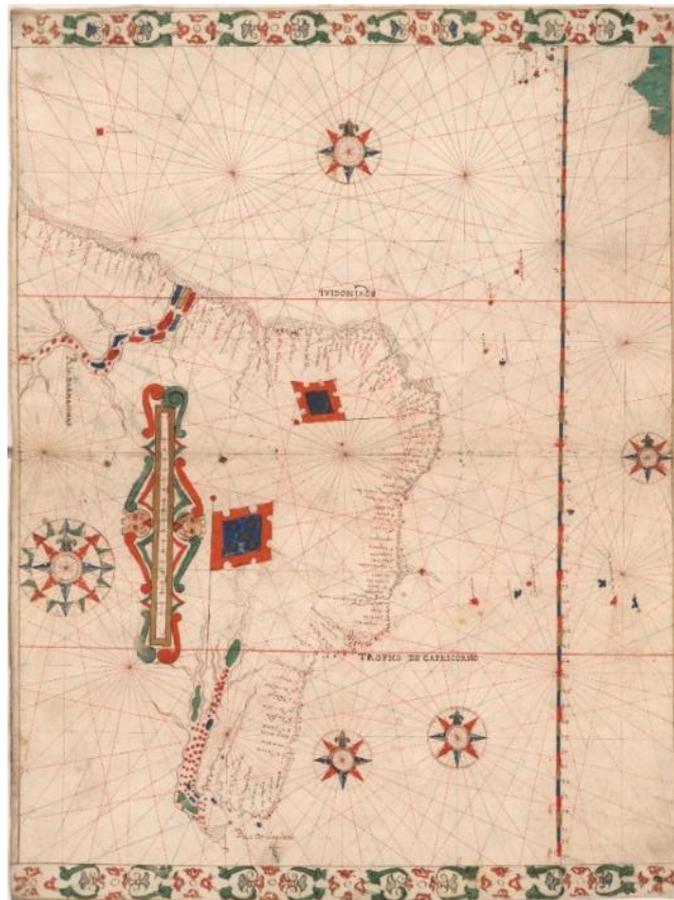
⁶⁴ Nesse contexto da ocupação inicial do território alagoano e colonização portuguesa, devemos nos ater ao significado atribuído à palavra povoação, como fez Ferrare (2013, p. 135), ao entendê-la como uma ação para a constituição do agrupamento de indivíduos, neste caso, portugueses, “no sentido atitude de fazer povoamento, ou mesmo da ação constitutiva de povoar, e não o resultado propriamente de núcleos já sedimentados, conforme estamos habituados a considerar na nossa contemporaneidade”.

para a implantação dos engenhos de açúcar e criação de gado, próximas a cursos e massas d'água que ofereciam terras férteis (DIÉGUES JÚNIOR, 2006).

Outros núcleos de povoamento datam dessa época inicial de ocupação, além dos três apontados na obra de Diégues Júnior (2006): Santa Luzia do Norte, ou simplesmente a povoação do Norte, às margens da lagoa Mundaú, e São Miguel, povoado ribeirinho no curso d'água de mesmo nome, conhecido pelos portugueses desde a primeira fase do domínio português no Brasil, como demonstrado no início desta seção (BRANDÃO, M., 1916, p. 50).

Em dois exemplares cartográficos que registram a costa da América em fins do século XVI, não estudados pela historiografia alagoana clássica nem pelos autores abordados, podemos reconhecer esses marcos hidrográficos de irradiação da presença portuguesa em Alagoas: os já bastante difundidos nas cartas quinhentistas – rios São Miguel e São Francisco – e, ao lado desses topônimos, figuram de forma inédita para o período analisado – R: e *alga granda e R: S^o: antoni*. Estes dois “novos” acidentes geográficos conhecidos foram registrados na carta portulana manuscrita do sudeste da América, produzida em Marselha em 1592 pelo cartógrafo irlandês Hercules O’Doria (Figuras 26 e 27).

Figura 26 - Carta portulano manuscrita do Sudeste da América. Autor: Hercules O’Doria. 1592.



Fonte: John Carter Brown Library at Brown University.

Figura 27 – Detalhe da carta portulana de Hercules O’Doria, 1592, mostrando a costa de Alagoas.



Fonte: John Carter Brown Library at Brown University.

Nesta carta de 1592 é possível constatar que a referência às serras de Santo Antônio, presente nos mapas da primeira década dos quinhentos, é substituída pelo rio, *R: S: antoni*, evidenciando que não se tratava mais de identificar um ponto de avistamento da costa. O rio de Santo Antônio⁶⁵, nesta época, servia de ponto de apoio para o abastecimento de embarcações que navegavam por aquele trecho da costa de Pernambuco, e próximo a suas margens viviam os autóctones, conforme se pode extrair da narrativa do inglês Anthony Knivet, que passou por Alagoas em 1601⁶⁶.

O rio de Santo Antonio fica a sete léguas de Camaragibe. É um rio bem grande de que corre umas cinqüenta léguas para o interior e tem quatro braços de água na entrada, mas esta é tão estreita que nenhum navio consegue passar. É um ótimo local, se havendo sal, estiverem sem provisões, pois lá encontram muita quantidade de todo tipo de peixe, especialmente um chamado pelos índios de *varana* [peixe-boi], que é grande como um boi. Uma vez entrando nesse rio, verão terras altas dos dois lados mas devem ter cuidado e manter a vigilância, pois rio acima vive um tipo de gente chamada

⁶⁵ No contexto das navegações pela costa alagoana e da história da ocupação do território pelos portugueses, o rio a que se referem os documentos textuais e iconográficos quinhentistas era o de Santo Antônio Grande e não o rio de Santo Antônio Meirim, que aparece registrado no século XVII também como Mirim ou Pequeno, que se situa ao sul do Santo Antônio Grande.

⁶⁶ Anthony Knivet partiu da Inglaterra para o Brasil em 1591 em um navio pirata. Foi abandonado moribundo no litoral brasileiro. Sobreviveu às adversidades, foi escravizado pelos portugueses, tendo participado de algumas atividades junto aos colonizadores e governantes na dominação do território brasileiro contra os indígenas. Esteve de passagem no território de Alagoas, durante a viagem que realizou entre o Rio de Janeiro e Pernambuco em 1601, conforme se pode constatar no trecho que antecede seus relatos nas terras alagoanas: “No dia 14 de agosto de 1601, Salvador Correia de Sá, governador do Rio de Janeiro, embarcou para Pernambuco” (KNIVET, 2008, p. 151).

carajás. Se os virem desarmados os atacam, mas se virem que vocês podem se defender trarão aquilo que puderem comercializar (KINIVET, 2008, p.226-227, grifo do autor).

Sobre o registro do rio Alagoa, *R: e algoa granda*, é plausível que esse acidente geográfico corresponda ao canal lacustre que interliga as lagoas do Norte e do Sul, que desemboca no mar, entre o porto dos franceses ao sul, e o de Jaraguá ao Norte ou, talvez, refere-se à lagoa do Sul, a maior e mais importante para o período. Podemos indicar como motivo que levou o cartógrafo irlandês a grafar esse topônimo o fato de este “rio” servir para as embarcações fazerem aguada ou lá pescarem com o intuito de se abastecer a caminho do seu porto de destino, conforme detalha Knivet (2008):

Alagoa é um rio muito bonito que fica a quatro léguas do rio de São Miguel, e três léguas ao sul do já mencionado rio dos Crocodilos. Em cada uma de suas margens verão um morro alto, ambos chamados pelos portugueses de Os Caivas. A entrada tem apenas sete ou oito pés de profundidade e não há pedras no fundo, mas depois que o penetrarem encontrarão muitos bancos de areia onde podem pescar bastante peixe. Podem estar certos de sempre encontrar caravelas pescando nesse local, e na entrada é possível fazer aguada em ambas as margens (KNIVET, 2008, p.228-229).

Os dois outros topônimos registrados na carta de 1592, rio São Miguel e rio São Francisco, conhecidos desde o Planisfério dito Cantino de 1502, foram também identificados na carta denominada *Brasilia*, que compõe o Atlas de Cornelis Wytfliet, *Descriptionis Ptolemaicae augmentum*, publicado em 1597 na Bélgica (Figuras 28 e 29).

Figura 28 – Brasilia. Atlas de de Cornelis Wytfliet, *Descriptionis Ptolemaicae augmentum*, publicado em 1597.



Fonte: John Carter Brown Library at Brown University.

Figura 29 – Pormenor da carta Brasília, 1597, mostrando a costa de Alagoas e os símbolos indicativos de povoação localizados próximos aos topônimos S. Michiel e Titiamni.



Fonte: John Carter Brown Library at Brown University.

Em fins do século XVI, diferentemente do contexto de produção cartográfica após a “descoberta” do Brasil, era preciso registrar além dos principais rios, como vias de penetração, as povoações que iam surgindo às margens dos cursos e massas d’água. Assim, na carta de 1597 aparece como um novo topônimo – *Titiamni* –, que para nós corresponde ao Tatuamunha, e símbolos indicativos de povoação em *S. Michiel* e *Titiamni*, que se diferenciam dos acidentes hidrográficos, por serem estes precedidos da abreviação “R.”, em referência a rio. Entre esses dois pontos, Tatuamunha e São Miguel, foi registrado o rio *S. Gill*, do qual não foi possível identificar sua correspondente denominação atual.

A partir da transcrição abaixo, extraída da obra de Knivet que nos serve de documentação coeva, é plausível afirmar que a descrição por este aventureiro inglês da povoação às margens do rio São Miguel onde moravam “muitos portugueses” e foi edificada uma igreja, correspondia àquela levantada por João da Rocha, um dos sesmeiros da região sanfranciscana. Esta descrição é compatível com a simbologia indicativa de uma povoação presente na carta de 1597.

Nesse local [terras do rio São Miguel] mora um português chamado João da Rocha e, subindo um rio que verão penetrando para o interior, moram muitos portugueses e há até uma igreja com padres para rezar missa. Lá encontrarão boa quantidade de gado se precisarem, e pau-brasil, farinha de mandioca, além de boa quantidade de ostras nesse rio, dentro das quais encontram muitas pérolas (KNIVET, 2008, p.229-230)

Como elucidam os mapas trabalhados acima e os relatos de Knivet, confirma-se a inexpressividade de Jaraguá ao final do século do descobrimento das terras brasílicas, assim como de outros portos alagoanos, como os franceses, próximo à barra do rio Alagoa, enquanto a massa d'água entre esses dois fundeadouros já era identificada como um ponto notável da costa. Excetuando-se as circunstâncias eventuais com que são tratados o porto de Jaraguá e o porto dos franceses na carta do padre Rui Pereira de 1560, esses pontos da costa inicialmente não fizeram parte dos planos do projeto colonizador português que ia se delineando para o sul de Pernambuco. Era ainda pontual a presença dos lusitanos ao final do século XVI e início do seguinte no território correspondente a Alagoas; conforme explana Azevedo (2012): “Do início da colonização até a chegada dos holandeses, o quadro regional revela-nos uma região inóspita, na periferia da Capitania, quase desconsiderada pelo Governo colonial”.

O mapa da Figura 30 ilustra a vastidão do território alagoano ainda a ser colonizado, bem como desvela a situação de dependência de fixação dos primeiros núcleos aos elementos hidrográficos, posição determinante na construção das particularidades de cada um desses focos de irradiação, que determinaram formas diferenciadas de ordenação e exercício do poder colonial em torno das áreas que foram sendo povoadas ao redor deles.

Porto Calvo exerceu sua influência no povoamento do norte, na região conhecida como dos quatro rios (Manguaba, Camaragibe, Tatuamunha e Santo Antônio Grande). Na região das lagoas foram fundadas Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul, às margens da lagoa do Sul (Manguaba), e Santa Luzia do Norte, nas bordas da lagoa do Norte (Mundaú). Nessa porção central do território, os vales dos rios Paraíba e Mundaú, que deságuam respectivamente nas lagoas do Sul e do Norte, tiveram papel central para a ocupação e a economia açucareira da região das lagoas nos séculos seguintes. Já Penedo, na divisa austral da capitania, demarcava a posse da região sanfranciscana e foi centro da criação do gado que alimentava a indústria açucareira das duas regiões supracitadas e ainda Sergipe e a Bahia. Desempenhou também esse núcleo de povoamento função estratégica na defesa da fronteira sul da capitania (DIÉGUES JÚNIOR, 2006).

Figura 30 – Mapa de Alagoas com indicação dos primeiros núcleos de povoação do território no século XVI (em vermelho e topônimos atuais entre parênteses), principais cursos e massa d'água para a colonização: (1) rio Manguaba; (2) rio Tatuamunha; (3) rio Camaragibe; (4) rio Santo Antônio Grande; (5) rio Santo Antônio Mirim; (6) lagoa do Norte (Mundaú); (7) lagoa do Sul (Manguaba); (8) rio de São Miguel; (9) rio Coruripe.



Fonte: autora, adaptado de MENEZES, 2010, p. 28.

Em suma, no fim dos quinhentos são lançados os alicerces da colonização portuguesa em Alagoas. O território identificado vagamente como a parte sul da capitania pernambucana estava ainda distante de alcançar bases sólidas para o pleno domínio da Coroa portuguesa. Encontrava-se ainda vulnerável a ataques internos, pelos índios e pelos negros palmarinos, pois há registros deles desde fins do século XVI; e externos, pelos contrabandistas, sobretudo os franceses.

Todavia, os primeiros passos foram dados no sentido de fixação dos colonos lusos no território com a introdução de povoados em pontos estratégicos para a exploração das riquezas da terra, cuja base foi a mão de obra indígena e, depois, o negro africano, introduzidos na sociedade patriarcal segundo os moldes ditados por Portugal.

2.4. Jaraguá e a colonização da região lagunar

Foi no segundo momento de formação da capitania de Pernambuco (1563-1624), marcado pela prosperidade econômica fruto do desenvolvimento da indústria açucareira, que se iniciou a partilha das terras alagoanas em sesmarias e a construção dos primeiros engenhos, processo que se concentrou em torno dos primeiros focos de povoamento entre fins do século XVI e início do século XVII. Em que pese o estudo de Jaraguá no período colonial, investigaremos nas páginas a seguir a que sesmaria pertenceu este ancoradouro e se foi objeto de alguma ação dos povoadores que se estabeleceram na região.

Há indícios de que a primeira sesmaria alagoana foi aquela doada ao alemão aportuguesado Cristóvão Lins⁶⁷ na região dos quatro rios ao Norte. Após a bandeira dos irmãos Albuquerque, chefou Cristóvão Lins uma outra contra os índios potiguaras que habitavam a porção setentrional de Alagoas, possivelmente entre 1575 e 1585. Pelo sucesso que obteve no combate ao gentio, recebeu como real mercê sua sesmaria. O povoador de Santo Antônio dos Quatro Rios de Porto Calvo recebeu o título de alcaide-mor em 1600, e logo iniciou a indústria açucareira naquela localidade, tendo levantado sete engenhos ao sul do Cabo de Santo Agostinho, entre os quais cinco foram construídos no território alagoano. Poucos anos depois, em 1608, doou Cristóvão Lins a seu sobrinho, Rodrigo de Barros Pimentel, uma parte de suas terras localizadas ao sul da sua sesmaria, permitindo “que fosse dado maior desenvolvimento à colonização do vale do Santo Antônio Grande e do Camaragibe” (DIÉGUES JÚNIOR, 2006).

No outro extremo, ao sul, na região do São Francisco, entre esse curso d’água e o de São Miguel, nas terras que seguem até o rio São Miguel, foi concedida uma sesmaria a João da Rocha Vicente em 1596. Essa sesmaria foi sendo aumentada no século XVII através de sucessivas doações de mais léguas acrescidas aos limites da primeira doação. Além desse povoador, foram sesmeiros no extremo sul da capitania de Pernambuco Filipe de Moura e Belchior Álvares (DIÉGUES JÚNIOR, 2006).

Esses foram os primeiros povoadores da região sanfranciscana, que devem ter introduzido as primeiras cabeças de gado para servir a todo o território alagoano, a Sergipe e à Bahia. O português João Vicente da Rocha, que recebeu a sesmaria compreendida entre a barra do rio São Francisco e o de São Miguel fixou-se na proximidade deste menor curso

⁶⁷ De acordo com Ricardo (2006, p. 52), Cristóvão Lins e seu irmão Cibaldo integraram uma das redes mercantis da indústria açucareira em Pernambuco que envolveu “grandes grupos financeiros europeus, como os Fugger, banqueiros alemães e detentores de minas de prata, que tinham representante em Pernambuco desde a década de 1540”. Ainda segundo esse autor, foi o próprio diretor-presidente da Casa Bancária dos Fugger, o judeu Anton Fugger, a enviar os irmãos Lins ao Brasil, que possuíam em Lisboa uma filial desse banco.

d'água, localizado perto da porção central do território onde levantou uma povoação. Este colono tornou essas terras produtivas economicamente, criando gado e levantando engenhos, fato confirmado pelos relatos do inglês Anthony Knivet quando visitou as plagas alagoanas em 1601, em trecho já anteriormente citado.

Na porção central do território, a que nos mais interessa por compreender Jaraguá, a Diogo Soares da Cunha, através do seu procurador Henrique de Carvalho, foi concedida uma sesmaria em 1591, compreendida entre a lagoa do Sul (atual Manguaba) e a costa. Há em torno da doação destas terras algumas controvérsias de que tratam os historiadores alagoanos. Estes demonstram ter havido dois forais com a mesma data, 5 de agosto de 1591, em nome de distintos sesmeiros, Diogo Soares da Cunha e Diogo de Melo e Castro, e com diferentes limites naturais.

Diégues Júnior (2006, p. 65) baseia-se na obra de Frei Jaboatão (1695-1779) para informar a delimitação da sesmaria da lagoa do Sul e faz a seguinte observação: “fora feita doação a Diogo Soares, a quem aliás, chama Diogo de Melo e Castro, o que deve ser lapso”. Segundo consta na obra do religioso, *Novo orbe seráfico*, os limites dessa doação eram os seguintes:

Não se acha ao certo o anno, em que se deo principio a Povoação; sendo que no de 1591 ainda parece não havia alguma em fórma : porque neste mesmo anno, consta de huma escritura publica, fora feita a data de cinco legoas, de terra ao longo da Costa, e sete para o Sertão, a saber, declara a tal escritura, da boca da Alagoa, a que chamaõ Manguaba, tres legoas de Costa para a banda do Sul, e da mesma boca da Alagoa para o Norte duas legoas. Fez esta data a Diogo de Mello e Castro, á instancia, e petição sua, por Pedro Homem de Castro, sobrinho, e Procurador do Donatario de Pernambuco, Jorge de Albuquerque Coelho, em cinco de Agosto de 1591. Declara elle na sua petição, pedia aquella terra para nella fundar huma Villa, que na mesma supplica affirma havia ser com o titulo da Magdalena, como hoje o he, e por este tempo he sem duvida já Povoação na Alagoa (JABOATÃO, 1859, p. 398).

Nessa passagem da obra de Jaboatão há a informação de que o sesmeiro pretendia fundar uma vila, Madalena, cumprindo com seu papel colonial de povoador. Segundo os historiadores alagoanos, a fundação do povoado de Madalena às margens da lagoa do Sul, depois conhecido como Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul, só ocorreu em 1614, com a chegada do próprio Diogo Soares, que encontrou as suas fazendas devastadas, tendo-as restaurado e levantado o povoado; este somente foi elevado a vila em 1636.

Sobre a controvérsia que paira sobre o sesmeiro das terras da lagoa do Sul, Josemary Ferrare (2013, p. 218) esclarece que: “Mesmo passível de tamanha dubiedade, sempre foi prevalente entre todos os historiadores alagoanos o reconhecimento de Diogo Soares da

Cunha como proprietário e agente do povoamento das terras recebidas”. Posição sustentada por Abelardo Duarte (1947), autor explorado pela referida autora, na passagem a seguir:

Mas, em verdade, seriam os dois contemplados? Desconhecem-se quaisquer atividades de Diogo de Melo e Castro no povoamento regional. Ao contrário, obtida a sua sesmaria em 1591, Diogo Soares da Cunha, por seu procurador, o capitão Henrique de Carvalho, entrava em acção sem tardança. Promovia o aldeamento dos indígenas [depois de 1602, data do registro do pedido feito ao governador de Pernambuco] (DUARTE, 1947, p.28).

É Theodyr de Barros (1991), conforme defende Ferrare (2013), quem apresenta a hipótese mais provável para explicar a coincidência dos documentos:

[...] é possível que tenha Diogo Melo e Castro adquirido a sua sesmaria em 1591, mas por um motivo que nos é desconhecido haja desistido de explorá-la, não cumprindo o encargo de fundar uma vila. Assim, seu patrimônio veio passar a outrem através de seus descendentes, depois de certo tempo, e que deve ter sido Diogo Soares da Cunha, em cujas terras se originou Madalena (BARROS, T., 1991, p.56).

Assim, fundada a povoação de Madalena da Alagoa do Sul em fins do século XVI, nas terras que bordejam a lagoa do Sul, foram levantados outros povoados ao seu redor e foi a terra sendo repartida, através de novas doações originadas da divisão da sesmaria de Diogo Soares da Cunha. Consta informação no relatório holandês de Walbeeck e Moucheron de 1643⁶⁸, de que o primeiro sesmeiro dividiu as suas terras da parte norte, reservando as do sul para si. Resultaram essas doações na partilha das terras situadas entre o porto dos franceses e a ponte do rio Sumaúma (FERRARE, 2013). Essas sucessivas doações em torno da lagoa do Sul foram sintetizadas por Feitosa (2008), a partir de informações de Diégues Júnior (2006) e com base no citado relatório holandês.

Outras concessões foram feitas por Diogo Soares. Entre o porto do Francês e a ponte do rio Sumaúma foram dadas terras a Gonçalo Fernandes e Francisco Martins, terras estas que passaram aos holandeses por se haverem os proprietários se retirado com a invasão. Segue-se a região concedida à igreja [de Nossa Senhora da Conceição em 1654]; vem depois outra sesmaria de Antônio Fuentes de 600 braças, e a de Simão André de meia légua. Estes dois proprietários se retiraram e Gabriel Soares [filho de Diogo Soares] pretendeu reaver essas terras a título de credor. A seguir encontra-se meia légua doada ao capitão Manuel de Magalhães, que ficou obediente aos holandeses e após, 600 braças de Pedro Gonçalves, que se ausentou (FEITOSA, 2008, p.28).

⁶⁸ WALBEECK & MOUCHERON. Relatório sobre a situação das Alagoas em outubro de 1643; apresentado pelo assessor Johannes van Walbeeck e por Hendrick de Moucheron, diretor do mesmo distrito e dos distritos vizinhos, em desempenho do encargo que lhes foi dado por sua Excia. e pelos nobres membros do Alto Conselho. In: MELLO, 1985.

Na lagoa do Norte, sem que os documentos precisem a data, foram doadas por Jorge de Albuquerque Coelho a Miguel Gonçalves Vieira, provedor da Fazenda em Olinda, as terras entre o rio de Santo Antônio Mirim até a enseada da Pajuçara, onde se iniciavam as de Manuel Antônio Duro, até encontrar a lagoa do Norte, a oeste. O filho deste sesmeiro, Diogo Gonçalves Vieira, por sua vez, concedeu parte delas, uma légua em quadra, a Antônio Martins Ribeiro, conforme escritura de 1610. Esse colono português levantou engenho próximo ao rio Mundaú, o Garça Torta, e iniciou um povoado que deu origem à vila de Santa Luzia do Norte nas margens da lagoa do Norte (DIÉGUES JÚNIOR, 2006).

Feitosa (2008), baseada no trabalho de Brandão, W. (1962) “Do povoamento do território alagoano”, sustenta a tese de que a povoação de Santa Luzia tenha sido fundada antes de 1610 e confirma o nome do seu fundador como sendo Antônio Martins. Tendo como lastro a declaração de confirmação da doação feita aos monges beneditinos das terras em Santa Luzia por Diogo Vieira, registrada em 1608 no livro do Tombo do Mosteiro de São Bento de Olinda, documento estudado por Brandão, W. (1962), a pesquisadora afirma:

É o valioso papel do Cenóbio Beneditino uma declaração firmada em 15 de dezembro de 1608, “na povoação de Nossa Senhora da Luz da Villa Nova de Santa Luzia”, por Diogo Vieira e Fr. Cipriano, abade do Mosteiro de São Bento de Olinda e nele consta que o filho de Miguel Gonçalves Vieira doara em época anterior, por escritura pública, “uma légua de terra”, em local que já não era mais possível confirmar “por se acharem muitos moradores acomodados nas ditas terras”. Por tal motivo, acordavam ambas as partes em substituir a primeira concessão por uma outra, assim delimitada: “meya legoa de largo, e huma de cumprido no rio Poticatuba, e correrá para o rio de Agoa Doce, que vay sair a praya e outro quarto de legoa, que sam, mil e duzentas braças em quadra na praya do mar entre Manoel Antonio, e huma Alagoa grande que vay ao longo da Praya, e outras mil, e duzentas braças em quadra no rio de Mendaug na ilharga de Leonardo Pereira” (FEITOSA, 2008, p.38-39).

Pelo texto do referido livro do tomo das posses dos beneditinos, as terras a eles concedidas eram lindeiras às de Manoel Antônio: “duzentas braças em quadra na praya do mar entre Manoel Antonio, e huma Alagoa grande, que vay ao longo da Praya”⁶⁹. É plausível afirmar que este sesmeiro foi Manoel Antônio Duro, cuja confirmação das oitocentas braças de terras na enseada da Pajuçara, contadas a partir da casa de telha que este colono havia edificado no local foi registrada em 1611 por Gabriel Soares da Cunha, filho do primeiro sesmeiro, Diogo Soares da Cunha, que doara essa sesmaria em ano não informado.

Transcrevemos o trecho abaixo da carta de confirmação da sesmaria de Manoel Antônio Duro, este valioso documento para a história de Maceió, publicado no livro de Craveiro Costa (2001), para que possamos ainda nesta seção passar a apresentar algumas possíveis

⁶⁹ DECLARAÇÃO FEITA POR DIOGO Vieira sobre a Terra das Alagoas. In: O TOMBO, 1948, p. 542-543.

razões acerca dos fatores que levaram à introdução de um empreendimento colonial naquele espaço litorâneo, contíguo a Jaraguá.

[...] por este Einstromento dava e doava E fazia doasam de Sesmaria no dito manonel Antonio duro de oito Sentas Brasas de terra por Costa na pajucara a saber da caza de telha que o dito Manoel Antonio duro ahy tem Coatro sentas Brasas para o norte E coatro sentas para o sul E para o sertão toda a terra que ouver athe Entestar na alagoa donorte Eo rio que para Ella sae a Coal sorte de terra lhe da pella sobre dita maneira de Xismaria forra livre E izenta semforo nem tributo algum mais que dizimo a **Deos Com todas as agoas E madeiras que na dita data ouver resalvando os paos riales para Engenhos E mais madeiras de mangué que servirem Paraularia E armasam dellas E paos que servirem para Serar** a Coal data lhe da com condissam que fará hua Casa sobrado coberta de telha na dita povoasam do dito Diogo soares E seu filho cita em Subahuma E isto dentro Em hum anno para o que outrosy lhe faz doasam dos xanos que forem necessarios para a dita Casa Equintaes na forma Em se dão aos mais moradores E povoadores E não fazendo a dita Caza perdera a dita terra E Esta doasam não teravigor nem será de Hefeito nunhu E pudera dar a quem quizer E o dito manonel antonio comprindo ditas obrigasois farada dita terra o que bem lhe Estiver por coanto elle Enrique de Carvalho em nome dos ditos Constetuintes lhe faz doasam della para elle E sua mulher e filhos E erdeiros descentes E ascendentés que apoz delle vierem [...] (COSTA, C., 2001, p.10-11, grifo nosso).

Feita uma apresentação geral do contexto em que foram repartidas as terras alagoanas para os colonos portugueses, passamos a investigar alguns dos pormenores desse ato colonizador em relação a Jaraguá e a apresentar da forma mais elucidativa possível a espacialização das sesmarias no território da capitania de Pernambuco correspondente a Alagoas em fins do século XVI e início do século XVII.

Partimos das escassas informações que o tempo nos legou, contidas nas cartas de doações estudadas por alguns autores alagoanos em suas obras e em outras escrituras de doações a que tivemos acesso nos arquivos pesquisados. Reunimos esses dados em tabelas, segundo os autores e fontes primárias consultadas, e demarcamos as sesmarias alagoanas de forma aproximada nas cartas de João Teixeira Albernaz de 1640, referentes à parte austral da capitania de Pernambuco. Naturalmente, pelas controvérsias e pontos obscuros contidos nas fontes, os produtos de síntese, textuais e cartográficos, apresentam as imprecisões relativas aos limites das sesmarias, resultantes de suposições ora explicadas pelos autores abordados, ora adotadas por nós a partir de documentos coevos.

Essas inevitáveis imprecisões que levaram a sobreposições advêm não somente das fontes, mas do mérito do sesmeiro em cumprir ou não com o conjunto de obrigações estabelecido no sistema de “dadas de sesmarias”, modelo de colonização trasladado para o Brasil e aqui adaptado pelo poder lusitano. Já que a doação das terras pela Coroa portuguesa ao sesmeiro não significava a imediata posse, esta apenas se confirmaria a partir do “aproveitamento da terra”. Diferentemente do sistema no Reino, cujos propósitos estavam

direcionados unilateralmente à produção e ao abastecimento, no Brasil, além de visar à produção, tinha como foco elementar o povoamento, pois na vastidão do território ainda por ser ocupado “não havia população para abastecer” (ASSIS, 2001). Assim, as primeiras sesmarias doadas pelos capitães donatários nem sempre alcançaram sucesso, por não terem produzindo os efeitos das terras ou por não terem sido progressivamente povoadas.

Vale destacar que havia um perfil a ser adotado na escolha do sesmeiro; este, além de ser sesmeiro, seguia o princípio, conforme explica Nozoé (2006), “de só se conceder terras em sesmaria àqueles que alegavam possuir meios para explorá-las e fundar engenhos”, condição esta que se observa nos pedidos de sesmaria, repletos de expressões como “hé home de muita posse e família”, “hé home de posse assim de gente como de criasões q’há um morador san pertenses” ou “tem muita fabrique de gado de toda sorte e escravos que qualquer morador”⁷⁰.

Esclarecidas essas questões gerais, foi elaborada a Tabela 9, seguindo as informações publicadas na obra de Diégues Júnior (2006)⁷¹ e nos dois termos de doação de terras aos monges beneditinos encontrados no Livro do Tombo do Mosteiro de São Bento da Cidade de Olinda⁷². Um deles corresponde a uma doação de sesmaria na *Paripoeira*, e o outro, à cessão do patrimônio religioso em terras próximas à povoação de Santa Luzia, documento já referido em parágrafos anteriores. No caso da sesmaria de Manoel Antônio Duro, um desdobramento das terras de Diogo Soares de Souza, tivemos como base a escritura de confirmação de doação da sesmaria datada de 1611, publicada na obra de Costa, C. (2001), tendo esta sido citada por Diégues Júnior (2006), autor que nos serve de referência para o desenvolvimento da problemática em questão.

⁷⁰ VIANA, 1933 APUD NOZOÉ (2006).

⁷¹ As informações de Diégues Júnior (2006) foram trabalhadas, principalmente, em torno da escritura de doação feita em Olinda aos 28 de maio de 1608, em que Cristóvão Lins faz doação de “hua sorte de terras que está vago em Tatuamunha” ao seu sobrinho Rodrigo de Barros Pimentel. A transcrição desse importante documento foi publicada pelo mesmo autor em sua obra, nas páginas 61 e 62.

⁷² O TOMBO do Mosteiro de São Bento de Olinda. Publicado em comemoração ao duplo bicentenário das batalhas dos Montes Guararapes 1648-1649. Recife: Imprensa Oficial, 1948. Desse Livro do Tombo foram transcritos os seguintes documentos: “CARTA DE DOAÇAM DE SINCO Legoas de terra ao Mosteyro de Sam Bento da cidade de Olinda sitas na Paripoeira limites da Alagoa” (p. 524-529) e “DECLARAÇAM FEITA POR DIOGO Vieira sobre a Terra das Alagoas” (p. 542-543). Tais documentos podem ser consultados no Anexo 1: Documentação textual.

Tabela 9 – Sesmarias em Alagoas doadas em fins do século XVI e início do século XVII

Data*	Sesmeiro	Limites
Post. 1585	Cristóvão Lins	Do cabo de Santo Agostinho até o rio Santo Antônio Grande (DIÉGUES JÚNIOR, 2006).
1591	Diogo de Melo e Castro Diogo Soares da Cunha (?)	Do porto dos Franceses à enseada da Pajuçara (DIÉGUES JÚNIOR, 2006, p. 74) “da boca da Alagoa, a que chamaõ Manguaba, tres legoas de Costa para a banda do Sul, e da mesma boca da Alagoa para o Norte duas legoas” (JABOATÃO, 1858, p.398).
1596	João Vicente da Rocha	Da foz do rio de São Miguel ao de São Francisco, “estendia-se uma légua para o norte e outra para o sul, e quatro para o sertão na testada do reguengo de Jorge de Albuquerque” (DIÉGUES JÚNIOR, 2006, p.83)
Ant. 1608	Miguel Gonçalves Vieira	“Do rio Santo Antônio Mirim até a lagoa do Norte, onde começavam a de Manuel Antônio Duro. Eram cinco léguas de largo” (DIÉGUES, 2006, p. 76).
1608	Rodrigo de Barros Pimentel	“hua sorte de terras que está vago em Tatuamunha que parte pelo norte no riacho das Lages no citio goitizeiro e holhos dagua com hua lagoa de terra que vendi a Antonio Maxado de Vasconcelos donde o emtereis. De lá com a demarcação que le mandei fazer e meter marco na costado mar de fonte do citio do riacho donde tem çua caza e mora o Antonio Maxado de Vasconcellos e pelo sul parte a dita sorte de terra com as de João Gracia Riscado terá oito sentas Braças pouco mais houmenos e para o sertão o que se axar vaga [...]” “Do riacho das Lajes até o rio Santo Antônio Grande. Mas “ao que parece ela descia além de Paripueira” (DIÉGUES JÚNIOR, 2006, p. 64).
1608	João Garcia Riscado	Entre Paripueira e o rio Santo Antônio Mirim (DIÉGUES, 2006)
1608	Mosteiro de São Bento de Olinda	“meya legoa de largo, e huma de cumprido no rio Poticatuba, que se começará a demarcar pelo rio Poticatuba, e correrá para o rio de agoa doce, que vay sair na praya e outro quarto de legoa, que sam mil, e duzentas braças em quadra na praya do mar entre Manoel Antonio, e huma Alagoa grande, que vay ao longo da Praya [...]” (O TOMBO, 1948, p.542)
1608	Manoel Antonio Duro	“oitocentas braças de terra por Costa na Pajucara a saber da caza de telha que o dito Manoel Antonio duro ahy tem Coatro sentas Brasas para o Norte E coatro sentas para o sul E para o sertão toda a terra que ouver athe Entestar na alagoa donorte eEo rio para Ella sae [...]” (COSTA, C., 2001, p.10-11).
Ant. 1610	Antônio Martins Ribeiro	“uma légua de terra em quadra na ribeira do Mundaú” (DIÉGUES, p.76).
1610	Mosteiro de São Bento de Olinda (sesmaria)	“sinco legoas de terra que pedem na Paripoeira indo para a Alagoa nas cabeceiras de terras, que foram dadas a Miguel Gonçalves Vieira, e nam havendo no dito limite tanta quantidade de terra, tomaram a que faltar mais atrás nas cabeceiras das terras, que possuem os Padres do Carmo, de maneira que sejam sinco legoas em quadrado na forma e pelas medidas costumadas” (O TOMBO, 1948, p.525).

*As datas consideradas se baseiam no ano mais remoto do documento de doação a que se refere a sesmaria.

Fonte: COSTA, C., 2001; DIÉGUES JÚNIOR, 2006; FERRARE (2013); O TOMBO, 1948.

Na tentativa de espacializar e melhor ilustrar essas doações de terras, demarcamos por aproximação os limites das sesmarias que foram possíveis extrair da documentação analisada. Utilizamos como base as cartas da costa da capitania pernambucana (20^a e 21^a)

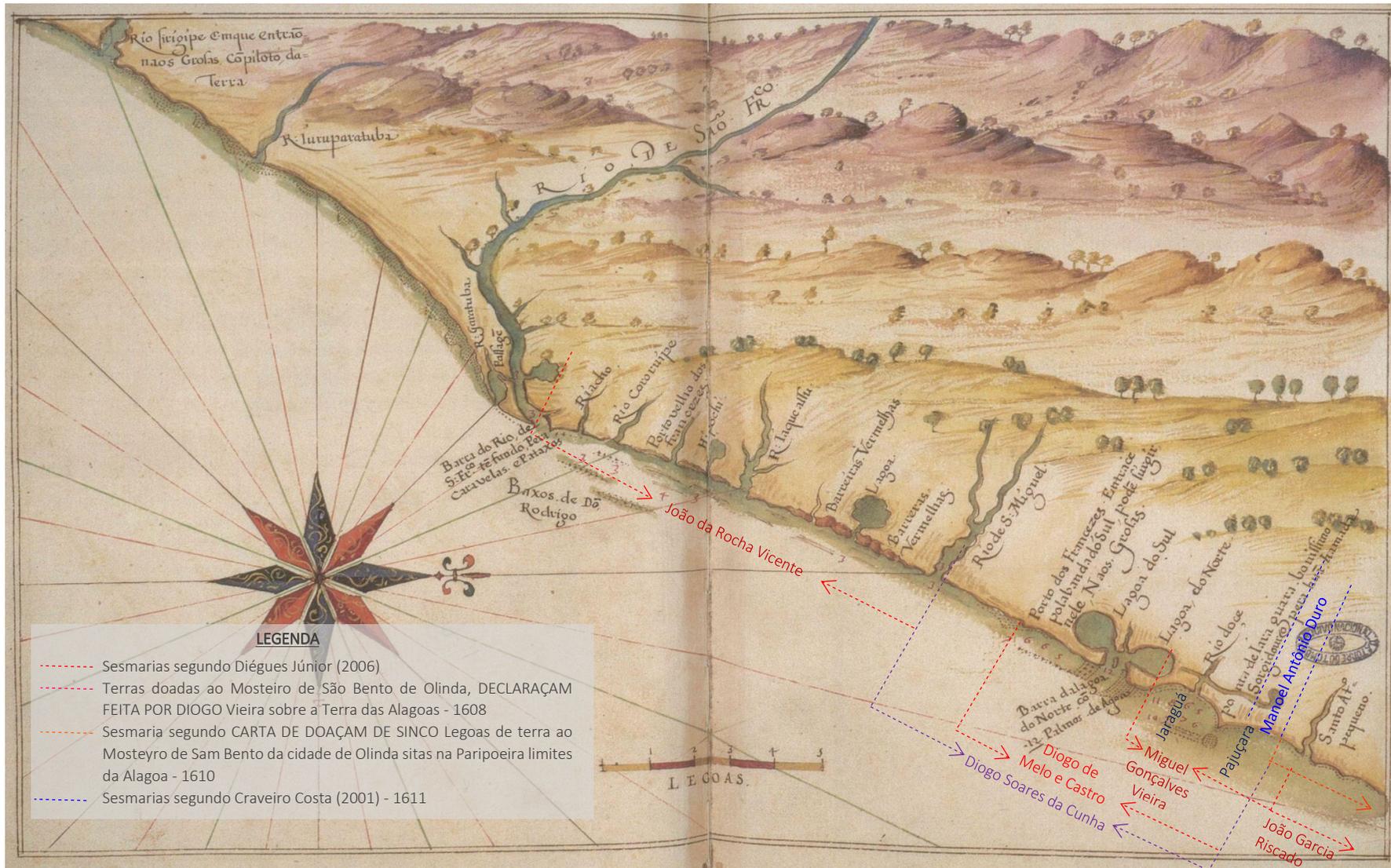
produzidas por João Teixeira Albernaz⁷³ e publicadas no conhecido atlas *Descrição de todo o Marítimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil*, no ano de 1640 (Figuras 31 e 32)⁷⁴. Ainda que essas peças cartográficas se situem temporalmente distantes da época das primeiras sesmarias, a escolha por essas cartas do “mais completo de todos os atlas do Brasil”⁷⁵ se fez pautada pela maior quantidade de acidentes geográficos alagoanos representados, em comparação a outros exemplares do mesmo século.

⁷³ João Teixeira Albernaz, “membro de uma autêntica *linhagem* de cartógrafos em que se incluíam o seu pai, Luís Teixeira, e o seu neto, também ele de nome João Teixeira Albernaz [...] foi um dos mais famosos e notáveis autores portugueses de cartas geográficas do século XVII, com uma vasta produção que se estendeu por toda a primeira metade da centúria” (DESCRIPÇÃO, 2000, grifo do autor).

⁷⁴ Sempre que utilizamos para as nossas análises as cartas de João Teixeira Albernaz de 1640 para tratar da costa alagoana estamos nos referindo e apresentando os originais destes mapas, depositados na Torre do Tombo (cota: Casa Forte, nº 162), cujo fac-símile foi publicado em 2001. Conforme esclarecido na apresentação desta obra, existem várias outras cópias desse Atlas “igualmente datadas de 1640 e identificadas por Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, além de outras sem indicação de data, embora nenhuma que se conheça tenha sido feita por João Teixeira Albernaz” (DESCRIPÇÃO, 2001). Uma delas, a da Biblioteca Nacional de Portugal, foi trabalhada na seção seguinte (Figura 57); a outra pertence ao acervo da Biblioteca Nacional da França. Todas elas foram relacionadas no Anexo 2: Cartografia Histórica.

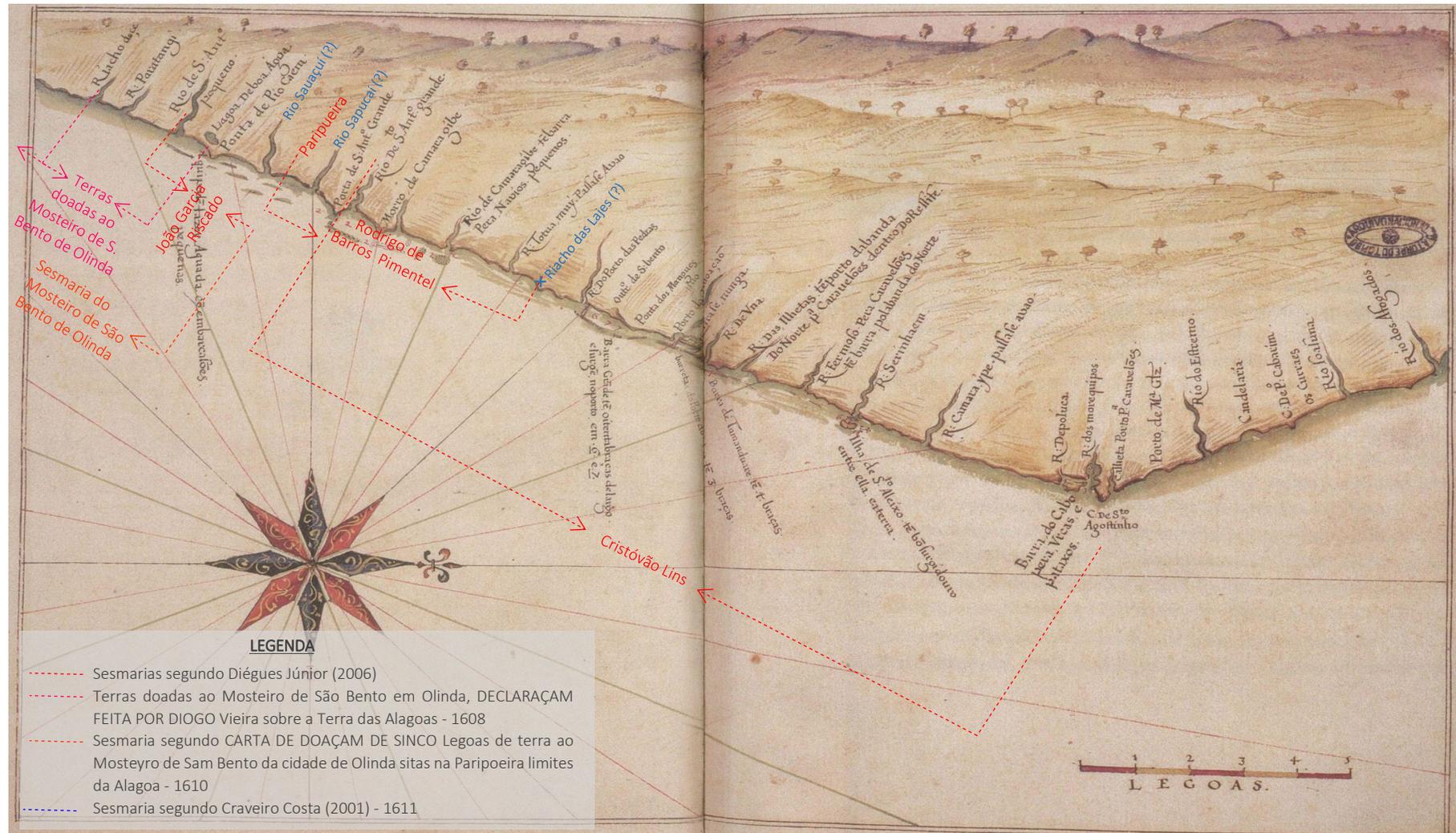
⁷⁵ Segundo COMISSÃO, 1997.

Figura 31 – Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII feita de acordo com os autores abordados sobre a 20ª carta da costa da capitania de Pernambuco elaborada por João Teixeira Albarnaz e publicada *Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil*, no ano de 1640.



Fonte: autora, adaptação de DESCRIÇÃO, 2000 (mapa); COSTA, C., 2011; DIÉGUES JÚNIOR, 2006; O TOMBO, 1948 (fontes consultadas para definição dos limites da sesmaria).

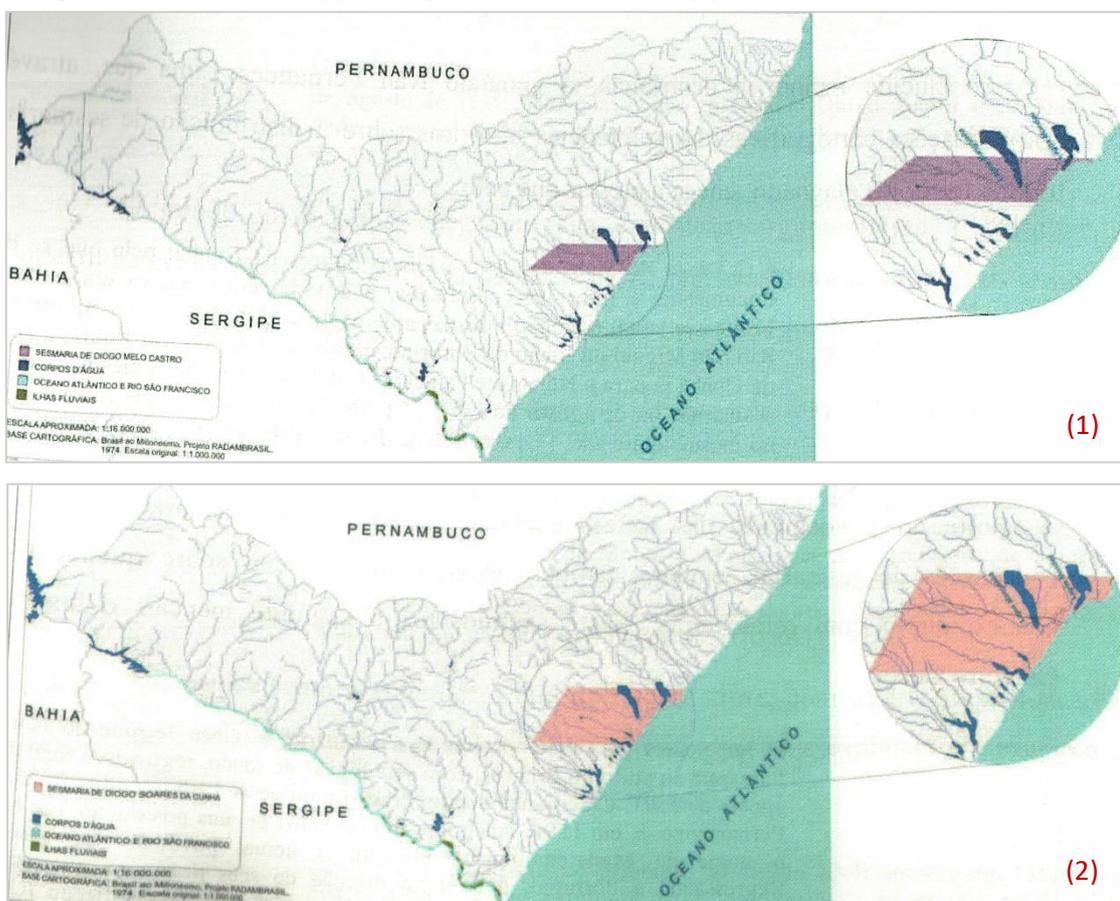
Figura 32 - Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII feita de acordo com os autores abordados sobre a 21ª carta da costa da capitania de Pernambuco elaborada por João Teixeira Albernaz e publicada *Descrição de todo o Marítimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil*, no ano de 1640.



Fonte: autora, adaptação de DESCRIÇÃO, 2000 (mapa); COSTA, C., 2011; DIÉGUES JÚNIOR, 2006; O TOMBO, 1948 (fontes consultadas para definição dos limites da sesmaria).

Pela controvérsia que paira sobre a duplicidade de doação de Diogo Soares da Cunha e Diogo de Melo e Castro, optamos por demarcar ambas. A de Diogo de Melo e Castro foi indicada segundo a informação de Diégues Júnior (2006), a partir da obra de Frei Jaboatão (1859); já a de Diogo Soares da Cunha foi demarcada tendo como referência os dados levantados por Ferrare (2013), que chegou a elaborar mapas de demarcação das sesmarias em questão, nos quais nos baseamos (Figura 33), produzidos a partir da base cartográfica de Alagoas e considerando as convenções de medidas de distância.

Figura 33 – Demarcação cartográfica elaborada por Ferrare (2013) das sesmarias de Diogo de Melo e Castro (1) e Diogo Soares da Cunha (2).



Fonte: FERRARE, 2013, p. 219.

Uma das indeterminações contidas nos textos das cartas de doação das sesmarias que mais dificultou sua delimitação consiste no marco da doação das terras feitas por Diogo Soares da Cunha a Manoel Antônio Duro. O ponto de referência para a partilha das oitocentas braças, no sentido norte e sul, era a casa de telha edificada por Manoel Antônio Duro na Pajuçara, por não ser possível determinarmos o local exato deste marco, pois nenhum dos autores consultados o informa e nenhum dos cartógrafos o registra; a demarcação dessa sesmaria torna-se, portanto, imprecisa. Conclui-se a partir dessas informações que, como as

terras de Manoel Duro são referenciadas em mais de uma carta de doação analisada, como espaço limítrofe na repartição das terras, como aquelas de Miguel Gonçalves Vieira e do Mosteiro de São Bento de Olinda, essas incorrem nas mesmas imprecisões. Desta forma, há a necessidade de se expor aqui alguns esclarecimentos acerca da delimitação das terras de Miguel Gonçalves Vieira.

O suposto limite norte da sesmaria de Gonçalves Vieira, indicado por Diégues Júnior (2006) e tendo como lastro a carta de doação de Cristóvão Lins a Rodrigo de Barros Pimentel, de 1608, era o rio Santo Antônio Mirim (ou pequeno), que servia como limite sul às terras de João Garcia Riscado.

De certo, o limite sul da sesmaria de Rodrigo de Barros Pimentel não era o rio Santo Antônio Grande; ao que parece ela descia além de Paripueira. O seu limite sul era a sorte de terras de João Garcia Riscado, como refere a carta de doação. Nenhum elemento temos quer para identificar esse proprietário de terra nas Alagoas, quer ainda para situar onde ficavam estas terras. Cabe, supor, entretanto, que João Garcia Riscado fosse proprietário entre Paripueira e o rio Santo Antônio Mirim. **Essa observação surge do fato de antes de 1610, ter sido concedida a Miguel Gonçalves Vieira uma sesmaria que começava, ao norte, no Santo Antônio Mirim.** Assim, acima do Santo Antônio Mirim deveria começar a sesmaria de João Garcia Riscado (DIÉGUES JÚNIOR, 2006, p.64, grifo nosso).

Acreditamos, com base no documento de 1610 – *Carta de doaçam de cinco Legoas de terra ao Mosteyro de Sam Bento da cidade de Olinda sitas na Paripoeira limites da Alagoa* –, que a partir dessa nova partilha de terras dois anos depois da concessão da sesmaria a Rodrigo de Barros Pimentel em 1608, modificaram-se os limites da sesmaria de Miguel Gonçalves Vieira. Por Diégues Júnior (2006) não ter tido como fonte de seus estudos esses documentos do Livro do Tombo do Mosteiro de São Bento, esse autor deve ter identificado o rio de Santo Antônio Mirim como o divisor das sesmarias de Miguel Gonçalves Vieira e João Garcia Riscado, quando, na verdade, era a sesmaria dos religiosos em Paripueira. A doação feita para a ordem religiosa não cita as terras de Manoel Antônio Duro, apenas as terras de Miguel Gonçalves Vieira, o que poderia indicar que essas terras iam além do rio Santo Antônio Mirim até aproximadamente onde equivaleria hoje ao território do município de Paripueira, entre o rio Sauaçuí e o Sapucaí.

[...] e me praz de fazer merce em nome do dito Senhor Governador aos ditos Padres de Sam Bento do Mosteyro da dita villa de Olinda, de lhes dar de cesmaria em satisfaçam da doaçam feita pelo dito Senhor Jorge de Albuquerque Coelho, que em nada terá, effeito, **as singo legoas de terras, que pedem na Paripoeira, indo para a Alagoam nas cabeceiras das terras que foram dadas a Miguel Gonçalves Vieira, e nam havendo no dito limite quantidade de terra, tomarâm a que faltar mais atras nas cabeceiras, que possuem os Padres do Carmo, de maneira que sejam cinco legoas em quadra na forma, e pelas medidas costumadas,** com todas as agoas lenhas, e madeiras, que nas ditas terras houver, exceptuando as matas de Pao Brazil, e fazendo-se nas ditas terras Engenh's, sendo ellas

capazes para isso serã(m) obrigados os ditos Padres antes de os deitar a moer, haverem se com o dito capitã(m), digo, com o dito Senhor Capitã(m), e Governador, ou com seos successores, do que ham de pagar de pensã(m) de cada engenho, segundo for de agoa, ou de Trapiche [...] (O TOMBO, 1948, p.525-526, grifo nosso).

Outro documento do Mosteiro de São Bento de Olinda, datado de 1608 – *Declaração feita por Diogo Vieira sobre a Terra das Alagoas* –, revela ainda mais imprecisões sobre os limites das terras de Miguel Gonçalves Vieira. Enquanto a doação da sesmaria de 1610, exposta acima, silencia sobre a existência de Manoel Antônio Duro como sesmeiro – muito provavelmente o “Manoel Antonio Duro” da escritura de confirmação de sesmaria na Pajuçara de 1611 –, nesta declaração de 1608 verifica-se a existência de um sesmeiro “Manoel Antonio”. As terras desse colono eram limite da doação de Diogo Vieira aos beneditinos: “duzentas braças em quadra na praya do mar entre Manoel Antonio, e huma Alagoa grande”.

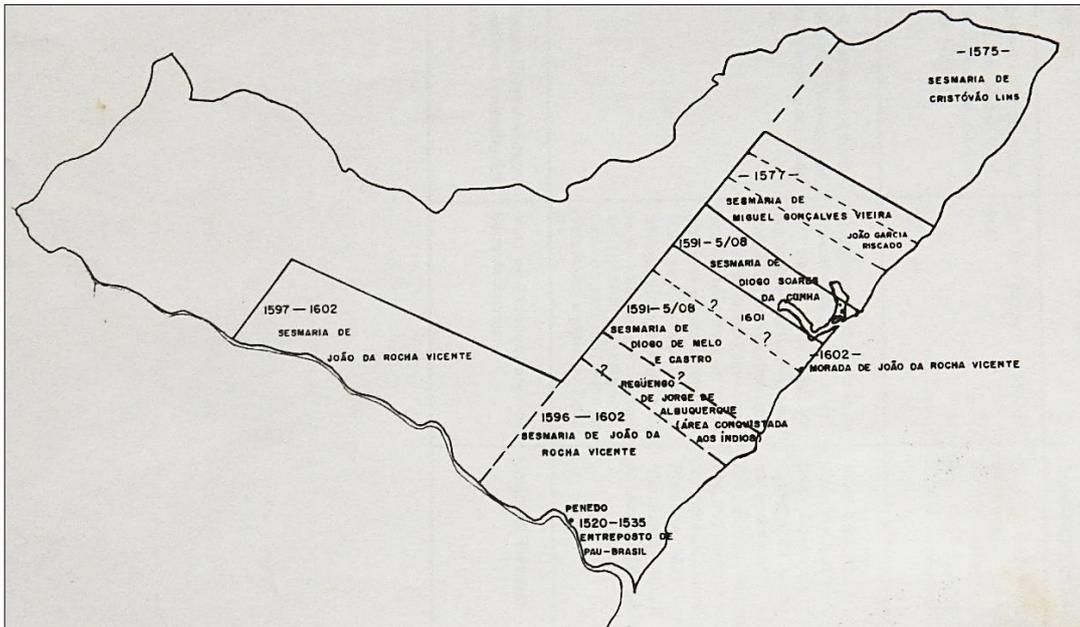
Pela fonte escrita em análise, as terras doadas aos religiosos de São Bento por Diogo Vieira, este possivelmente o filho de Miguel Gonçalves Vieira, foram segmentadas entre dois trechos do litoral: o primeiro, entre o rio de “Poticatuba”, que não foi possível identificar, e o rio de água doce, o conhecido riacho doce, topônimo registrado na carta; o segundo, entre a sesmaria de Manoel Antônio e “huma Alagoa grande, que vay ao longo da Praya”, que consideramos ser a “Lagoa de boa agoa”, identificada na carta de 1640.

Dizemos nos Diogo Vieira, e o Padre Frey Cipriano de Sam Bento Abbade do Mosteiro de Sam Bento de Pernambuco, que nos estamos concertados por huma escriptura publica, pela qual Diogo Vieira lhe dey huma legoa de terra convem a saber, meya legoa de largo, e duas de cumprido, e porque ao prezente nam se lhe pode dar aonde a dita escriptura dis, por estarem muitos mordores accomodados nas ditas terras, lhe assigno a dita legoa de terra nas partes e na maneira seguinte a saber, **meya legoa de largo, e huma de cumprido no rio Poticatuba, que se começará a demarcar pelo rio Poticatuba, e correrá para o rio de agoa doce, que vay sair na praya e outro quarto de legoa, que sam mil, e duzentas braças em quadra na praya do mar entre Manoel Antonio, e huma Alagoa grande, que vay ao longo da Praya**, e outras mil, e duzentas braças em quadra no rio Mendaug nailharga de Leonardo Perreira correndo ao Norte, e com isto ficam elles ditos Padres satisfeitos de sua legoa de terras (O TOMBO, 1948, p.542, grifo nosso).

Merece também especial atenção, quanto à imprecisão dos limites das sesmarias, a localização do “riacho das laxes”, limite setentrional da sesmaria de Rodrigo de Barros. Diégues Júnior (2006, p. 63) é quem esclarece sobre esse ponto: “o “riacho das laxes” a que se refere a carta deve ser chamado rio das Lajes, que antigamente separava os encapelados Quintas e Janga; ele banha o povoado de Lajes, no município de Porto de Pedras, acima de Tatuamunha. A nosso ver, esse é o acidente citado na doação”.

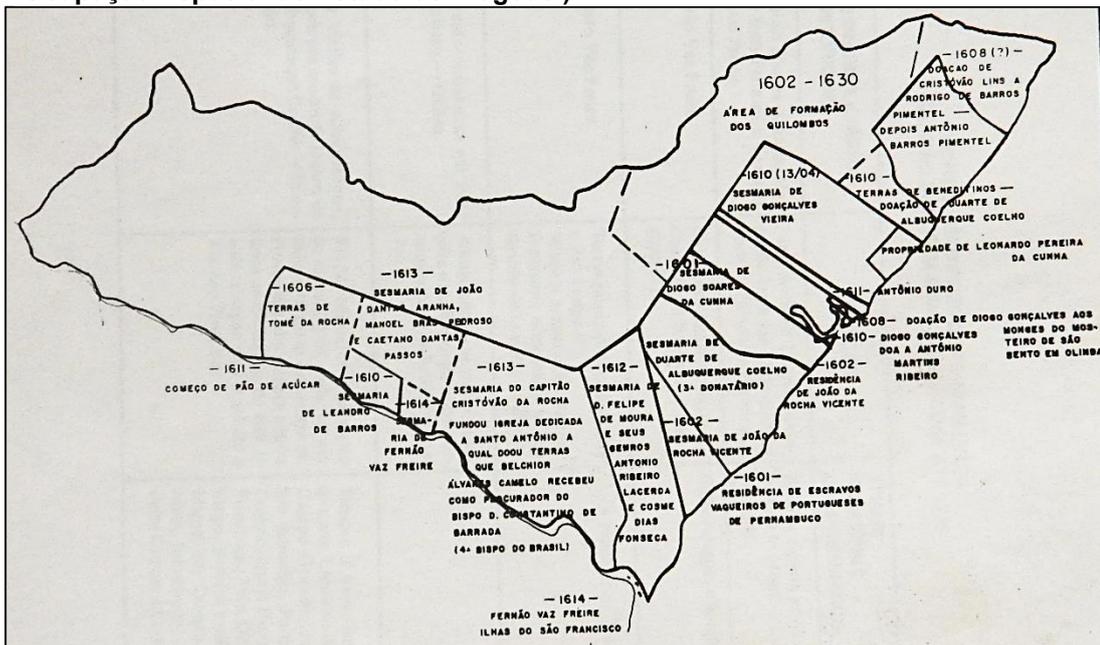
Como se pode verificar, todo o esforço em delimitar as sesmarias dos primórdios da formação de Alagoas resulta invariavelmente em contradições e dúvidas, experiência já evidenciada na obra de Ivan Fernandes Lima (1997), "Ocupação Espacial de Alagoas". Esse geógrafo alagoano, na tentativa de demarcar as primeiras sesmarias alagoanas, também elaborou vários mapas e tabelas, porém a partir da base cartográfica de Alagoas com os limites atuais (Tabela 10 e Figuras 34 e 35).

Figura 34 - Primeiras sesmarias de Alagoas 1560-1600 (Mapa número 4 da obra 'Ocupação Espacial do Estado de Alagoas').



Fonte: LIMA, 1997, p.50.

Figura 35 – Primeiras sesmarias de Alagoas 1600-1630 (Mapa número 5 da obra 'Ocupação Espacial do Estado de Alagoas').



Fonte: LIMA, 1997, p.50.

Tabela 10 – Evolução das sesmarias de Alagoas (1575-1611) por Fernandes Lima (1997)			
Data	Sesmaria e eventos históricos	Posição	Atuais municípios compreendidos
1575	Cristóvão Lins	Foz do Rio Manguaba ao Cabo de St. ^o Agostinho	Metade leste de Passo e Matriz de Camaragibe e parte sul de Jundiá, Jacuípe e Novo Lino. Total de Porto Calvo, S. Miguel dos Milagres, Porto de Pedras, Japaratinga e Maragogi
1577	Miguel Gonçalves Vieira	Do St. ^o Antônio Grande à Pajuçara e Lagoa Mundaú	Parte sul da Barra de St. Antônio, todo S. Luis do Quitunde, Flexeiras, União dos Palmares, todo Messias, Branquinha, parte oriental de Capela e Atalaia. Total: Murici, Rio Largo, Satuba e Maceió (exceto a restinga)
1577	João Garcia Riscado	De Paripueira ao St. ^o Antônio Mirim incluída na área central da sesmaria anterior.	---
1591	Diogo de Melo e Castro	Do Porto dos Franceses até a foz do Jiquiá ou 3 léguas ao sul do Rio S. Miguel	Maribondo, sul de Marechal Deodoro e Pilar. Toda Boca da Mata, Anadia, Campo Alegre, São Miguel dos Campos, leste de Limoeiro de Anadia e norte de Junqueiro e Coruripe. Toda Barra de São Miguel e Roteiro
1591	Diogo Soares da Cunha	Do Porto dos Franceses à Foz da Lagoa Manguaba, ou seja, 2 léguas para a foz do Rio São Miguel, à praia de Pajuçara	Parte sul de Cajueiro, Capela, toda metade sul de Atalaia, metade norte do Pilar e Marechal Deodoro, Coqueiro Seco e sul de Rio Largo e de Maceió
1601	Diogo Soares da Cunha*	Da praia de Pajuçara à foz Rio S. Miguel	Parte sul de Capela, Rio Largo, Satuba, St. ^a Luzia, quase todo Atalaia, Cajueiro, parte leste de Maribondo, Boca da Mata e toda a Barra de São Miguel, Marechal Deodoro, Pilar e Coqueiro Seco
1602	João da Rocha Vicente	Do São Francisco ao São Miguel	Feliz Deserto, Penedo, Piaçabuçu, São Sebastião, P. Real do Colégio, Roteiro, Coruripe, Igreja Nova e quase todo S. Miguel dos Campos
1608	Rodrigo de Barros Pimentel	Da foz do Manguaba à do St. ^o Antônio Grande	Parte leste de Joaquim Gomes, S. Luiz do Quitunde e Barra de Santo Antônio, metade oeste de Porto Calvo, todo Matriz de Camaragibe, Porto de Pedras e São Miguel dos Milagres. Parte sul de Jundiá, Jacuípe e Novo Lindo
1608	Terreno doado por Diogo Gonçalves Vieira ao Frei Cipriano do Mosteiro de São Bento em Olinda	Entre o Rio dos Remédios e a metade oeste da Lagoa Mundaú até a praia da “Barra do Trapiche” no extremo da restinga de Maceió	Coqueiro Seco e maior parte de Santa Luzia do Norte. Centro de Satuba, Rio Largo e meio extremo leste de Atalaia
1610	Terreno doado por Duarte de Albuquerque Coelho aos Beneditinos [sesmaria]	Entre a foz do Rio St. Antônio Grande e a foz do Rio Sauaçuí	Parte dos Municípios de São Luiz do Quitunde, Flexeiras e Barra de St. ^o Antônio
1610	Terreno doado a Antônio Martins Ribeiro por Diogo Gonçalves Vieira	Entre a foz do Riacho Jacarecica e a praia da Pajuçara	Para centro-leste de Maceió
1611	Manuel Antônio Duro	Da praia da Pajuçara à Lagoa Mundaú	Parte do Município de Maceió ao Sudeste

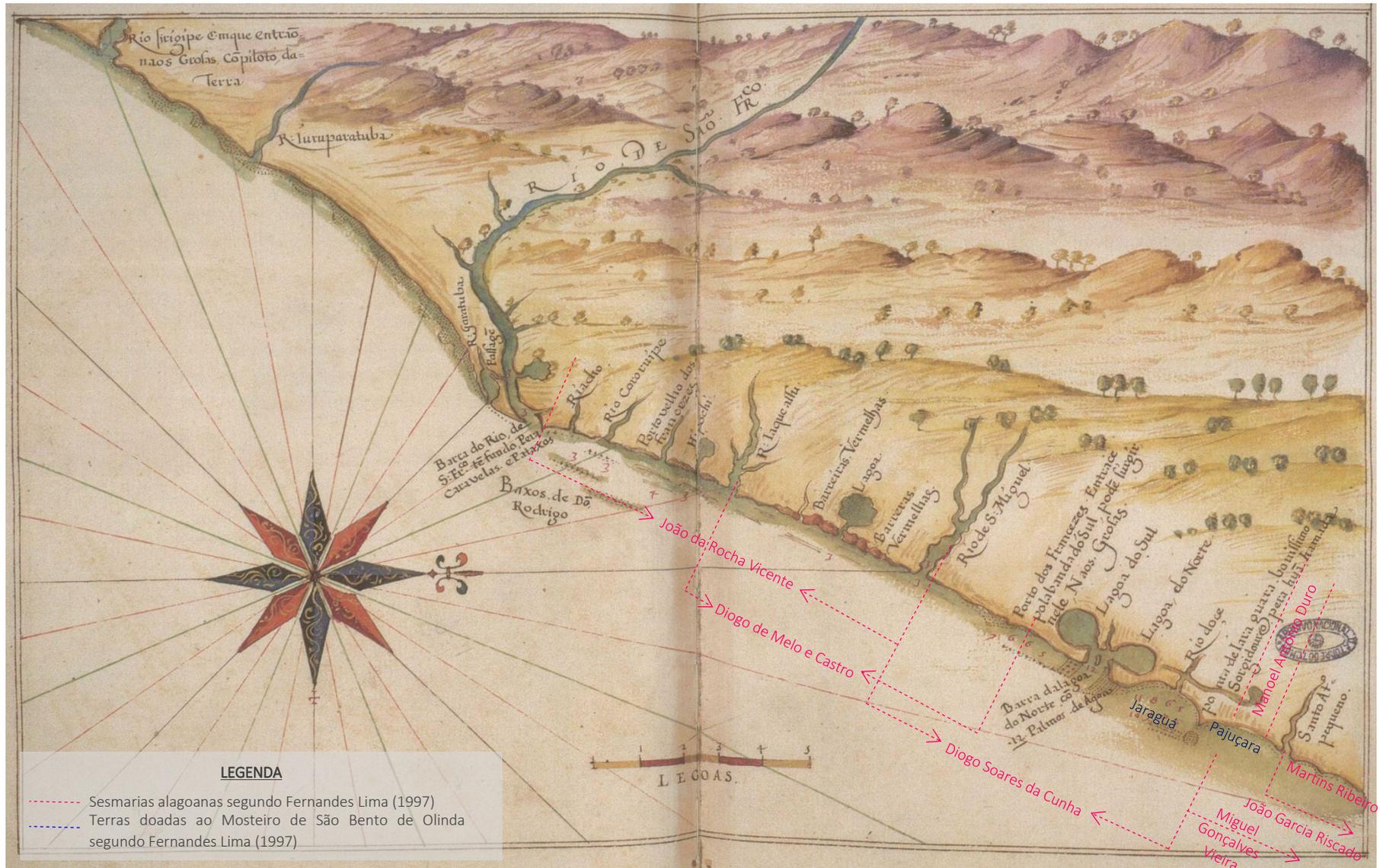
**Por existirem descrições dos acidentes geográficos indicadores do espaço ocupado pelas sesmarias de Diogo de Melo e Castro e Diogo Soares da Cunha, apresentamos as suas sesmarias conforme estas descrições com superposição da área e repetição de municípios. No entanto, concluímos mediante as análises realizadas, que a principal linha divisória entre as sesmarias era a que partia do Porto dos Franceses, no atual Município de Marechal Deodoro para o interior” (observação do autor).

Da mesma forma que utilizamos os dados obtidos pelos autores supracitados⁷⁶ e os documentos coevos para a construção de uma peça gráfica que possibilitasse uma visão geral da divisão das sesmarias a partir dos mapas de Albernaz de 1640, foram demarcadas, sobre esse mesmo documento cartográfico, as sesmarias segundo as informações contidas na obra de Fernandes Lima (1997) (Figuras 36 e 37).

Em conjunto, todas essas sínteses espaciais produzidas sobre as sesmarias alagoanas entre fins do século XVI e início do século XVII permitem confrontar alguns dados e limites conforme a fonte coeva ou as consultadas pelos autores trabalhados na construção desse quadro espacial. Pensamos desta forma estar contribuindo para a identificação de linhas mestras, em termos territoriais, do projeto de colonização portuguesa em solo alagoano e sua associação aos respectivos agentes colonizadores.

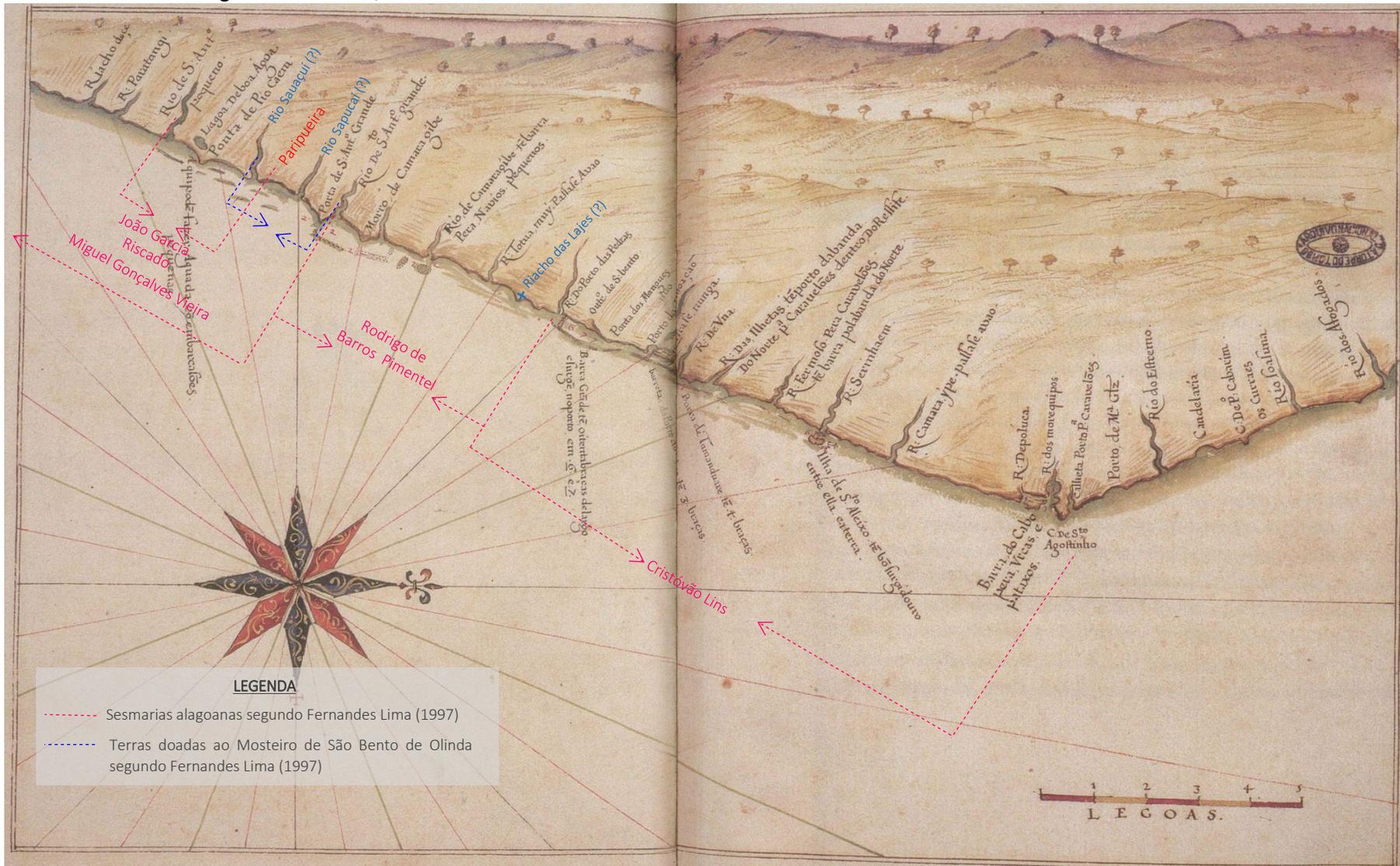
⁷⁶ Costa (2001), Diégues Júnior (2006), Ferrare (2013) e os documentos do Livro do Tombo do Mosteiro de São Bento de Olinda.

Figura 36 – Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII feita de acordo com Fernandes Lima (1997) sobre a 20ª carta da costa da capitania de Pernambuco elaborada por João Teixeira Albemaz e publicada *Descrição de todo o Marítimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil*, no ano de 1640.



Fonte: autora, adaptado de DESCRIPÇÃO, 2000 (mapa); LIMA (1997), O TOMBO, 1948 (fontes consultadas para definição dos limites da sesmaria).

Figura 37 – Demarcação das sesmarias doadas entre fins do século XVI e início do século XVII feita de acordo com Fernandes Lima (1997) sobre a 21ª carta da costa da capitania de Pernambuco elaborada por João Teixeira Albarnaz e publicada *Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil*, no ano de 1640.



Fonte: autora, adaptado de DESCRIPÇÃO, 2000 (mapa); LIMA (1997), O TOMBO, 1948 (fontes consultadas para definição dos limites da sesmaria).

Assentes nessas prerrogativas expostas nas laudas precedentes que resultaram nas sínteses das informações, gráficas e textuais, concluímos que Jaraguá integrou os domínios do sesmeiro Diogo Soares da Cunha, lindeiros aos de Miguel Gonçalves Vieira.

Podemos perceber nos mapas de números 4 e 5 (Figuras 32 e 33), produzidos por Lima (1997), que este autor representou dentro dos limites da sesmaria de Miguel Gonçalves Vieira a indicação de outros sesmeiros como Manoel Antônio Duro e João Garcia Riscado, ou seja, incorreu nas mesmas imprecisões a que nos referimos sobre a controvérsia tratada nos documentos coevos citados. Apesar dessas incógnitas, é possível observar que o limite setentrional da sesmaria de Diogo Soares da Cunha era a restinga da cidade de Maceió, que geograficamente corresponde à “estreita faixa de terra encravada entre o mar e a [desembocadura da] lagoa Mundaú”; portanto, estava Jaraguá compreendido nesta sesmaria, assim como assevera Fernandes Lima (1997).

Essa afirmação nos parece ter validade por consideramos, em primeiro lugar, que a sesmaria de Manoel Antônio Duro restringia-se à enseada da Pajuçara, já que não é citado outro marco geográfico para definir seus limites e não se sabe o local exato da casa de telha construída pelo sesmeiro; segundo, porque Jaraguá manteve relações duradouras, em termos econômicos, administrativos e judiciais, com a região da lagoa do Sul, sesmaria de Diogo Soares da Cunha. Por outro lado, Jaraguá esteve ligado aos domínios da lagoa do Norte no tocante às questões religiosas, fazendo parte da freguesia do Norte, da povoação de Santa Luzia do Norte até 1821, às margens da lagoa do Norte, a Mundaú⁷⁷. Portanto, os dados aqui analisados nos levam a crer que havia de fato uma aproximação de Jaraguá com a região lagunar, fato que determinou nos séculos seguintes a sua ocupação e medidas de proteção para esse espaço portuário, como veremos nas próximas seções.

Podemos ter uma ideia geral desse espaço lacustre colonial e da posição estratégica de Jaraguá em relação aos povoados levantados nas lagoas do Sul e do Norte⁷⁸ a partir do “bloco diagrama” de 1882 da região lagunar, organizado por Ivan Fernandes Lima (2010) e

⁷⁷ Thomaz Espíndola (2001), ao esclarecer que a cidade de Maceió não pertenceu à freguesia de Alagoas do Sul, como muitos historiadores afirmavam, mas sim à freguesia de Santa Luzia, embasou-se no documento da secretaria do Bispado de Pernambuco de 1870, a pedido de alguns moradores de Maceió. O despacho do Cônego João Crysostomo de Paiva Torres esclarece o fato mediante a transcrição do alvará de criação da freguesia de Maceió de 1919, em que afirma: “Hei por bem erigir em Freguesia colada a Capela da Vila de Maceió desmembrando-a da Freguesia de Santa Luzia do Norte do Bispado de Pernambuco, a qual nova freguesia terá invocação de Nossa Senhora dos Prazeres”.

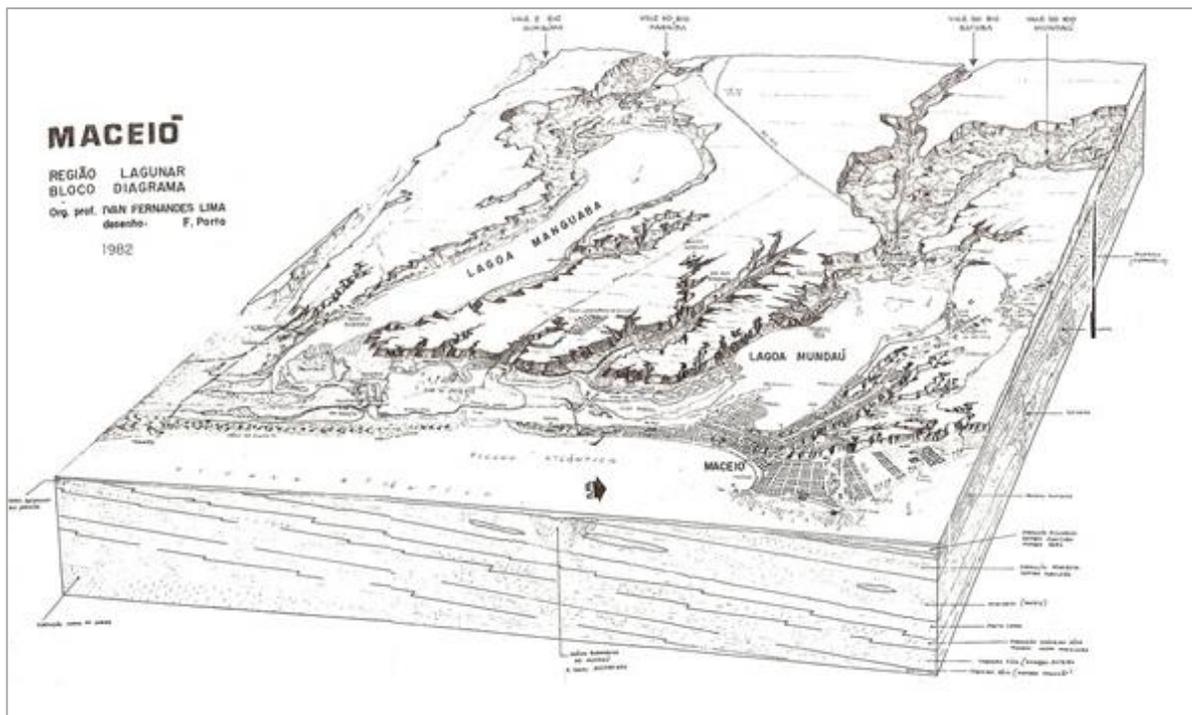
⁷⁸ É importante esclarecer, em termos geográficos, que as lagoas do Norte e do Sul, respectivamente Mundaú e Manguaba, são “antes de tudo perfeitas ‘lagunas’, pois que suas águas salobras se devem ao fato de elas sofrerem a permanência das águas do mar em suas bacias, devido às marés e por terem sido estuários” (LIMA, 2010, p. 123).

desenhado por F. Porto em outra das obras desse geógrafo: *Maceió, a cidade restinga: contribuição ao estudo geomorfológico do litoral alagoano* (Figuras 38 e 39).

A descrição de Fernandes Lima (2010) sobre a região lagunar de Maceió, ainda que sob o ponto de vista geográfico e baseada na divisão municipal, permite identificarmos os principais acidentes geográficos da região lagunar, terras de vales férteis, abundantemente irrigadas pelos cursos d'água, e lagoas onde foram levantados os engenhos, tendo sido povoadas pelos colonos lusitanos que encontraram no meio natural as condições adequadas para a sobrevivência e a prosperidade econômica local.

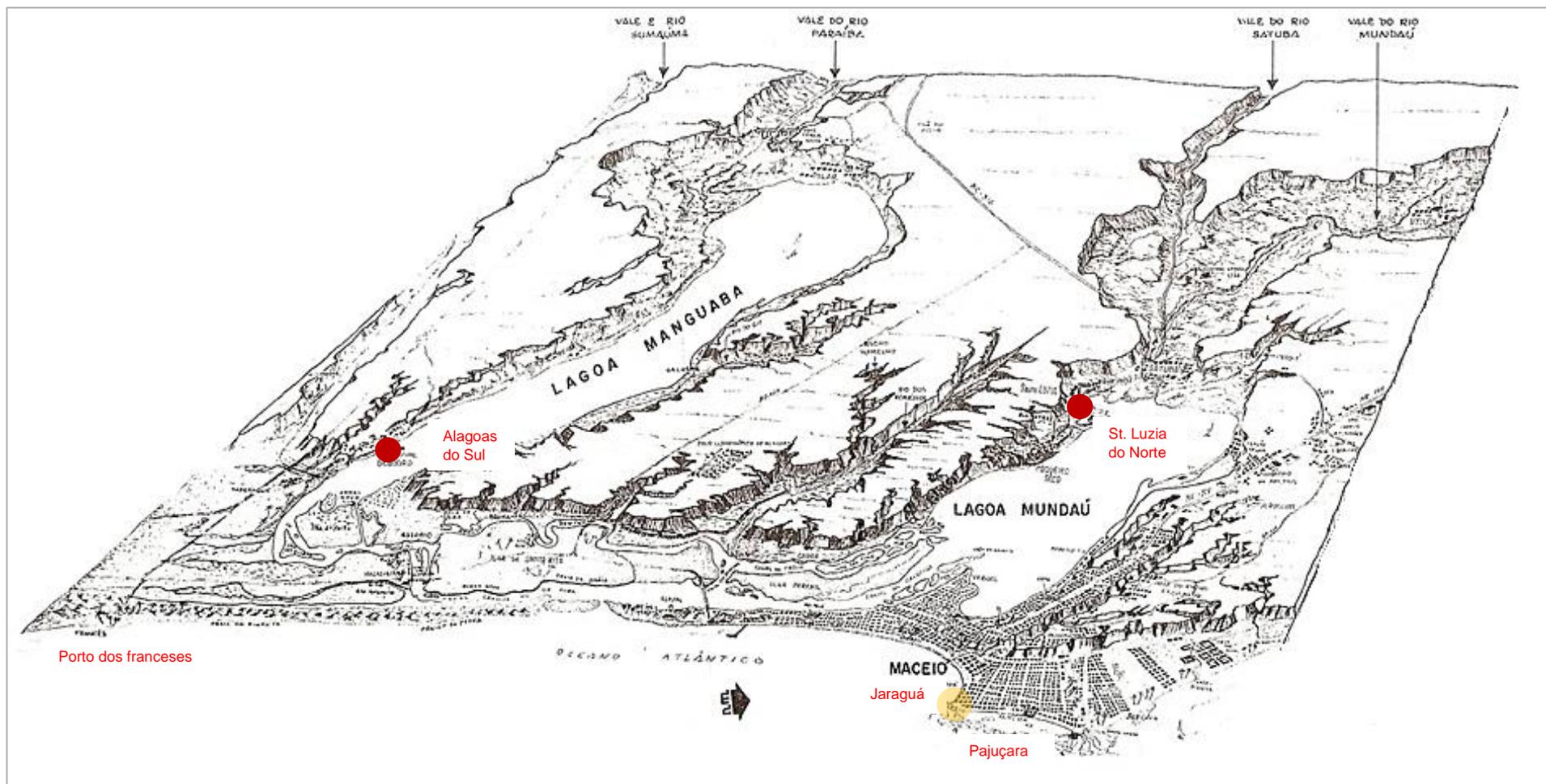
Região Lagunar de Maceió, como sendo a parte mais baixa dos vales dos rios Mundaú e Paraíba-do-Meio, na qual estão circunscritas as lagoas Mundaú ou do Norte que banha Maceió, Fernão Velho Sta. Luzia do Norte e Coqueiro Seco, sem esquecermos sítios e fazendas; e a Manguaba ou do Sul, em cujas margens estão Marechal Deodoro (antiga capital quando Alagoas), no canto Norte junto à uma das bocas do Paraíba-do-Meio, inúmeras fazendas, sítios e antigos engenhos (LIMA, 2010, p.31-32).

Figura 38 – Maceió, região lagunar, bloco diagrama. Organizado pelo Prof. Ivan Fernandes Lima e desenho de F. Porto.



Fonte: LIMA (1990).

Figura 39 – Detalhe do “Bloco diagrama” da região lagunar, organizado por Ivan Fernandes Lima e desenho de F. Porto.



Fonte: autora, adaptado de LIMA (1990).

Dividida em sesmarias pelos capitães donatários as terras da Coroa portuguesa e da Ordem de Cristo ao sul da capitania de Pernambuco, constata-se que nenhum sesmeiro iniciou qualquer ação de povoamento em Jaraguá ou em área costeira próxima, fosse para lançar os fundamentos de uma povoação, fosse para iniciar alguma lavoura ou levantar engenhos. Assim, os sesmeiros da região lagunar trataram de se dedicar ao povoamento, plantio de cana-de-açúcar e construção de engenhos nas terras à margem das lagoas e dos principais cursos de rios que lá desembocam, o Mundaú e o Paraíba, não se preocupando em investir seus recursos nas áreas imediatamente próximas ao litoral.

Se Jaraguá não mereceu a atenção dos sesmeiros no início do século XVII, tampouco dos cartógrafos quinhentistas, ele recebeu sim maior atenção dos cartógrafos portugueses seiscentistas, que passaram a se ocupar do seu registro na costa de Pernambuco por todo esse século. O topônimo aparece pela primeira vez nas cartas da costa pernambucana e na carta geral do Brasil, de autoria de João Teixeira Albernaz, de c. 1616, publicadas no livro *Rezão do Estado do Brasil no governo do norte somête asi como o teve dõ Diogo de Meneses ate o anno de 1612*, com textos de Diogo Campos Moreno. Na 1ª carta geral do Brasil, foi registrado o topônimo “Igeragua”; na legenda correspondente à letra “F” da 12ª carta, Rio São Francisco (Figuras 40), foi grafado “porto de Iaragua com sua sonda”; e na 13ª, *Capitania De Parambvco*, na legenda “M. barra de Iaraga” e no desenho “Iaraga” (Figuras 41).

O interesse cartográfico por Jaraguá e outros pontos do litoral alagoano nos seiscentos, representados de forma detalhada nesta fonte iconográfica do “mais prolífico cartógrafo sobre o Brasil”⁷⁹, é produto do maior conhecimento e interesse da Coroa portuguesa por sua conquista na América. Segundo Armando Cortesão (2009), nos primórdios dos seiscentos foi dado prosseguimento à “exploração metódica” do litoral brasileiro, sendo realizadas duas expedições hidrográficas na época de Diogo Botelho (1602-1608) e de D. Diogo de Menezes (1602-1612).

Já com o fim da União Ibérica, período em que Portugal volta seus interesses ao Brasil, foi dada ênfase ao registro de sua posse na América com o fito de protegê-la e garantir a expansão da sua colonização, como se pode ver no texto introdutório da edição fac-símile da obra *Descricao de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil* de 1640, bastante esclarecedor sobre o contexto de produção cartográfica portuguesa do Brasil no século XVII:

A importância que cabe ao Brasil no conjunto da sua obra [João Teixeira Albernaz], e de que esta Descrição é bem ilustrativa, foi já explicitada por Jaime Cortesão e por Avelino Teixeira da Mota como parte integrante da política de defesa e de expansão do império português na América do Sul, tanto no período anterior como no posterior à Restauração da independência

⁷⁹ ALEGRIA (2000, p. 62).

de Portugal, em 1640, precisamente o ano de que está datado o livro [...] (DESCRIPÇÃO, 2000).

Figura 40 - 12ª Carta do livro *Rezão do Estado do Brasil no governo do norte somête asi como o teve dõ Diogo de Meneses ate o anno de 1612* por Diogo Campos Moreno, de João Teixeira Albarnaz, ca. 1616. Pode-se ver indicado a região das lagoas e sua ocupação inicial.



Fonte: Biblioteca Pública Municipal do Porto.

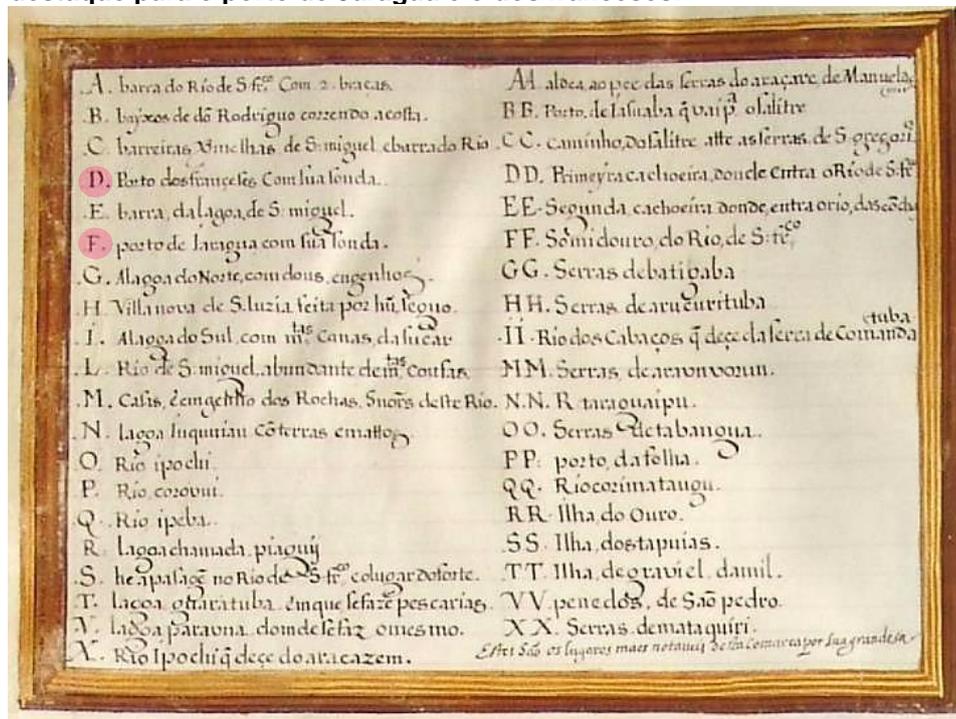
Figura 41 - 13ª Carta do livro *Rezão do Estado do Brasil no governo do norte somête asi como o teve dõ Diogo de Meneses ate o anno de 1612* por Diogo Campos Moreno, de João Teixeira Albernaz, ca. 1616. Pode-se ver indicado a região das lagoas e sua ocupação inicial.



Fonte: Biblioteca Pública Municipal do Porto.

Voltando às cartas de Albernaz de c. 1616, foram indicados na legenda da 12ª carta da costa de Pernambuco (Figura 42) os portos de Jaraguá (F) e dos franceses (D), seguidos da informação de que possuem suas respectivas sondas⁸⁰. Verifica-se nesta carta que por todo o trecho entre o rio São Francisco e as terras ao norte da barra das Alagoas foram representados apenas esses fundeadouros. O que significa a existência de sondas, informação selecionada pelo cartógrafo para apenas dois pontos deste trecho austral da costa da capitania de Pernambuco?

Figura 42 - Legenda da 12ª carta de Teixeira Albernaz, ca. 1616, com destaque para o porto de Jaraguá e o dos franceses.



Fonte: Biblioteca Municipal do Porto (acervo digital).

Entendemos que esse ato do cartógrafo lusitano Teixeira Albernaz demonstra sua preocupação com os elementos essenciais para a navegação atlântica. Conforme explica Guedes (2009, p. 98), as sondas eram “obtidas com prumo e sondareza (corda graduada para medir profundidades marítimas)”; já segundo Jaime Cortesão (1940, p. 29), “Desde o século XV, que as instruções náuticas recomendam o maior cuidado com a sonda nas cercanias da terra. Se as calmas sobrevinham e a âncora não garrava em fundo apropriado, o navio era lançado sem remédio à costa”. Estas definições nos levam a inferir que, ao criteriosamente

⁸⁰ A observância à existência de sondas nesses portos alagoanos foi inicialmente verificada por Campello, Ferrare e Fortes (2018, no prelo).

selecionar esses dois fundeadouros e indicar que possuíam sondas, o cartógrafo denuncia a importância desses pontos para o desembarque de tripulação naquelas paragens ou para os navios que precisassem arribar, demonstrando como, entre os outros portos, aqueles eram notadamente seguros para se dar fundo às embarcações. Essas orientações ao serem registradas nas cartas de c. 1616 faziam destes portos conhecidos pelos pilotos a serviço de Portugal, se considerarmos que estas cartas de “luxo” elaboradas para os monarcas tinham como base as cartas de marear utilizadas na prática da navegação transoceânica, como já explicado na seção 1.

Sobre as barras que davam acesso às povoações representadas nas cartas de Albernaz, Menezes, C. (2013) destaca a importância desses acidentes geográficos estratégicos na leitura do território alagoano, que corresponderam também a um ponto de ancoragem no litoral, de acordo com a definição de Raphael Bluteau (1728):

Segundo Raphael Bluteau, em seu Vocabulário Portuguez e Latino (1728, vol. 2, p.52), barra **“he huma entrada de Porto, que por nenhuma outra parte se pode entrar, nem sahir dele, senão por ella. Ou, Barra he huma entrada de Porto, em que entre duas terras corre a maré enchente, & vazante.”**

A identificação das entradas da costa brasileira, portos e outros ancoradouros, era uma medida indispensável para os colonizadores em um sentido mais amplo, incluindo portugueses, franceses e outras nações que aqui estabeleceram relações mercantis, ou simplesmente extrativistas. Dentro da lógica do capitalismo mercantil vivenciado por parte do mundo (principalmente Europa e Ásia) naquele período, esses locais eram de fundamental importância, tanto para o estabelecimento das trocas, para paradas estratégicas de expedições, bem como para apoio às novas rotas marítimas que circunvagavam o sul da América (MENEZES, C., 2013, p. 5, grifo nosso).

Diante de todas as análises empreendidas, concluímos que Jaraguá, nesses tempos remotos do povoamento alagoano, manteve uma estreita ligação com a região lagunar, pois demarcava, ao norte, a entrada da barra das Alagoas ou o rio Alagoas das fontes coloniais. Os canais salobros que lá desembocavam davam acesso às lagoas do Norte e do Sul e aos povoados edificadas em suas margens. Como se pode ver na 12ª carta, há indicativo de povoação próxima às duas lagoas e seus colonos já plantavam cana e levantavam engenhos, conforme se pode extrair do texto das legendas “Allagoa do Norte, com dous engenhos” e “Alagoa do Sul com m^{tas} canas dasucar”. Essa indicação dos “efeitos da terra” relativos à região lagunar condiz com os propósitos do cartógrafo, que buscava assinalar os caminhos hídricos de escoamento da produção do açúcar e suas fábricas. Essas eram as representações mais notáveis de seus trabalhos⁸¹.

⁸¹ CORTESÃO (2009).

Pode-se comprovar a relevância econômica das “Alagoas” e seus moradores através da passagem de Diogo Campos Moreno constante na obra *“Relação das Praças Fortes do Estado do Brasil...”*, escrita por ordem do governo-geral e que obedecia a uma determinação régia⁸². Nesta obra datada de 1609, que Mello (1984) considera uma versão preliminar do livro *Rezão do Estado do Brasil* de c. 1612, escreve Campos Moreno:

o porto das Pedras vai povoado de fazendas e currais de gado até o rio de São Miguel, em dez graus, e até **Alagoa, na qual se fabricam engenhos e estão aposentados muitos moradores poderosos** que fazem ali há muitos anos seu assento, obrigados da fertilidade do sítio e doutros proveitos, assim nas pescarias como nas caças que se fazem, porque em breve tempo se carregavam os navios de chacina de porcos monteses e veados e outras caças do mato e tão notável marisco que fazem dele e de sua grandeza história, os que andam por aquelas partes (MORENO, 1984, p.207, grifo nosso).

Nesse contexto, qual foi o porto do mar usado para o escoamento dessa valiosa produção e para o estabelecimento das vitais comunicações com o Atlântico? Jaraguá ou porto dos franceses?

Por não haver quaisquer documentos primários que comprovem ter sido o porto dos franceses o porto do mar para a região lagunar, pela existência de um caminho por terra que ligava esse ancoradouro ao então povoado de Madalena na lagoa do Sul, como foi registrado nos mapas holandeses de Marcgrave⁸³, e por sua maior proximidade a essa aglomeração e à região produtiva açucareira, é plausível afirmar que foi este o porto utilizado pelos colonos portugueses para o escoamento da produção açucareira nos princípios do século XVII. Manteve-se esse ancoradouro até o início do século XIX a desempenhar tal função, quando foi desativado pelo primeiro governador da capitania de Alagoas.

Outro fator que contribui decisivamente para a escolha do porto dos franceses foi a transferência dos índios que senhoreavam esse ancoradouro para o aldeamento de Santo Amaro, próximo ao povoado de Madalena. Em 1602, segundo Cabral, Dias (1876), Henrique de Carvalho, procurador do povoador da região de Alagoa do Sul, Diogo Soares da Cunha,

⁸² Relação das Praças Fortes, povoações e cousas de importancia que sua Majestade tem na costa do Brasil, fazendo os princípios dos baixios ou Ponta de São Roque para o sul do Estado e a defesa delas, de seus frutos e rendimentos, feita pelo Sargento Mor desta Costa Diogo de Campos Moreno no ano de 1609. Segundo Mello (1984, p. 179), esta obra do sargento-mor “parece ter-se originado do cumprimento pelo Governador do Estado do Brasil D. Diogo de Menezes de certo item do seu regimento, cujo texto não é conhecido, mas do qual certas determinações foram repetidas do seu sucessor, Gaspar de Souza (datado de 1612), este conhecido. E também do cumprimento de determinação régia datada de Madrid de 22 de março de 1607, no sentido de que D. Diogo ‘pessoalmente ou por pessoas de confiança visite todas as fortalezas da costa do dito Estado [do Brasil] e as repaire e ponha no melhor modo de defesa que puder ser’.”

⁸³ *Praefecturae Pernambucae pars Meridionalis e Praefectura e Pernambucae pars Borealis*, apresentados na seção 3, Figuras 45 a 48.

solicitou ao governador de Pernambuco autorização para a criação de um aldeamento na sesmaria. Em data não informada pelo autor, o pedido foi atendido; “partiram taes índios das partes do porto dos Francezes e chegados á Magdalena” foram levados por Henrique de Carvalho às “campinas de Santo Amaro, no lugar mais próximo aos pretos levantados nos Palmares e ahi residiriam até que foram acudir ás minas de salitre por ordem do rei”.

Em 1614, ainda de acordo com Cabral, Dias (1897), o pau-brasil levou à criação de outro aldeamento, dessa vez pelo próprio Diogo Soares da Cunha, quando chegou pela primeira vez em suas terras e “endereçou ao governador Gaspar de Souza nova petição para concessão de outro aldeamento, o que obteve, ficando assim firmado o núcleo de bõa protecção ao proprietário contra as investidas hollandezas e palmeirenses”.

Acreditamos que o porto de Jaraguá, pela superior distância por terra e por mar à região produtora lagunar em comparação ao dos franceses, ao que tudo indica, por falta de documentação primária que comprove tal assertiva, foi utilizado ocasionalmente, quando as condições do tempo não favoreciam a fundeação das embarcações no porto dos franceses, afinal, a presença de uma sonda em Jaraguá não se deu por acaso. Porém, como veremos na próxima seção, o porto dos franceses, apesar da retirada dos índios e da consequente extinção das ameaças de terra, assim como o porto de Jaraguá, foram portos de contrabando do pau-brasil, tendo os corsários que navegavam livremente pela costa alagoana, sobretudo os franceses, embaraçando os planos da colonização portuguesa nas Alagoas no século XVII.

3 O PORTO INDÍGENA E DO CONTRABANDO

Enquanto eram levantados os primitivos núcleos de povoamento localizados distantes do litoral, ficavam as bordas atlânticas alagoanas despovoadas. Para colonizá-las, foi preciso os portugueses vencerem os “inimigos” da terra e do mar. No século XVI e no início do XVII os franceses, de forma predominante, e outras nações europeias navegavam pela costa brasileira “furtando” o pau-brasil, ato clandestino na perspectiva portuguesa. Os índios, senhores da terra, antes de ela ser “América” e “ser portuguesa”, dependendo da tribo a que pertenciam estiveram associados aos lusitanos ou os hostilizavam. Conquistar as bordas atlânticas ao sul de Pernambuco e povoá-las era preciso e a Coroa lusa esteve atenta para essas necessidades de enfrentamento dos seus inimigos. Esteve Jaraguá inserido nessas dinâmicas coloniais do território como porto dos indígenas e tendo servido ao contrabando da cobiçada madeira vermelha pelos europeus.



3.1. Os inimigos da terra e do mar, obstáculos para a colonização das bordas atlânticas alagoanas

Nos primórdios do Brasil colonial, o sucesso dos empreendimentos lusos para a ocupação da vastidão das terras brasileiras dependeu essencialmente da cooperação dos indígenas “amigos” para o reconhecimento da terra e a exploração da única riqueza que interessava a Portugal explorar, o pau-brasil, o *ibirapitanga* na língua tupi. Por outro lado, os autóctones eram também potenciais inimigos, algumas tribos demonstravam verdadeira repulsa aos invasores lusos, como os caetés, tribo feroz e de hábitos antropofágicos que habitava o litoral alagoano; outras cooperavam com nações europeias que não reconheciam a soberania lusitana na América e se aventuraram no contrabando do pau-brasil, caso dos franceses, que dominaram vários pontos litorâneos do Brasil colonial e de Alagoas entre os séculos XVI e XVII. Dessa forma, o controle e a defesa da costa contra os corsários, assim como a cooperação, escravização ou expulsão do gentio que habitava a frente atlântica, foram medidas primordiais no primeiro século de colonização do Brasil, tendo definido muitas das ações da política lusitana para a ocupação das terras brasileiras, estrategicamente a faixa litorânea.

Com base na assertiva de Reis Filho (1968) exposta abaixo, as presenças francesa e indígena, enquanto obstáculos à colonização lusitana do Brasil, faziam-se de forma integrada, e pelo poder da França como potência inimiga as ameaças vindas do mar eram mais graves, haja vista o poder ofensivo desta nação comparado ao do gentio, caçadores e coletores nômades que viviam divididos em várias tribos rivais. O incitamento à violência dos indígenas pelos franceses constituía um agravante aos portugueses, além da participação econômica que uniam esses dois atores no tráfico do pau-brasil que prejudicava diretamente a economia lusa.

Ameaça mais séria representavam os ataques vindos do exterior, por parte de outras nações com idênticas ambições colonizadoras. Os franceses, e mais tarde, os holandeses, faziam sentir sua ação, fosse pelos corsários, fosse de modo indireto, por meio de estímulos aos ataques das tribos hostis, com as quais mantinham comércio (REIS FILHO, 1968, p.167).

Os desafios que apresentavam aos portugueses em face das presenças indígena e francesa na costa brasileira tiveram consequência no território alagoano enquanto parte sul da capitania de Pernambuco no século XVI e no início do século XVII. O historiador Arthur Curvelo (2014) ressalta a necessidade de ações estratégicas em Alagoas pela Coroa lusa, demonstrando como as ameaças indígena e francesa levaram o sul da capitania de Pernambuco a ser a última porção dessa capitania a ser colonizada:

da Capitania de Pernambuco, no período *ante bellum*, as imediações de Alagoas do Sul e as de Penedo do Rio São Francisco estão entre as últimas a serem colonizadas. As razões que levaram a esse processo são claramente estratégicas: promover a ocupação do sul de Pernambuco significava bloquear o acesso das naus francesas que ainda frequentavam o litoral em busca de pau-brasil e consolidar a posição ganha contra os indígenas (especialmente os Caetés) desde o último quartel do século XVI (CURVELO, 2014, p.41).

Desta forma, identificar os pontos críticos onde havia a presença dos inimigos da terra e do mar no litoral tem grande peso para a determinação da participação de Jaraguá nas ações de colonização da política portuguesa pensadas para o sul da capitania pernambucana nos séculos XVI e início do século seguinte, área instável à qual pertenceu este porto, palco de conflitos pela conquista das terras e pelo controle do litoral. É possível investigar o problema em questão a partir das fontes escritas quinhentistas, como a carta do jesuíta Rui Pereira, escrita em 1560, e o tratado de Gabriel Soares de Souza, c. 1587, e das oriundas do início do século XVII, como os relatos da viagem de Anthony Knivet, quando da sua passagem por Pernambuco em 1601, assim como os escritos do sargento-mor Diogo Campos Moreno no governo-geral de D. Diogo de Menezes para o livro intitulado *Rezão do Estado do Brasil*, além das cartas de Albernaz, c. 1616, que registram o território alagoano e compõem a citada obra. O trabalho de Werther Brandão (1978) *Os franceses em Alagoas* consiste não só numa importante fonte para o estudo da presença francesa, como dá informações sobre os indígenas que viveram no litoral alagoano.

Utilizamos os dados analisados nas fontes citadas acima para elaborar o mapa a seguir (Figura 43), “Inimigos da terra e do mar na costa alagoana”. Além do registro das tribos citadas pelos cronistas, os “portos dos franceses” e os pontos de contrabando, fez-se importante, pela repercussão do fato na história alagoana, registrar o local aproximado onde ocorreu a fatídica morte do bispo Sardinha pelos caetés, segundo as indicações geográficas contidas nos relatos de Gabriel Soares de Souza, conforme se pode acompanhar do trecho abaixo.

Da ponta da barra Currurupe, contra o Rio de São Francisco se vai armando uma enseada de duas léguas, em a qual bem chegados à terra, estão os arrecifes de D. Rodrigo, onde também se chama o porto dos Franceses por se eles costumarem recolher aqui com suas naus à abrigada desta enseada, e iam por entre os arrecifes e a terra, com suas lanchas, tomar carga do pau de tinta no rio de Currurupe.

Aqui se perdeu o bispo do Brasil, D. Pedro Ferandes Sardinha, com sua nau vinda da Bahia para a Lisboa, [...] a qual escapou toda deste naufrágio, mas não do gentio caeté, que neste tempo senhoreava esta costa da boca deste rio de São Francisco até o da Paraíba (SOUZA, 1851, p. 61).

Figura 43 – Mapa com indicação dos “inimigos” da terra e do mar na costa alagoana, segunda metade do século XVI e início do século XVII. Em vermelho os primeiros núcleos fundados pelos portugueses, com topônimos atuais entre parênteses, principais cursos e massa d’água para a colonização: (1) rio Manguaba; (2) rio Tatuamunha; (3) rio Camaragibe; (4) rio Santo Antônio Grande; (5) rio Santo Antônio Mirim; (6) lagoa do Norte (Mundaú); (7) lagoa do Sul (Manguaba); (8) rio de São Miguel; (9) rio Coruripe; (10) rio Poxim.



Fonte: autora, adaptado de MENEZES, 2010, p. 28 (adaptação do mapa), BRANDÃO, W. (1978), SOUZA (1851), KNIVET (2008), LEITE (1958).

Quanto à presença indígena no litoral alagoano, constata-se tanto em fontes primárias quanto nos estudos de historiadores do século XIX, eram os caetés que senhoreavam toda a fachada atlântica ao sul de Pernambuco. Varnhagen (1870, p. 20), por exemplo, informa que “Petiguares [Potiguares] para os que senhoreavam da costa desde o Rio-Grande do Norte até

a Paraíba; do de *Caités* para os imediatos até o Rio de São Francisco”, ou seja, segue o posicionamento de Gabriel Soares de Souza (1851, p. 54 e 61): os caetés “senhoreava esta costa da boca deste rio De São Francisco até o da Paraíba” e os portigaras: “senhoreia esta costa do rio Grande até o da Paraíba”. Já autores da historiografia alagoana dividem-se quanto à definição do trecho litorâneo que ocupava cada uma dessas tribos, porém admitem conjuntamente que ambas habitavam o território alagoano. Ao contrário do que afirma Werther Brandão (1978, p. 45), a saber, que os caetés habitavam a costa alagoana até o ponto de Camaragibe, onde viviam os potiguaras, Jorge (1901) declara que essa tribo dominava uma maior extensão do litoral, do rio São Francisco até além de Igarassu.

Pautados pelas observações de Giancesella (2008, p. 48) sobre a ocupação do litoral do sudeste brasileiro, de que o “dinamismo intrínseco das culturas indígenas” foi resultado das suas movimentações no território conforme as lutas travadas com tribos vizinhas, da fragilidade de suas habitações e do embate com o europeu, é possível entender as divergências consideradas na identificação do gentio em Alagoas. Como advertiu este autor, especializar as tribos indígenas é incorrer em imprecisões; por isso, decidiu-se representar o domínio caeté sobre toda a costa alagoana com base nas explicações de Gabriel Soares de Souza, que procurou esclarecer as particularidades desta tribo no capítulo 19 do seu *Tratado sobre o Brasil*, “Que trata de quem são os caetés, que forma moradores da costa de Pernambuco”, e por não haver registros nas fontes coevas dos pontos específicos do litoral onde habitassem, apenas uma referência ao local do naufrágio do bispo Sardinha.

Passando a analisar a presença indígena na documentação coeva, na carta de Rui Pereira escrita em 1560 encontramos vestígios dos autóctones em três pontos da costa: ao norte, na região de porto Calvo, ao sul, entre os rios São Francisco e Coruripe, e na enseada que fica ao sul da ponta de Jaraguá. Detalhamos a seguir os primeiros casos, deixando o último para ser analisado separadamente na seção a seguir, pela relevância dessa informação para qualificar Jaraguá como porto indígena. O jesuíta não mencionou em nenhum dos casos a tribo ou as tribos a que pertencia o gentio, apenas identificou se os contatos travados com esses silvícolas eram amigáveis, hostis ou deviam ser evitados.

Navegando pela costa de Sergipe, ao se aproximar do rio São Francisco, o jesuíta adverte para os perigos que corria naquela “costa de gente suspeitosa”, ou seja, terras dos índios caetés, os mesmos responsáveis pelo fatídico fim do bispo Sardinha, rememorado por Rui Pereira nesse trecho de sua carta. Esse foi, sem dúvida, um fato célebre no âmbito da colônia, que deixava todos os viajantes que navegavam por aquelas águas atlânticas em alerta. Assim, quando o São Francisco foi avistado, logo foi despertado o perigo iminente que corriam os mareantes, e a embarcação precisou afastar-se da costa. Léguas depois,

reaproximando-se do litoral, fundeou no porto dos franceses, onde se depararam com duas naus.

dali nos fo[mos] bordejando ao longo da costa até chegarmos perto do rio Real, que será 30 ou 40 legoas acima da Baya. E, polo perigo em que andávamos de dar à costa, e, porque começávamos a entrar na costa da gente suspeitosa, que era do Rio de S. Francisco, e na enseada de Vasabarris, **e aonde se perdeu o Bispo velho e os que em sua companhia vinhão, nos tornamos a fazer na volta do mar** para nos ajudarmos dos Lestes e Lesuestes [...] (LEITE, 1958, p.328-329, grifo nosso).

Indo na volta da terra, quis Nosso Senhor dar-nos huma borriscada de Sul, com a qual pondo a proa ao caminho fomos ancorar no porto dos Franceses, ainde estavam duas naos à nossa vista, alguma legoa ou legoa e mea de nós, e outra mais dentro, segundo os Índios, que vierão a bordo, nos disserão [...] (LEITE, 1958, p.329-330).

Rui Pereira descreveu o povoado de Porto Calvo como a “terra dos índios amigos”. Esse ponto ao norte do território de Alagoas, juntamente com o porto do Camaragibe e o porto de Pedras, na barra do rio Manguaba, era tido todos como local seguro para os portugueses, que negociavam com os autóctones sem nenhum impedimento⁸⁴.

E logo aquella tarde dobramos a Ponta de Jeragoay e ancoramos em a outra enseada, e presto chegamos a hum **porto que chamão Camaragibe, aonde estavam muytos Portugueses resgatando com os Índios já nossos amigos**. Aquí saymos em terra e fomos muy bem agasalhados delles e, depois de cearmos, nos partimos por terra pola praia até hum porto, que chamão das Pedras, aonde o barco nos avia de hir tomar. Aquí chegamos ante-manhã pouco, bem cansados, porque alem do caminho ser longuo, e de noite passamos hum rio trabalhoso. Neste porto achamos odis barcos de homens de Pernambuco e da Ilha de Tamaraquá [...]. Partydos daquy bem providos para o camynho, saimos **em terra de Índios amigos, que se chama o Porto do Calvo**, [e andamos por terra até junto dos contrarios, de modo que vinhão de quinta em quinta, e se trabalho tínhamos levado bem nos pagava Deos ainda temporalmente] (LEITE, 1958, p. 331, grifo nosso).

Quem seriam os índios amigos dos portugueses? Conforme assevera Jorge (1901), os potiguaras viviam nas proximidades de Porto Calvo, que nos primórdios da capitania de Pernambuco haviam resistido fortemente à presença portuguesa, tendo sido tarefa “penosa” para Duarte Coelho vencê-los, por terem se associado aos franceses, que os tinham convertido em inimigos dos lusitanos. Ratifica essa proposição a passagem de Frei Vicente do Salvador (2013) em que informa que os potiguaras viviam entre Pernambuco e o rio São Francisco. Outro dado que vem a confirmar que eram os potiguaras foi apresentado por Diégues Júnior (2001) ao afirmar que o povoamento da região Norte de Alagoas só foi possível

⁸⁴ Para melhor se situar geograficamente em relação às localidades alagoanas citadas na carta do padre Rui Pereira, o leitor pode visualizar esses pontos no mapa elaborado por esta autora, correspondente à Figura 14.

após a bandeira de Cristóvão Lins, o povoador da região de Porto Calvo, contra os potiguaras que viviam nessa região⁸⁵.

Mas não só potiguaras e caetés dominavam o território alagoano; Jorge (1901) identificou essas e outras tribos indígenas e o local onde habitavam: os *caetés* viviam desde o São Francisco até além de Igarassu; os *potiguaras*, nas proximidades do Porto Calvo até além de Itamaracá, tinham como vizinhos os *tabajaras*, os *abatiaras* nas ilhas do São Francisco; “um pouco afastado da orla marítima” estavam os *moriQUITOS*; acima de Penedo, os *aconãs*, *cariris* e *coropatis*; e nos sertões, *chucurus*, *vulvés*, *chocós*, *pipianos* e *coropotós*. Além dessas tribos, cabe destacar outra identificada por Anthony Knivet (2008, p. 27); este afirma que subindo o rio Santo Antônio viviam os carajás. O aventureiro inglês avisava aos que fossem por aquelas plagas como se portar diante da presença desse gentio: “Se os virem desarmados os atacam, mas se virem que vocês podem defender, trarão aquilo que puderem comerciar”. Já Gabriel Soares de Souza (1851) elucida como se dava a dinâmica indígena no território, mostrando como os caetés, “inimigos” dos lusitanos, e os potiguaras, “amigos”, além dos tupinambás que habitavam o São Francisco, viviam em constantes conflitos em diferentes pontos do território alagoano:

Este gentio, nos primeiros anos da conquista deste estado do Brasil, senhoreou desta costa da boca do rio de São Francisco até o rio Paraíba, onde sempre teve guerra cruel com os potiguares, e se matavam e comiam uns aos outros em vingança de seus ódios, para execução da qual entravam muitas vezes pela terra dos potiguares e lhes faziam muito dano. Da banda do rio de São Francisco guerreavam estes potiguares em suas embarcações com os tupinambás, que viviam de outra parte do rio, em cuja terra entravam a fazer seus saltos, onde cativavam muitos, que comiam sem lhes perdoar (SOUZA, 1851, p.62).

Delineada, segundo as fontes coevas tanto quanto possível, a presença indígena no território alagoano, passemos ao estudo das atividades de contrabando da valiosa madeira vermelha por outras nações europeias que não os portugueses, consideradas por estes “furtadores” de pau-brasil. Podemos encontrar evidências dessa ação clandestina no texto de Diogo Campos Moreno no livro *Rezão do estado do Brasil, ca. 1612*. Nessa publicação, elaborada pelo sargento-mor como iniciativa do governador-geral D. Diogo de Menezes⁸⁶, consta informação de que o porto dos franceses e o de Jaraguá, apresentados como os principais fundeadouros do sul da capitania de Pernambuco, além do rio São Miguel, eram pontos visitados por corsários que furtavam dos portugueses o cobiçado pau-de-tinta:

⁸⁵ Foi este [Cristóvão Lins] o primeiro povoador das terras de Porto Calvo por ele conquistadas aos potiguaras; nelas levantou sete engenhos de açúcar (DIÉGUES, 2001, p. 50).

⁸⁶ Cortesão (2009, p. 59) afirma que, segundo Varnhagen, o livro intitulado *Rezão do Estado do Brasil* foi escrito por Campos Moreno não só por iniciativa do governador-geral D. Diogo de Menezes (1602-1612), mas também a partir de “muitas informações por ele pessoalmente fornecidas” ao sargento-mor.

Da banda do dito são Francisco comesa o distrito de pernambuquo, e assi correndo a costa por dés graos e mejo, e' por des graos se ve o Rio de são Miguel, e' as suas Barreiras Vermelhas, **e antes da lagoa o conhecido porto dos franceses, e o Porto de Jaragua todos capasses de grandes navios, e' por sai capacidade feitos sempre ladoeiras de cocairos, e' de nossos furtadores de Pau Brasil** que no Rio de são Miguel não falta nem moradores que só furtem, e' carregem como por muitas vezes se tem avizado a sua Magestade o porto ou Barra de são Miguel [...] (MORENO, 1999, grifo nosso).

Da descrição dessas paragens portuárias no início do século XVII apresentada acima, comprova-se que a prática clandestina do comércio de pau-brasil ocorria na costa alagoana entre Jaraguá e o rio São Miguel. Diogo Campos Moreno associa a atividade do contrabando à qualidade superior dos fundeadouros de Jaraguá e de São Miguel em receber navios de maior porte. A abundância do pau-de-tinta e o retorno financeiro de sua venda clandestina deveriam ser tamanhos nessas localidades, a considerar que os próprios moradores da região de São Miguel cometiam a ilegalidade. É importante atentar para o fato de que ações de contrabando como essas – realizadas com os colonos – dependiam da mão de obra indígena, que realizava o corte, a retirada do cerne do pau-brasil e o transporte até as praias onde os “brasis” eram embarcados nos navios corsários.

Sobre os denominados inimigos do mar, a presença de corsários franceses na costa alagoana, esta questão é detalhada a seguir, na subseção “A presença francesa nos portos alagoanos”. Todavia, para efeito das discussões que seguem sobre os obstáculos enfrentados pelos portugueses na colonização das bordas atlânticas, mencionam-se quais pontos do litoral frequentavam os franceses para realizar o tráfico do pau-brasil.

A análise dos relatos de Rui Pereira em 1560 e do texto de Gabriel Soares de Souza, c. 1587, aponta para a predominância dos fundeadouros usados para essa prática ilegal, conhecidos como “portos dos franceses”, ao sul de Jaraguá. Na costa setentrional de Alagoas foi referida por Anthony Knivet em 1601 a existência de um único ponto ao qual é atribuído o topônimo “porto dos franceses”, chamado pelos índios de *Aiurema Pisane*, localizado a duas léguas ao sul do rio Santo Antônio. Esse porto encontra-se segundo Knivet (2008, p. 277) em “uma pequena baía que pode ser reconhecida por um morro alto que se debruça sobre ela e é recoberto de pau-brasil”, indicativo de que na área devia ser abundante o cobiçado produto.

Além desses portos identificados nos textos dos cronistas da época, Werther Brandão (1979), baseado em documentação primária, exposta no trecho abaixo, afirma que os franceses atuavam sobre grande extensão do litoral alagoano, entre a foz do rio Camaragibe e o São Francisco, trecho que inclui os ancoradouros de “Camaragibe, Barra de Santo Antônio, Pajuçara, Jaraguá, Francês, Pituba e Pontal de Coruripe” (Figura 44).

Ternaux Compans revela que seus compatriotas frequentavam o rio de Sto. Antônio, ao norte do qual Knivet assinala um “porto dos franceses”, que os

índios denominavam “Jurema Peaçava”. Pero Lopes de Souza, em seu “Diário de Navegação”, relata que Martin Afonso, após o desbarato dos franceses, mandou “ao galema San Vicente que se chegasse bem a terra, até ver se no arrecife de San Miguel estavam algumas naus”. O recife, esclarece Eugênio Castro, situava-se nas proximidades do rio de igual nome, provavelmente o atual Camaragibe. No governo de Luís de Brito e Almeida, este mandava caravelões ao rio de S. Francisco alegando ter recebido avisos da presença francesa (BRANDÃO, W., 1978, p.39).

Figura 44 – Mapa com indicação dos portos envolvidos com o tráfico de pau-brasil pelos franceses segundo Brandão, W. (1979). Em vermelho os primeiros núcleos fundados pelos portugueses, com topônimos atuais entre parênteses, principais cursos e massa d’água para a colonização: (1) rio Manguaba; (2) rio Tatuamunha; (3) rio Camaragibe; (4) rio Santo Antônio Grande; (5) rio Santo Antônio Mirim; (6) lagoa do Norte (Mundaú); (7) lagoa do Sul (Manguaba); (8) rio de São Miguel; (9) rio Coruripe; (10) rio Poxim.



Fonte: aurora, adaptado de MENEZES, 2010 (mapa), BRANDÃO, W. (1978).

Nessas áreas portuárias do litoral alagoano em que atuavam os franceses, faziam-se presentes os autóctones. Eles viviam em espaços adjacentes aos principais portos e mantinham uma relação estreita com os corsários dessa nação que, como dissemos em momento anterior, tinham a prática de instigar o gentio a hostilizar os lusitanos, sendo essenciais para a realização de corte e transporte do pau-brasil até as praias. Como explica Werther Brandão (1978): “Os franceses traficavam, sobretudo, nas faixas litorâneas dominadas por tamoios, tupinambás, potiguaras e caetés; os portugueses aliam-se aos tupiniquins e tabajaras”. É plausível sustentar, assim como fez Werther Brandão (1978), com

base na predominância de “portos dos franceses” ao sul de Jaraguá e no trecho atlântico entre este porto e o de São Miguel, que esse era um território de grande influência dos contrabandistas de pau-brasil, conforme se pode observar nos mapas correspondentes às Figuras 43 e 44, que senhoreavam essa área os caetés.

Apresentamos o quadro da presença indígena e francesa no território alagoano e os portos que estavam envolvidos diretamente com o contrabando do pau-brasil, entre fins do século XVI e início do século XVII, período em que foi iniciado o povoamento do sul de Pernambuco. Podemos perceber pelos mapas elaborados (Figuras 43 e 44) o relativo afastamento das primeiras povoações em relação ao litoral. Esse afastamento evitava as ameaças indígenas que se achavam no litoral e aquelas vindas do mar, como os franceses; todavia, era preciso estabelecer a vital comunicação com o Atlântico, para assegurar a sobrevivência dos colonos.

Esses povoados estavam ligados pelos canais lagunares ou cursos dos rios ao ponto da costa mais próximo, onde havia fundeadouros seguros para a realização do escoamento da produção e desempenho da comunicação marítima entre esses núcleos e os centros administrativos e políticos no Brasil e na metrópole. Seguiam, portanto, os princípios de defesa e comunicação adotados pelos portugueses na implantação dos aglomerados nos primórdios do Brasil colônia, conforme esclarecido na primeira seção.

Sem a efetiva presença portuguesa nas bordas atlânticas, estavam as primeiras povoações sujeitas a um possível isolamento em casos que o gentio ou inimigos portugueses dominassem os pontos estratégicos da costa, principalmente os portos. Nesses termos, a atuação da Coroa portuguesa, ainda que nestes tempos estivesse voltada a suas conquistas no Oriente, fazia-se indispensável para garantir a sobrevivência colonial ao sul de Pernambuco. Nesse panorama, pensar estrategicamente o litoral em função da colonização exigiu medidas com o objetivo de afastar ou eliminar o gentio e os contrabandistas franceses.

Na seção anterior registramos uma série de ações no século XVI e no início do século XVII que proporcionaram a conquista dos pontos estratégicos para a criação dos povoados ao sul de Pernambuco: a excursão de Duarte Coelho aos portos do sul da sua capitania com o propósito de “ampliar a costa toda destes ladrões [corsários franceses] e fazer pazes com os mais dos índios”⁸⁷, a bandeira de Jerônimo de Albuquerque para combater os caetés, a dos irmãos Albuquerque em 1560 contra o gentio, além da presença religiosa através das missões franciscanas e jesuítas ao norte e ao sul, bem como a criação de aldeamentos – um deles abrigou os índios do porto dos franceses em 1602. Todas essas ações repercutiram de

⁸⁷ SALVADOR, 1918, p. 113-114.

forma distinta no processo de formação das regiões que sofriam a influência de cada um dos três principais centros irradiadores de povoamento: Penedo, Alagoas do Sul e Porto Calvo.

Com base nessas ações e nas informações contidas nos dois mapas produzidos por Albernaz que compõem o livro *Rezão do Estado do Brasil*, c. 1616, que representaram o território alagoano, apresentados também na seção anterior (Figuras 40 e 41), seguem algumas considerações sobre a atuação da Coroa portuguesa no combate aos indígenas, à presença francesa e ao tráfico ilegal de pau-brasil, e o seu desdobramento nas bordas atlânticas.

Ao norte, o principal polo de irradiação do povoamento, Porto Calvo, estava mais próximo do centro de poder e controle de Pernambuco; os indígenas que lá habitavam, como os potiguaras, haviam sido vencidos e pacificados desde os tempos de Duarte Coelho e da bandeira de Cristóvão Lins que assegurou a posse dessas terras para os portugueses em fins dos quinhentos, conforme esclareceu Diégues Júnior (2001). O fato de Rui Pereira em 1560 denominar Porto Calvo como “terra dos índios amigos” e relatar que os autóctones negociavam com os lusitanos em Camaragibe são indícios de que o gentio dessa localidade não oferecia tamanha resistência aos portugueses. A presença dos missionários franciscanos em Porto de Pedras em 1575, muito provavelmente, contribuiu para o domínio dos índios que viviam naquela faixa litorânea. A carta de Albernaz, c. 1616, que representa a “*Capitania de Paranambuco*” e “*Mostrão ce todos, os Rios, e os acentos das fazendas, e sua separação e como demorão...*” (Figura 41), representa a região ao norte das lagoas bastante povoada em comparação com o sul e o centro do território alagoano⁸⁸. Esse é um indicativo de uma situação estável quanto ao domínio do gentio e ao controle dos portos e da costa, com exceção, caso ainda existisse nessa época, do porto dos franceses próximo ao Santo Antônio, conforme registrado por Knivet em 1601.

Ao sul, o São Francisco representava o limite austral da capitania e, por sua grandiosidade, constituía um espaço estratégico para a defesa, o comércio e a colonização para os lusitanos, que levantaram a povoação de Penedo em suas margens. Assim, o gentio e os corsários de pau-brasil que marcaram presença no São Francisco foram combatidos desde o início do século XVI, de acordo com os estudos de Duarte (1979) sobre a fundação de Penedo. Não se pode esquecer, conforme já esclarecido na seção anterior, que os jesuítas

⁸⁸ Sobre a análise desse mapa, foram observadas as análises empreendidas sobre ele por Machado (2009, p. 100): “Mapa sem título, que registra uma área que se estende da Vila de Olinda (na extremidade direita do mapa) até o rio São Francisco, com detalhes que mostram o povoado de Santa Luzia, o único indicado textualmente na região sul da Capitania, e a existência de áreas habitadas sinalizadas através de desenhos diferentes de construções, como aqueles aparentando edifícios isolados, com e sem torre e cruz, e dois edifícios juntos de dimensões variadas. Parte de sua legenda indica a intenção do mapa: “mostram-se todos os rios com os acentos das fazendas [...], com suas mais necessárias conhecenças e advertimentos”. (MORENO, 1616).

devem ter atuado na referida região em fins do século XVI. Pode-se também observar a presença de um aldeamento na margem do São Francisco, oposto ao ponto onde foi levantada a povoação de Penedo, segundo a legenda AA. da carta de Albernaz, c. 1616 (Figura 40): *Aldea ao pee das terras do araçare de Manuelas*. Neste mesmo mapa consta em legenda: *S. he a passagẽ no Rio de S. fr.^{co}, e o lugar do forte*. Logo, o extremo sul do litoral alagoano estava vigiado e controlado a partir da fortificação portuguesa na foz do rio São Francisco, acesso ao povoado de Penedo.

Ao centro, como se pode observar nos mapas de Albernaz, verifica-se a esparsa ocupação da região lagunar. No trecho litorâneo entre o rio São Miguel e Jaraguá concentravam-se as práticas de contrabando e os portos dos franceses que estavam associados à existência de indígenas hostis aos portugueses, como os índios da enseada de Jaraguá, conforme narrou Rui Pereira em 1560. Acreditamos que o aldeamento criado em 1602, para onde foram levados os índios que habitavam o porto dos franceses, como já havíamos observado, foi uma das principais ações que possibilitaram o domínio lusitano nessa área costeira para assegurar o escoamento da produção das Alagoas. Já a doação da sesmaria de Manuel Antônio Duro na Pajuçara, que deve ter ocorrido antes de 1611, mesmo acreditando, como afirmou Costa, C. (2001), que ela não obteve êxito, consiste numa ação de combate às presenças indígena e francesa. Outros aldeamentos criados em Alagoas do Sul, como o citado por Cabral, Dias (1876) em 1614, e a presença da missão franciscana em 1635⁸⁹, podem ter tido impacto sobre os índios da área costeira em questão.

Esse trecho da costa onde está localizado o porto de Jaraguá foi, portanto, um ponto crítico para a eficiência do escoamento da produção açucareira da região da lagoa e do São Miguel, onde estavam os engenhos, ao tempo que correspondia a uma área frágil, por concentrar sérias ameaças aos colonos lusitanos. Em que pese o fato da necessidade de fortalecimento da unidade produtiva açucareira da fértil região lagunar de grande potencial para a economia ultramarina, que reunia um grupo de atores poderosos nesse circuito, as áreas litorâneas em questão necessitavam ser defendidas e controladas pelos portugueses, para assegurar seus portos seguros de embarque das mercadorias e as comunicações.

Deste modo, investir esforços em locais como o porto dos franceses e Jaraguá revelava-se uma estratégia crucial para os colonizadores e representantes da Coroa. É o que se pode atestar das análises de Campos Moreno no livro *Rezão do Estado do Brasil*, c. 1612, sobre a posição fulcral dos citados ancoradouros para a defesa costeira de Pernambuco e as vantagens de povoar essa área visitada por ele anos antes, que inclui os principais portos do distrito de Pernambuco – dos franceses, São Miguel, da Lagoa, Jaraguá – que ofereciam

⁸⁹ Esse dado, conforme já esclarecido em nota de rodapé na seção anterior, foi obtido através dos estudos de Ferrare (2013, p. 12).

condições adequadas à fixação de colonos. O experiente militar levantou, inclusive, o debate sobre os propósitos da colonização portuguesa, colocando como objetivo precípua o comércio e a defesa, e alertando para a inobservância dos povoadores sobre esses aspectos, que ao acaso foram fundando as povoações, seguindo apenas seus interesses particulares.

[...] de modo que os principais portos desta banda são os ditos em que he necessário aver povoações pois as terras tem comodo para sustentarem grandes lugares, mas oje como todos os homens fonsão acaso, e não por ordem sempre as povoações ficão sendo mais ao particular que ao comum importantes, e' he de feito qual se deixa entender contra a defenção e comercio de toda a costa [...] (MORENO, 1999).

Dada a proximidade temporal entre a carta de confirmação da sesmaria, 1611, e o texto do capitão, c. 1612, acreditamos que a proposta de Campos Moreno de se povoar as áreas em torno dos portos de São Miguel e Jaraguá, que se encontravam desprotegidas, esteve associada à doação da sesmaria de Manoel Antônio Duro na Pajuçara. Doador sob a condição de que seu povoador deveria dentro de um ano fazer “hua Casa sobrado coberta de telha na dita povoasam do dito Diogo soares E seu filho”, a sesmaria de Manoel Antônio Duro não passou de uma tentativa de colonização malsucedida, haja vista a constatação feita por Craveiro Costa (2001):

Mas de Manuel Duro apenas se sabe, ao certo, o que dele ficou escrito nesse papel oficial do começo do século XVII. Seu nome não teve outra repercussão no passado, apagando-se na desvalia das existências obscuras. A casa que levantara em Pajuçara acompanhou-lhe o desaparecimento, parecendo já não existir ao tempo da ocupação holandesa, se a não destruíram, por conveniência de ordem militar, os invasores (COSTA, C., 2001, p.12).

O fato de essa sesmaria não haver resultado num povoamento no início do século XVII nos leva a supor que indígenas e contrabandistas franceses ainda se faziam presentes nas bordas atlânticas ao sul da Pajuçara. Esses inimigos dos portugueses devem ter continuado por algum tempo senhoreando aquele trecho da costa, pois não foi encontrado indício algum de ocupação das bordas atlânticas em Alagoas na cartografia seiscentista portuguesa. Essa constatação pode significar que nenhuma proposta de colonização foi implantada ou, se foi iniciado qualquer povoado, este não mereceu a atenção dos cartógrafos, por ser talvez ainda incipiente.

É preciso lembrar, nesse contexto, que a produção cartográfica seiscentista, assim como assinalou Cortesão (2009), tinha como objetivo a representação da economia açucareira, esteio das relações entre colônia e metrópole. Entende-se, portanto, que a atenção dedicada ao litoral residia na identificação dos portos e barras que servissem ao escoamento da produção açucareira. As cartas produzidas pelos cartógrafos da família

Albernaz são grandes exemplos da chamada “cartografia do açúcar nos atlas portugueses”, assim identificada por Cortesão (2009).

As cartas referentes ao território alagoano demonstram a intenção do cartógrafo em ater-se às áreas produtoras de açúcar e indicar os pontos da costa onde podiam fundear os navios; entre eles estava Jaraguá. Assim, como já verificado ao fim da seção anterior, nas 12ª e 13ª cartas do atlas do livro *Rezão ao estado do Brasil*, c. 1616 (Figuras 40 e 41), que correspondem ao quadro de ocupação do sul, foi apenas fornecida a informação da existência de sondas nos portos dos franceses e de Jaraguá, indicativo de que eram portos seguros para os navios fundearem.

As 12ª e 13ª cartas do *Livro em que se mostra a descrição de toda a costa do estado do Brasil e seus portos, barras e sondas delas...*, c. 1627, representam uma idêntica situação para a costa de Alagoas que as cartas de c. 1616; aliás, algumas das legendas contêm informações menos detalhadas. Na sequência, nas cartas de Pernambuco do atlas *Estado do Brasil Coligido das mais sertãs noticias q pode aiuntar dõ Ieronimo de Atayde...*, de 1631, há registro apenas do topônimo *ponta de Garanguai*, localizado de forma incoerente em referência a outros situados próximos a ele, como a barra das Alagoas e o porto dos franceses. Da mesma forma, na obra de Albernaz II, de 1666, há apenas referência na 19ª carta ao topônimo “Ponta de *garaguara*”.

Se as fontes portuguesas do século XVII apontam para um vasto deserto litorâneo relativo à colonização lusitana em Alagoas, dados contidos nos mapas e relatórios produzidos pelos holandeses durante a guerra em Pernambuco (1630-1654) permitem pensar o oposto: que alguma ação de povoar a área entre o porto dos franceses e a Pajuçara pode ter sido efetivada.

Apesar da primeira tentativa de povoamento deste trecho litorâneo a partir da Pajuçara no início do século XVII não haver obtido êxito, o alerta feito por Campos Moreno para se defender e ocupar as bordas atlânticas junto a Jaraguá deve ter surtido efeito na primeira metade dos seiscentos, antes da guerra holandesa. É o que se depreende das informações que Johaness van Walbech e Hendrick de Moucheron apresentaram ao Alto Conselho da Companhia das Índias Ocidentais em relatório de 1643⁹⁰ sobre a região das lagoas. Os oficiais batavos, em especial Moucheron, que foi diretor do distrito das Alagoas e dos vizinhos (Porto Calvo e São Francisco), e por isso fonte de credibilidade, dada a sua experiência.

⁹⁰ WALBEECK & MOUCHERON. Relatório sobre a situação das Alagoas em outubro de 1643, apresentado pelo assessor Johannes van Walbeeck e por Hendrick de Moucheron, diretor do mesmo distrito e dos distritos vizinhos, em desempenho do encargo que lhes foi dado por sua Excia. e pelos nobres membros do Alto Conselho. In: MELLO, 1985.

Os oficiais holandeses fizeram uma descrição da ocupação de ilhas e ilhotas que ficam próximas à barra das Alagoas, entre as duas lagoas (do Sul e do Norte), terras banhadas pelos canais que interligam essas lagoas e ficam próximos à barra. Nas terras férteis da “ilha Massagueira”, ilha do Porto, as ilhotas “defronte à barra” e “ao oriente da ilha da Misericórdia, situada entre a barra e o caminho do Porto Francês”, viviam alguns portugueses que plantavam mandioca e criavam animais, além de sobreviver da pesca. Essas informações dão conta de que, ainda que esparsa, a colonização portuguesa dera-se ao longo dessa porção do litoral em que se faziam presentes as águas dos canais lacustres, terras férteis para a agricultura e pastagem, que deviam abastecer a região lagunar⁹¹.

Em seguida, afirmam Walbech e Moucheron: “As terras que ficam ao oriente da barra e se estendem ao longo da costa para a ponta de Jocara e além não são habitadas, pois os moradores retiraram-se para a Bahia”. Admitindo que *Jocara* corresponde ao topônimo indígena *Jussara ou loçara*, era a Pajuçara, e a citada barra era a das Alagoas, desembocadura dos canais lagunares. Ao precisarem como marco dessa ocupação portuguesa o espaço que vai além da enseada da Pajuçara, que fica ao norte da barra das Alagoas, estavam os batavos referindo-se ao trecho do litoral que inclui Jaraguá.

Segundo o que foi dito acima, acreditamos que a fuga dos colonos portugueses que habitavam a costa entre a barra de Alagoas e além da Pajuçara possa estar ligada à primeira invasão holandesa à região das lagoas em 1633, portanto, dez anos antes da elaboração do mapa e do relatório. Neste ano, os inimigos batavos, com a ajuda do desertor Calabar, desembarcaram no porto dos franceses com o fito de se apossarem do açúcar produzido na região e queimar os engenhos e povoações. Subindo o rio Alagoa até a povoação de Alagoas do Sul, ou Madalena, os holandeses devastaram os centros produtores e incendiaram casas e este povoado; em Alagoas do Norte, povoado de Santa Luzia do Norte, os portugueses conseguiram resistir à fúria neerlandesa (JORGE, 1901).

Deve ter sido durante este ataque destruidor, ainda nos primórdios da guerra que durou 24 anos, que os moradores das áreas próximas aos focos das incursões holandesas, porto dos franceses e entrada da barra das Alagoas, sofreram as consequências destas invasões e fugiram do local. Os relatos de Joannes Laet sobre a invasão de Alagoas de 1633, contidos no livro *X da História ou Anais dos Feitos da Companhia Privilegiada das Índias Ocidentais desde o seu começo até ao fim do ano de 1636*, comprovam a existência de colonos habitando as terras em uma das margens da foz das Alagoas, ou seja, na barra do

⁹¹ WALBEECK & MOUCHERON. Relatório sobre a situação das Alagoas em outubro de 1643, apresentado pelo assessor Johannes van Walbeeck e por Hendrick de Moucheron, diretor do mesmo distrito e dos distritos vizinhos, em desempenho do encargo que lhes foi dado por sua Excia. e pelos nobres membros do Alto Conselho. In: MELLO, 1985 (p. 128).

conhecido rio Alagoas, que dava acesso às povoações lagunares, como também em torno do porto dos franceses. Apesar de não explicitar em qual margem da foz viviam os colonos, é certo que a investida militar teve repercussão por toda a área, o que deve ter incluído o litoral de Jaraguá a Pajuçara, assim como descreveu Andrien van der Dussen em 1640⁹².

Nesta incursão ofensiva holandesa em 1633, informa Joannes Laet que os soldados da sua pátria, além de terem encontrado algumas caixas de açúcar em um telheiro localizado na área próxima à foz da Alagoa e no ancoradouro dos franceses, também apreenderam uma quantidade razoável de pau-brasil. Este é um indicativo de que eram essas as principais mercadorias da região, armazenadas e escoadas por este porto, onde os batavos travaram algumas batalhas navais que levaram à destruição de embarcações envolvidas com o comércio marítimo na referida região. Abaixo transcrevemos o relato de Laet por sua relevância para a ocupação da área litorânea adjacente a Jaraguá:

Chegaram a Porto de Francezes pela tarde [...].
Havendo desembarcado o resto da gente, mandaram forças para todos os lados em busca de assucar, as quaes não longe dalli encontraram um telheiro de palha no matto, no qual havia 74 caixas de assucar. Depois disso, acharam um armazém com 37 caixas e outro com seis [...].
Na foz de Alagoa, havia certa quantidade de casas, e perto achavam-se os aparelhos e pertences de dous nnavios, os quaes os nossos reduziram a cinzas; seis caixas de assucar, encontradas perto dalli, foram carregadas em sacos pelos soldados e marinheiro, em benefício da Companhia (ainda que a gente não o fazia de bôa vontade), assim com os 98 tóros de pau-brasil. Esses lugares nunca haviam sido visitados pelos nossos, de fórmula que viviam tranquilos, e foi por isso que os soldados e marinheiros obtiveram lá um bom espolio.
Nessa expedição os nossos capturaram 150 caixas de assucar e 98 tóros de pau-brasil, que trouxeram consigo; incendiaram juntamente a villa de Alagoas do Sul, muitas casas e vivendas de campo e dez navios e barcas sem perder nenhuma gente (LAET, 1916, p. 416, grifo nosso).

Os portos de Jaraguá e dos franceses foram identificados com o símbolo de uma âncora no mapa holandês *Praefecturae Pernambucae pars meridionales* (Figura 45), um dos mapas da conquista holandesa do Nordeste mais notáveis e ricos em detalhes, pertencente ao conjunto elaborado por Georg Marcgrave (1610-1644) em 1643 e publicado em 1647 na obra de Gaspar Barleus, *Rerum per Octennium in Brasilia*, história dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil. No detalhe dessa carta (Figura 46), produzida dez anos após a primeira invasão holandesa a Alagoas, descrita acima, percebemos o completo deserto da área costeira compreendida entre o rio São Miguel e a Pajuçara, não havendo sinal de povoação, situação compatível com a descrita por Walbech e Moucheron em 1643.

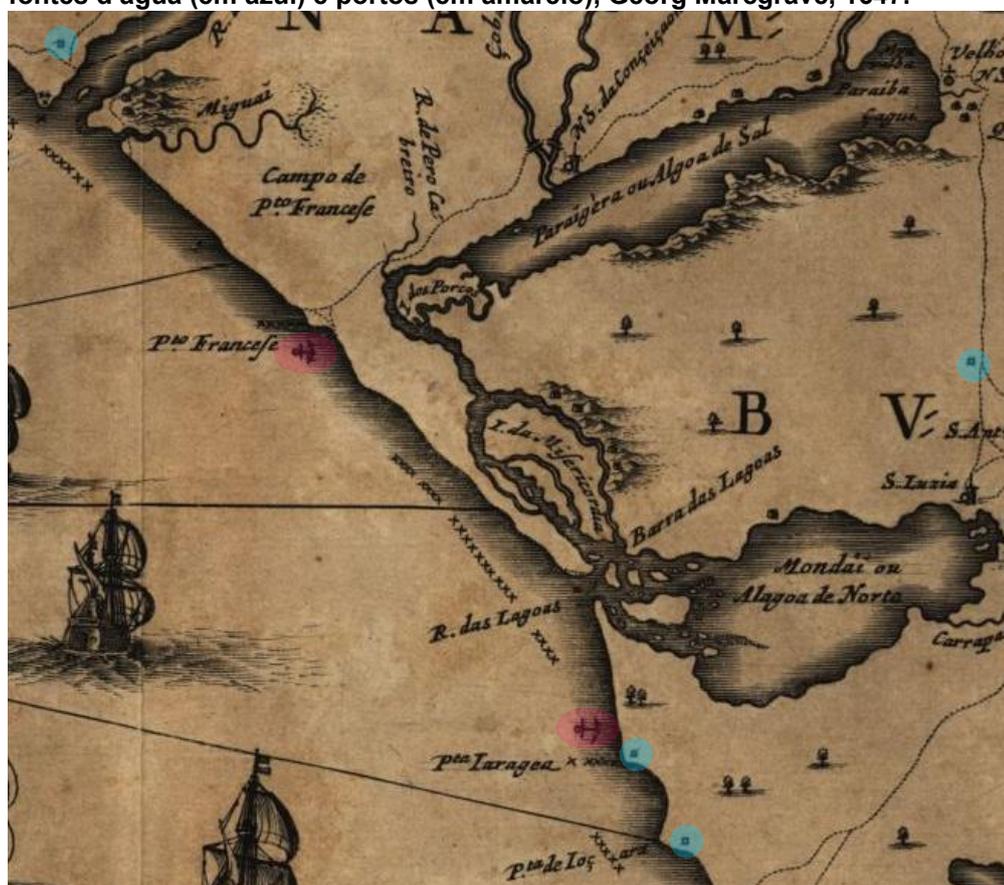
⁹² DUSSEN, Andraien van der. Relatório sobre o Estado das Capitánias conquistadas no Brasil, apresentado pelo Senhor Adriaen van der Dussen ao Conselho dos XIX na Câmara de Amsterdam, em 4 de abril de 1640. In: Mello (1981, p. 139).

Figura 45 – *Praefecturae Pernambucae pars Meridionalis*, Georg Marcgrave, 1647.



Fonte: BNP.

Figura 46 - Detalhe do trecho litorâneo entre o rio São Miguel e a Ponta da Pajuçara em *Praefecturae Pernambucae pars Meridionalis*, com indicação das fontes d'água (em azul) e portos (em amarelo), Georg Marcgrave, 1647.

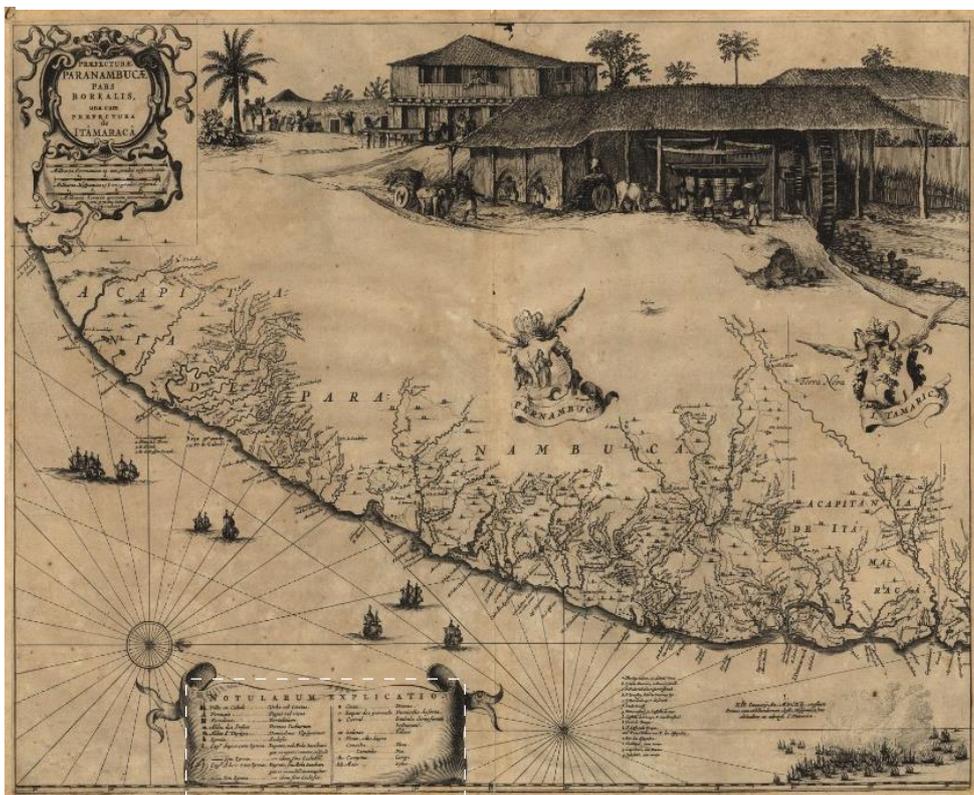


Fonte: BNP.

Contribui para a confirmação da hipótese de que as bordas atlânticas ao norte da barra das Alagoas poderiam ter sido povoadas antes da guerra holandesa, a observação feita por Campello, Ferrare e Fortes (2018, no prelo), a partir de um olhar mais acurado sobre as cartas em análise, no contexto dos estudos que empreendeu sobre a cartografia seiscentista, em busca de vestígios da origem da cidade de Maceió. As referidas autoras chamaram a atenção para a presença de símbolos correspondentes a “*Fonte, olho d’agua, Canziba*” na Ponta de *laragoa* (Jaraguá) e na Ponta de *loçara* (Pajuçara), segundo a legenda do mapa *Praefecturae Pernambucaae pars Borealis*, Georg Marcgrave, 1647 (Figuras 47 e 48), que completa juntamente com o *pars Meridionales* uma detalhada informação de toda a costa alagoana para o período.

Esta informação trazida à tona por Campello, Ferrare e Fortes (2018, no prelo), ainda não comentada por outros pesquisadores que se debruçaram a entender Alagoas, e particularmente Maceió, é de grande valia para os estudos sobre a ocupação colonial das bordas atlânticas e a utilização dessas cacimbas no contexto da guerra holandesa, como pontos estratégicos para as tropas. O mesmo símbolo é encontrado em outros pontos do litoral, próximo à barra do rio São Miguel, entre o rio Santo Antônio Mirim e o de Paripueira e no caminho que interliga a lagoa do Norte à do Sul.

Figura 47 - *Praefecturae Pernambucaae pars Borealis*, Georg Marcgrave, 1647.



Fonte: BNP.

Figura 48 – Legenda do mapa *Praefecturae Pernambucae pars Borealis*, com indicação de “Fonte, olho d’água, canziba”. Georg Marcgrave, 1647.



Fonte: BNP.

A presença de fontes d'água ou cacimbas pode indicar a reminiscência da ocupação anterior aos conflitos bélicos de 1633. A existência desses elementos representava uma necessidade vital para aqueles que habitaram aquele espaço, tendo sido conservados durante a guerra, para abastecer as tropas que desembarcavam nesses espaços portuários, ou que estiveram de passagem por aquelas paragens. Podiam servir também como ponto para as embarcações fazerem aguadas. A existência de tais cacimbas na primeira metade do século XVII constitui prova a favor da ocupação portuguesa nessas áreas litorâneas, antes da guerra holandesa, ou foram essas cacimbas apenas de uso esporádico para alguma tropa que estivesse a caminho da região das lagoas, ou embarcação que precisasse se abastecer?

Logo, se a nossa interpretação dos documentos holandeses estiver correta, a medida de povoar e defender as bordas atlânticas foi concretizada antes da guerra holandesa, demonstrando serem esses espaços portuários estratégicos para o governo português, em que pesem as qualidades desse fundeadouro e a necessidade de proteção desse trecho do litoral. Apenas é possível supor que a presença indígena dos ferozes caetés entre as enseadas da Pajuçara e Jaraguá no século XVI e início do século XVII, que deviam participar do contrabando do pau-brasil nessa área e dominavam os portos ao sul de Jaraguá, foi uma ameaça difícil de ser vencida pelos colonizadores.

Acreditamos que essas duas ameaças à colonização dos espaços costeiros de Alagoas foram, ao longo do século XVII, gradualmente afastadas pelos portugueses, o que possibilitou uma efetiva ocupação dessa área do litoral que compreende Jaraguá antes da guerra holandesa, caso se admitida a hipótese da existência de povoamento para esses locais. Após esse momento de guerra em que Alagoas teve o processo de colonização interrompido, ainda assim se fizeram presentes essas duas ameaças que estavam associadas e eram os principais fatores a impossibilitar a colonização na área de Jaraguá e da Pajuçara, cujo primeiro registro de ocupação em fontes coevas data da segunda metade do século XVIII.

Indícios dessa tardia presença de indígenas e contrabandistas de pau-brasil estão presentes na afirmativa de Thomaz Espíndola (2001, p. 163), um dos mais creditados autores da história de Alagoas. Diz este autor oitocentista que em 1673 “o capitão general Affonso Furtado de Mendonça, visconde de Barbacena, teve ordem não só de mandar fortificar o porto de Jaraguá contra o ingresso dos indígenas e estrangeiros contrabandistas de pau-brasil, como de povoar o território adjacente e vizinho ao mesmo porto”.

Infere-se, pela exposição de Thomaz Espíndola (2001), que sem a fixação de portugueses naquela área não seria possível anular o inimigo usando apenas a força bélica através da construção de fortificações. A proposta da Coroa articulava a defesa do porto, enquanto local vulnerável e meio para o desenvolvimento local, à colonização de portugueses no espaço adjacente ao ancoradouro, contando também com a expulsão dos indígenas, por corresponderem a uma ameaça interna. Essas eram ações que se faziam complementares à execução do projeto colonizador no litoral alagoano em estudo.

Passaremos a seguir a estudar Jaraguá, pela função que exerceu de porto dos indígenas que habitavam algum lugar situado na atual cidade de Maceió próximo a este ancoradouro, e do contrabando do pau-brasil que, desde pelo menos o início do século XVII, fizeram-se presentes nesse fundeadouro. Pretendemos pormenorizar as investigações sobre cada uma dessas ameaças verificadas nas bordas atlânticas. Reservaremos o estudo da proposta de 1673 para a próxima seção, por estar associada às circunstâncias históricas do período *post bellum*.

3.2. *Yaraguá/iaragoa, a enseada “das canoas ou do senhor”*

Conforme já evidenciamos em seções anteriores, o registro mais remoto de Jaraguá no primeiro século da colonização do Brasil é a carta do jesuíta Rui Pereira, datada de 1560. Passemos a estudar a carta do irmão inaciano com a merecida profundidade que lhe cabe, nesta seção, como sustentação para a nossa premissa de que Jaraguá foi por todo o século XVI o porto dos indígenas.

A carta escrita pelo padre jesuíta Rui Pereira⁹³ trata da viagem que fez da Bahia a Pernambuco⁹⁴, está datada de 6 de abril de 1560 e foi endereçada aos padres e irmãos de Portugal. Para Leite (1958, p. 92-93), era este inaciano “bom humanista e pregador de

⁹³ Rui Pereira nasceu em 1533 na Vila Real do Arco em Portugal; ingressou na Companhia de Jesus em março de 1550, tendo embarcado para o Brasil em 1559 (LEITE, 1958).

⁹⁴ Transcrita por Serafim Leite (1958) no terceiro volume das “Cartas dos primeiros jesuítas do Brasil” foi registrada na carta nº 45. Além desta carta que nos detivemos a analisar, foi publicada na obra de Serafim Leite (1958) outra, a de nº 40, de 15 de setembro de 1560, escrita na Bahia.

grandes esperanças que não vingaram, deixando de pertencer à Companhia dentro de pouco tempo”. Além do caráter espiritual, o conteúdo da carta deixa transparecer que Rui Pereira foi grande observador dos fatos e detalhista na sua narrativa, atento às etapas da navegação ao precisar as distâncias entre cada porto que ancorava até o destino seguinte, relatando com minúcias os episódios que se passavam em cada paragem que visitou, muitas delas de forma inusitada, pelas limitações da navegação à vela e pela imprevisibilidade dos fenômenos marítimos e meteorológicos. Nas palavras do sobredito autor, as cartas escritas pelo inaciano estavam “cheias de zelo apostólico e ricas de pormenores”.

A agitada viagem da Bahia a Pernambuco⁹⁵ que fez Rui Pereira com mais dois irmãos da Companhia teve como propósito atender ao socorro de D. Brites de Albuquerque, que “pediram com muyta instantia que para a sua consolação e doutrina, da qual carecião avia dias, lhes mandassem alguns da Companhia, e porque o P. Luis da Grãa detriminou de prover todas as Capitánias [...]”⁹⁶. A navegação costeira até Olinda durou meses, por ir contra a monção, de 14 de outubro a 19 de janeiro. Supomos que, por ser a carta datada de 1560, a viagem deve ter sido iniciada em 1559, ou toda a narrativa se refere a anos anteriores a esses. Esse marco cronológico é crucial para nosso estudo, por entendermos, assim como Brandão, W. (1978), que a passagem por Jaraguá se deu antes da bandeira dos irmãos Albuquerque, que poderia ter atingido o gentio que habitava as terras próximas ao ancoradouro.

Repleta de aventuras atlânticas nas costas baiana e alagoana, os relatos de Rui Pereira mostram como viajantes e mareantes estavam à mercê das condições dos ventos, marés e correntes, que mudavam constantemente, obrigando a embarcação a tomar, sempre que a situação se agravava, os fundeadouros seguros mais próximos. Para a cultura da época da expansão marítima e do domínio da monarquia católica, assim como foi demonstrado na primeira seção, todas essas instáveis circunstâncias que a natureza colocava como desafio aos navegantes estavam sujeitas à vontade divina, como fica patente na expressão do jesuíta: “quis Nosso Senhor dar-nos huma borriscada de Sul”⁹⁷. Sob essas condições, os irmãos

⁹⁵ Antecede a carta um breve resumo dos fatos: TEXTO: Correspondência epistolar. – 2. Está em Pernambuco por a Governadora D. Brites ter pedido com instância para voltarem os Padres da Companhia que já tinham princípio de casa e igreja. – 3. Distância da Baía a Pernambuco e viagem em naveta rasteira contra a monção e grande perigo do mar. – 4. Arribada a Ilhéus, onde foi bem recebido pelo Capitão, e onde consertaram o navio e tomaram mantimentos. – 5. Tornaram ao mar, parou o vento, e são forçados a arribar a Camanu, e daí outra vez aos Ilhéus. – 6. Tornaram ao mar, passaram trabalhos e fome e vão ancorar no porto dos Franceses [Alagoas], onde acharam duas naus francesas. – 7. Afastam-se e não podendo navegar encontram uma nau francesa e ancoram de novo na Ponta de Jaraguá [Maceió], onde passam o Natal. – 8. Tomando aí um barco de Pernambuco, com outros trabalhos, parte por terra parte por mar, chegam a Pernambuco. – 9. A governadora muito amiga da Companhia chorou de contentamento” (LEITE, 1958, p. 26).

⁹⁶ LEITE, 1958, p. 324-325.

⁹⁷ As questões relativas às incertezas da navegação no Atlântico e sobre a indiscutível presença da fé católica a bordo das embarcações foram tratadas na seção 1.

inacianos e os membros da tripulação arriscaram-se no porto dos franceses, e não conseguindo aí fundear, foram ao encontro da ponta de Jaraguá, onde arribaram antes de partir para o seu destino.

Após o encontro com naus no porto dos franceses, episódio que detalharemos melhor na seção seguinte, prosseguiu a embarcação e sua tripulação, já bastante necessitada de mantimentos, até alcançar a “Ponta de *Jeragoay*”. Foi no porto “de trás” dessa proeminência costeira que fundearam, sendo então assistidos pelos índios, que levaram a bordo frutas e água. Considerando o sentido da viagem, de sul a norte, essa deveria corresponder à enseada de Jaraguá e não à de Pajuçara.

Também ratifica essa assertiva de que se tratava de Jaraguá outro episódio narrado por Rui Pereira, quando ancorados na enseada, souberam que havia um barco de Pernambuco “ao resgate” “dentro desta enseada em hum rio”. Esse local devia ser o “rio da Alagoa”, como era conhecido o canal das lagoas que desembocava no mar, na barra da Alagoa, ao sul da ponta de Jaraguá. O rio Alagoa era um local bastante frequentado segundo os relatos de Knivet (2008, p. 228), onde “Podem estar certos de sempre encontrar caravelas pescando nesse local, e na entrada é possível fazer aguada em ambas as margens”.

Estando aqui soubemos que den]tro desta enseada em hum rio estava um barco de Per[nambuco ao resgate, aos qua]is mandamos dizer o aperto em que esta[vamos de mantimentos. Os quaes nos mandarão] refresco de farinha, de peixe-boi, [e dahy poucos dias vierão em o barco ter comnosco, aonde proverão o navio de mantimentos. De modo que, como que estes homens derão e venderão com a pescarya, que aly fazião os do navio, tornamos a abrir os olhos. O lingoa do barco, com soube que no navio vinhão Padres, porque sabia quanto os desejavão em Pernambuco disse que se não fizesse tempo que por terra nos levarião. E, como o barco veioa nós huma tarde e nos salvou e nós a elle e lhe fizemos festa com artilharia, nos embarcamos nelle nós todos tres e outro dous homens da companhia da naveta; porque o barco, como era pequeno, podia vir ao longo da costa por entre os arrecifes e por cima delles com prea-mar (LEITE, 1958, p. 330-331).

Se examinarmos a passagem de Gabriel Soares de Souza publicada em seu *Tratado Descritivo do Brasil de 1587* sobre a localidade em análise, encontraremos fortes evidências de que a enseada descrita por Rui Pereira era Jaraguá. Nos relatos deste cronista, Jaraguá é identificado como rio que nasce na lagoa, cujo nome fora dado pelos índios.

Do porto Velho dos Franceses ao rio de São Miguel são quatro léguas, que está em dez graus, no qual entram navios da costa, e entre um e outro entra no mar **o rio da Alagoa, onde também entram caravelões, o qual se diz da Alagoa, por nascer de uma que está afastada da costa, ao qual rio chamam os índios o porto Jaraguá.** Do rio de São Miguel ao porto Novo dos Franceses são duas léguas, defronte do qual fazem os arrecifes que (vão correndo a costa), uma aberta por onde os franceses costumavam entrar com suas naus, e ancoravam entre o arrecife e a terra por ter fundo para isso,

onde estavam muito seguros, e daqui faziam seu resgate com o gentio”. (SOUSA, 1851, grifo nosso).

Foi, portanto, como demonstrado, na enseada de Jaraguá que fundeou no final do mês de dezembro a embarcação que levava os irmãos inacianos a Pernambuco, após quase dois meses de uma longa jornada marítima. Lá, os índios, em um ato amistoso, levaram a bordo água e frutas. Porém, quando um dos irmãos, o Padre Gonçalo, desembarcou naquelas terras indígenas, logo se modificou a atitude do gentio, passando, ao que se pode inferir do trecho abaixo, a atacar o viajante português.

Aqui neste porto, detrás da Ponta de Jeragoay, tivemos o Natal. [Estando aqui hião cada dia a terra buscar agoada e frutas e] vinhão os Indios aa [bordo trasê-las, e uma vez que foi a terra o P.e Gonçalo de Oliveira] e outros, segundo os [signaes qye vião ouverão de ser presos ou frechados dos Indios]. Louvado seja o Senhor [que os livrou! (LEITE, 1851, p. 330, grifo nosso).

De acordo com as pesquisas de Brandão, W. (1978) e a análise da documentação coeva, conforme já assinalado desde o início da seção, os autóctones que habitavam a enseada de Jaraguá que entraram em contato com Rui Pereira e seus companheiros eram os caetés. A atitude ofensiva dos caetés de Jaraguá, presenciada por Rui Pereira, comprova a má fama de que gozavam esses autóctones, que viviam em guerra contra as tribos vizinhas, os tupinambás ao sul e os potiguaras ao norte, e hostilizavam os portugueses, que declararam guerra a esse povo desde a chegada do primeiro donatário de Pernambuco (BRANDÃO, W. 1978).

Gabriel Soares de Souza, no já referenciado capítulo 19 do seu *Tratado*, descreve os hábitos caetés, essa tribo que tanto criou obstáculos aos portugueses ou, sob outro ponto de vista, que reagiu bravamente às invasões lusas. O cronista quinhentista destaca o espírito violento desse grupo indígena e os qualifica como “mui belicosos e guerreiros”, mas também destaca a habilidade dos caetés na navegação e a qualidade técnica empregada na construção de suas embarcações:

As embarcações de que este gentio usava, eram de uma palha comprida como a das esteiras de tábua que fazem em Santarém, a que eles chamam periperi, a qual palha fazem em molhos muito apertados, com umas varas como vime, a que eles chamam timbós, que são muito brandas e rijas, e com estes molhos atados em umas varas grossas faziam uma feição de embarcações, em que cabiam dez a doze índios, que se remavam muito bem, e nelas guerreavam com os tupinambás neste rio de São Francisco, e se faziam uns a outros muito dano. E aconteceu por muitas vezes fazerem os caetés desta palha tamanhas embarcações que vinham nelas ao longo da costa fazer seus saltos aos tupinambás junto da Bahia, que são cinquenta léguas (SOUZA, 2013, p. 62).

Logo, não só de atos “selvagens” eram conhecidos os caetés, como se deduz da exposição do cronista. O reconhecimento das práticas de carpintaria naval e o domínio da navegação nas águas atlânticas por Gabriel Soares nos permitem identificar que os caetés viviam próximo à enseada de Jaraguá, em local que lhes proporcionasse recursos estratégicos para a sobrevivência, mas em torno do porto com o qual estabeleceram uma estreita relação com as águas marítimas – seja para guerrear, seja para sobreviver da pesca.

Segundo a descrição de Adriano Jorge (1901), os caetés eram nômades, assim como as tribos que ocupavam o primitivo território alagoano. Abandonavam a *taba* para ocupar uma nova, “o que tinha lugar de 3 em 3 ou de 4 em 4 anos (que era o tempo suficiente para a imprestabilidade dos materiais empregados na edificação das ócas ou para o rareamento da caça nas circunvisinhanças)”. Essa mesma observação é feita por Francisco Varnhagen (1870) no século XIX, mas de maneira mais pormenorizada, como podemos perceber no trecho abaixo⁹⁸:

Por toda a extensão que deixamos descripta não havia povoações fixas e que descobrissem em seus habitantes visos de habitação permanente. A aldeias se construíram de modo que apenas duravam uns quatro anno. No fim delles, os esteios estavam poderos, a palma dos tectos já os não cobria, a caça dos contornos estava espantada; e se a tribu cabilda era agricultora, as terras em grande distancia pelo arredor estavam todas roteadas e cançadas, pelo que era obrigada a mudar de residência. Os logares das aldeas abandonadas ficavam denominados *taperas* (VARNHAGEN, 1870, p. 14, grifo do autor).

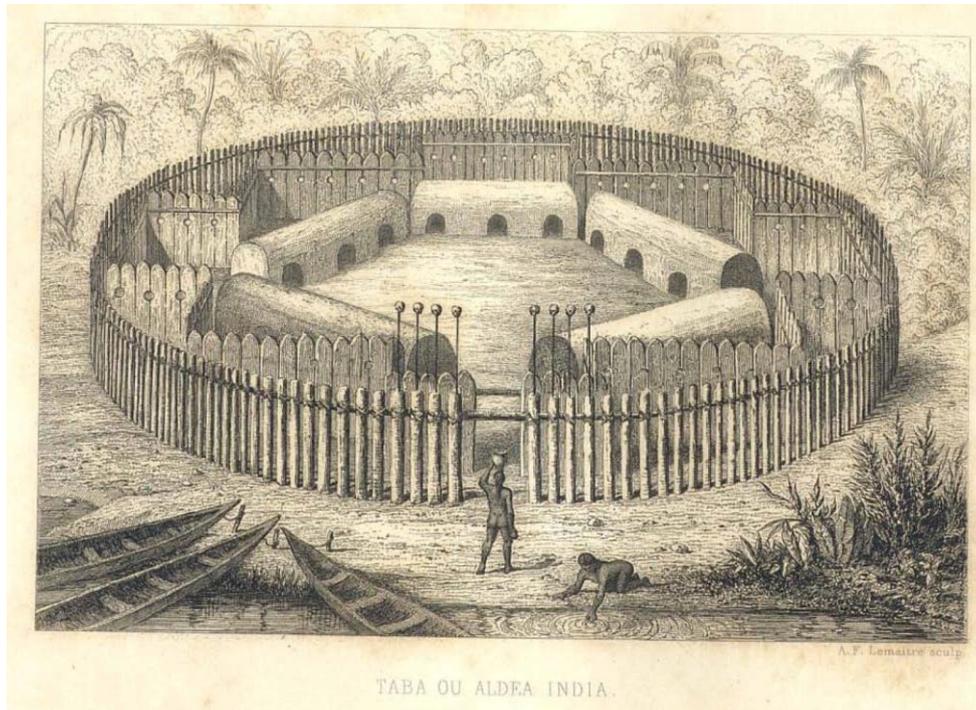
Podemos ter uma ideia do espaço comunal em que viviam os caetés, próximo a Jaraguá, e das suas habitações feitas com materiais frágeis através da imagem publicada no livro de Varnhagen (1870) (Figura 49). Da mesma forma, a descrição minuciosa desse autor sobre a forma de habitar dos autóctones brasileiros merece atenção por fazer referência ao modo de ocupação primitiva do território maceioense (e mesmo alagoano).

[...] *taba*, - ordinariamente de grandes casarões ou abarracamentos (*ocas*) de páus e algum barro, cobertos em fórma convexa de folha de pindoba. Eram estes de uns cento cincoenta pés de comprido, quatorze de largura e doze de altura. Junto ao tecto tinha cada oca, ou grande casarão, juraús ou alpendradas, onde se guardavam os utensílios e recolhiam os comestíveis. A's vezes toda a povoação construía para si um só rancho em que cabiam duzentas pessoas. Dentro não havia repartições feitas de tabiques, nem esteiras, nem de nada, e somente esteiros para as redeis. No meio da oca ou casarão, sem chaminés, acendiam a fogueira para cozinhar e para allumiar de noite, aquecel-os e livrar dos morcegos. Eram as *ocas* dipostas, deixando no centro uma área (*ocára*) para a qual de cada rancho havia tres vãos ou portaes baixos, ordinariamente sem porta ou postigo. A *taba*, quando próxima de inimigos, era cercada de uma tranqueira de palancas, de forma quase

⁹⁸ Devemos considerar que os materiais e sua disponibilidade informados por Varnhagen (1870) variavam conforme a região, sendo importante, neste caso, termos como baliza a descrição de Adriano Jorge (1901), que apresenta uma maior familiarização com os elementos naturais disponíveis na terra alagoana para a construção das habitações primitivas.

sempre pentagonal. Às vezes esta cerca, que chamavam cahiçara, feita sem fosso, era de gissára, ou de taboca (VARNHAGEN, 1870).

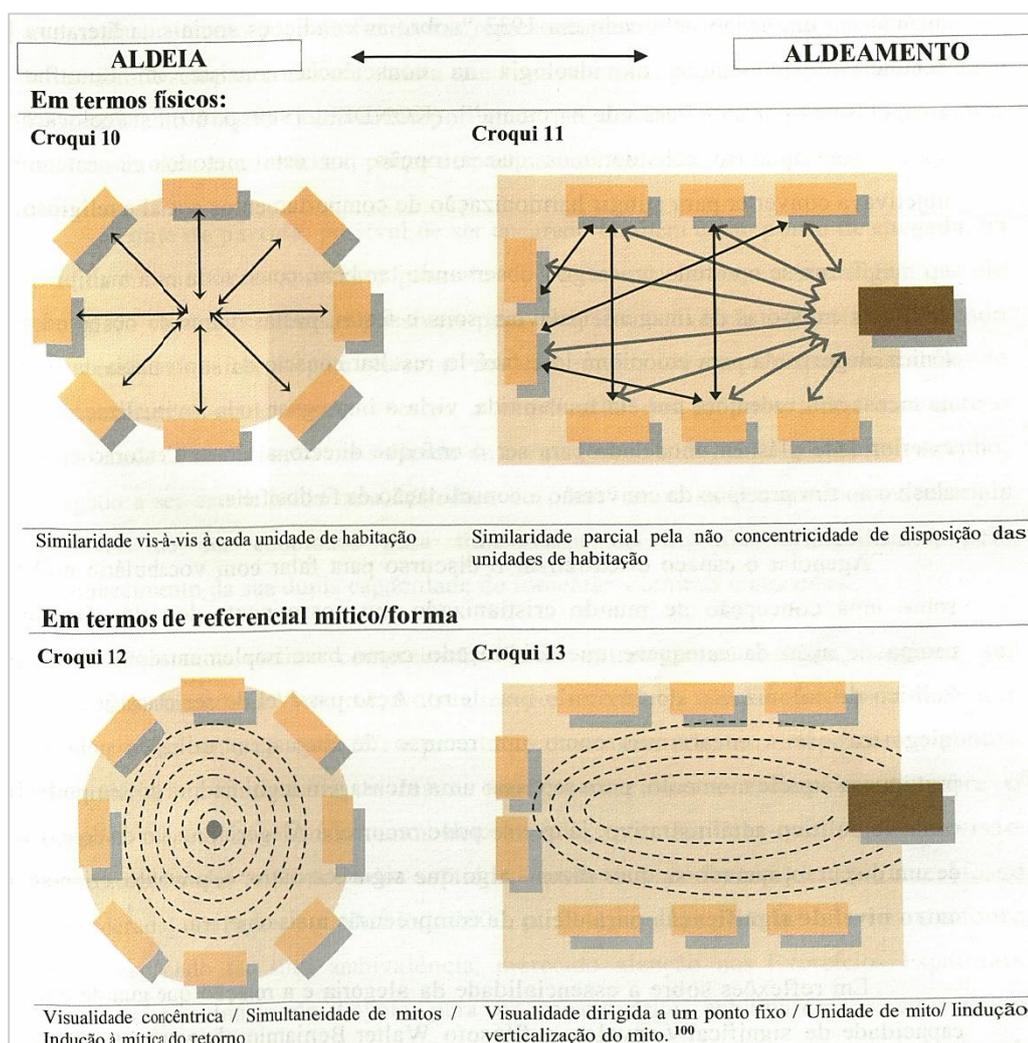
Figura 49 – Gravura publicada no livro História Geral do Brasil de Francisco Varnhagen, ilustrando uma aldeia indígena, *taba*.



Fonte: VARNHAGEN, 1870, p. 33.

As ocas, reunidas ao redor de um pátio comunal (*ocára*), formam a *taba*, a aldeia, palco onde se estruturava a vida em comunidade, uma forma totalmente nova aos padrões europeus dos “descobridores”. Os portugueses apropriaram-se dessa identidade espacial indígena e a incorporaram aos aldeamentos, que passaram a ter como foco principal a igreja, arranjo derivado da base ideológica da aliança entre a Coroa lusa e a Ordem de Cristo. Conforme Ferrare (2013, p. 177), que desenvolveu amplos estudos sobre essa transformação espacial, de aldeia a aldeamento (Figura 50), esta mutação foi processada para se atingir os princípios do projeto colonizador português: “empenhar-se-ia o método catequético de fazer convergir toda a captação das formas e elementos circundantes ao meio construído, remetendo-as para a reverência e o reconhecimento da grandiosidade da religião cristã [...]”.

Figura 50 – Esquema elaborado por Ferrare (2013) para representar as diferenças em termos físicos e simbólicos os dois tipos de aglomerações indígenas.



Fonte: FERRARE, 2013, p. 175.

De acordo com Varnhagen (1870), a escolha do sítio onde se levantaria a taba pelos indígenas era determinada pela abundância da terra para caça e pesca; a enseada de Jaraguá seria um local ideal para a realização das pescarias de subsistência da tribo. Nesse contexto, é possível que o uso do espaço costeiro de Jaraguá e portos adjacentes pelos portugueses estivesse relacionado à eventual necessidade de pesca, esta atividade cotidiana dos autóctones que vivem por aquelas plagas marítimas e serviam-se das águas atlânticas para a sua subsistência, sendo elas parte do seu *modus vivendi*. As pescarias deviam ser feitas também por mareantes, que assim como ocorreu ao jesuíta Rui Pereira e seus companheiros, precisavam se abastecer antes de seguir viagem até seus destinos.

É possível determinarmos uma correspondência entre essa atividade colonial neste espaço e sua função na atualidade: a “balança de Jaraguá” é um importante lugar das práticas

ligadas ao oceano, onde os pescadores vendem o produto da pesca e da mariscagem, vem como a antiga Vila dos Pescadores. Esses locais denunciam a pujança da piscosidade do lugar marítimo colonial, a enseada dos índios caetés (Figura 51).

Figura 51 –Trecho da enseada de Jaraguá ao lado da balança dos pescadores. Ao fundo pode-se ver as instalações do atual cais do porto e os barcos pesqueiros.



Fonte: autora, mar. 2018.

Portanto, o deserto verificado nas fontes quinhentistas na área litorânea correspondente a Jaraguá significava o vazio da presença portuguesa, mas não do gentio, que ocupava uma área próxima à enseada e senhoreava o porto atlântico. A carta de Rui Pereira de 1560 é um documento esclarecedor capaz de traduzir sobremaneira o uso desse espaço colonial como porto dos indígenas – talvez os caetés que habitavam a costa alagoana, população que aí se achava muito antes da “descoberta” portuguesa.

Segundo Diégues Júnior (2006), nos primórdios da colonização de Alagoas, foram as tribos dos caetés e potiguaras aquelas que mais mantiveram contatos com os portugueses, por viverem no litoral e, por consequência, foram justamente esses povos indígenas os mais atingidos pelas expedições lusas, a dos irmãos Albuquerque contra os caetés e a de Cristóvão Lins contra os potiguaras, que as dizimaram por completo. Ainda este autor traz relevante informação, datada do século XIX, que demonstra como as tribos alagoanas foram expulsas do litoral e forçadas a viver no interior. Refere-se também às consequências do incentivo à miscigenação pelo Reino português, que resultou no desaparecimento do caráter primitivo daquelas.

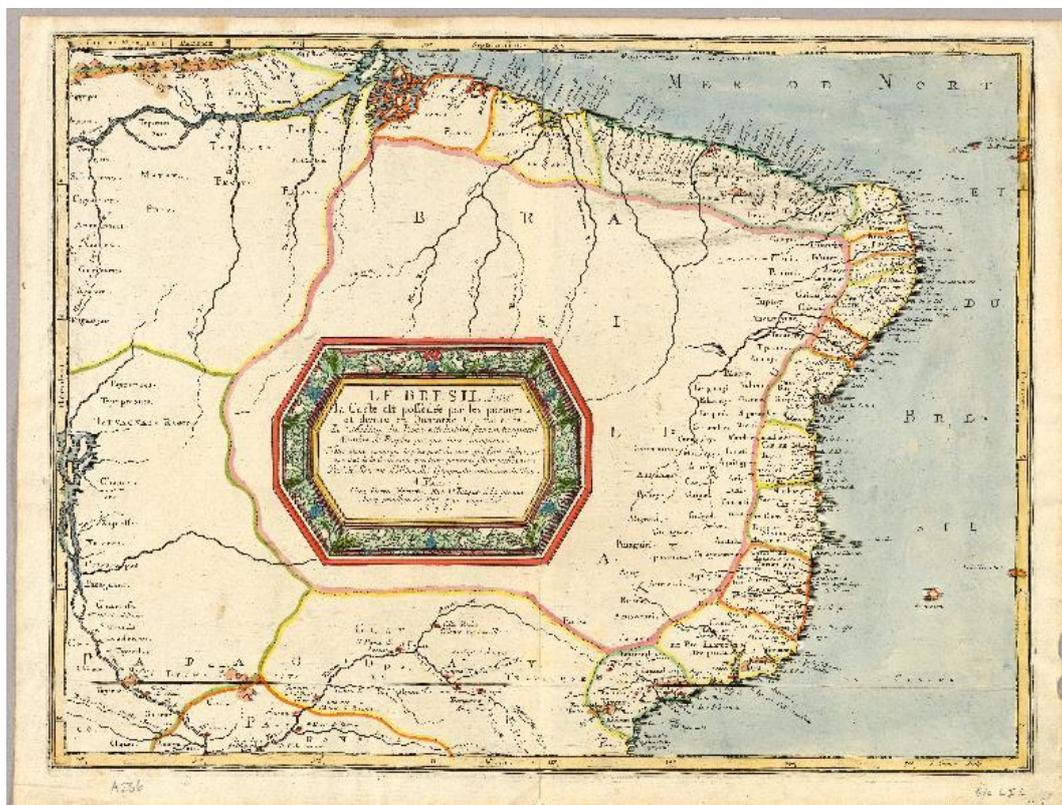
O que parece é que a bandeira de Jerônimo de Albuquerque, se não destruiu aquelas tribos, afastou-as para fora da área de ocupação. E tanto isso se aproxima da verdade que é fácil verificar que não aparecem, nos

aldeamentos que se constituem no solo alagoano a partir do século XVII, elementos descendentes daquelas tribos; mas, surgem os restos dos cariris e chucurus em sete destas aldeias, e carapotós, cariris e aconans, em uma, a de Porto Real do Colégio.

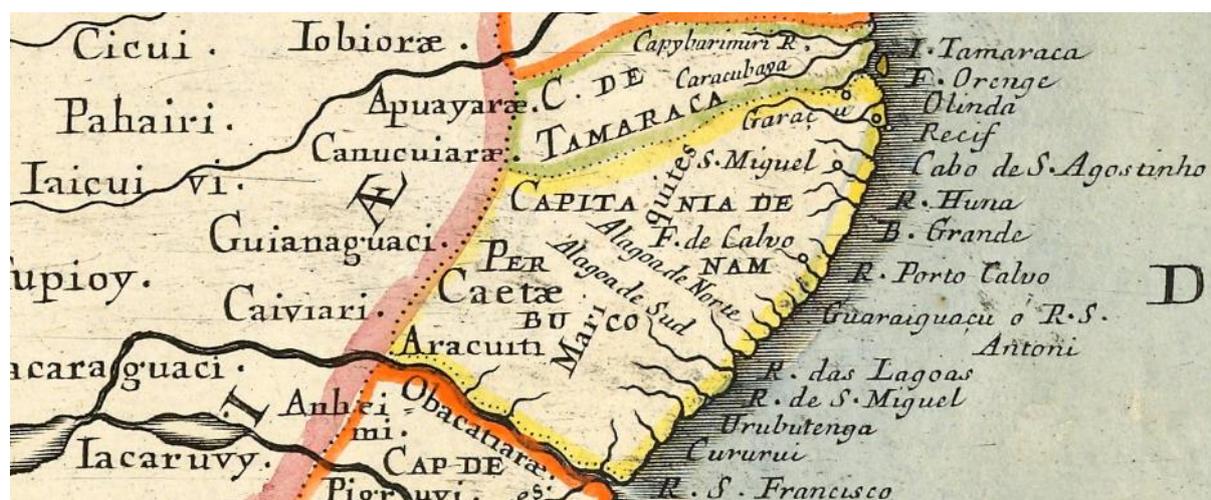
Em fala à Assembleia Provincial, em 1856, o presidente Sá e Albuquerque, informava não se encontrar em nenhuma ladeia a raça índia com o seu caráter primitivo. O cruzamento se fizera como que completo, daí originando o desaparecimento do tipo aborígene puro (DIÉGUES JÚNIOR, 2006, p.86).

Podemos visualizar este coercitivo afastamento dos índios alagoanos para o interior através do mapa do Brasil datado de 1656, produzido por Nicolas Sanson d'Abbeville (1600-1667), geógrafo do rei da França (Figuras 52 e 53). Como se pode atestar do texto do cartucho em francês “*Le Bresil, dont la coste est possedée par les portugais et divisée em Quatorze Capitaneries. Le Milieu du Pays est habité par um tresgrand Nombre de Peuptes presque tous incogneus. Nous avons remarqué la plus part de ceux qui font dessus, au approchât de la Coste, encor que leurs positions foient incertaines*”, os indígenas ocupavam a parte interior do Brasil, o que implica que os portugueses haviam se afirmado por todo o litoral. O nome “caetæ” foi grafado apenas no território correspondente à capitania de Pernambuco, junto com “aracuin”, mais ao sul, e mariquites ao centro, todos eles situados distante da costa.

Figura 52 - Le Bresil, Nicolas Sanson d'Abbeville, 1656.



Fonte: John Carter Brown Library.

Figura 53 - Detalhe do mapa do Brasil (*Le Bresil*), Nicolas Sanson d'Abbeville, 1656.

Fonte: John Carter Brown Library.

Assim, expulsos ou exterminados os caetés avistados por Rui Pereira em 1560 da localidade em que viviam, próxima ao porto de Jaraguá, fato que ocorreu segundo Werther Brandão, W. (1978) após a bandeira dos irmãos Albuquerque iniciada em 1560, restaram apenas dos vestígios de sua indesejada presença pelos portugueses os topônimos dos lugares que habitavam. Todos eles continuaram a ser registrados em todos os mapas que representavam esse trecho da costa alagoana, referência aos seus primeiros habitantes. Esses mesmos topônimos mantiveram-se vívidos até os nossos tempos: “*Massayó*” em referência à cidade, *Yaraguá* ou *Iaragoa*, ao seu porto, e “*Iaçara*”, à praia da Pajuçara. Esses vestígios da língua tupi em nossa atualidade nos remetem a pensar esses espaços coloniais muito antes da presença ibérica em Alagoas, como um lugar indígena. Os caetés dominavam aquelas terras, tendo estabelecido uma relação simbólica e cultural com a enseada de Jaraguá e as águas atlânticas que a banhavam.

O estudo sobre os povos indígenas e o espaço que ocuparam em Alagoas, e em especial em Maceió, que esboçamos acima com particular atenção às áreas portuárias, é um ponto que carece de pesquisas mais aprofundadas, principalmente na área da urbanização colonial, pesquisas que busquem entender como se espacializavam as tribos no território e qual a contribuição das alianças entre os índios que dominavam os caracteres do lugar, os portugueses e as outras nações europeias que se serviam do contrabando no litoral⁹⁹.

⁹⁹ Essa aliança serviu muito bem aos propósitos dos corsários franceses, que logo viram na cooperação com o gentio vantagens sobre o trato do pau-brasil. Detalharemos melhor a questão no próximo item, mostrando como Jaraguá também serviu a essa atividade, assim como os portos situados ao sul, como o porto dos franceses.

A pesquisadora Beatriz Bueno (2012, p. 41), em artigo no qual realiza um balanço da produção bibliográfica brasileira sobre urbanização colonial, chama a atenção para a necessidade de aprofundamento do tema indígena, apontando como estratégia “reconstituir a rede de tribos indígenas e a rede de aldeamentos e todo o tipo de ocupação preexistente à sua presença. Para tanto, a leitura dos rastros toponímicos (na feliz expressão de Iris Kantor) na cartografia antiga é pista segura para a identificação de usos pregressos dos espaços”.

O aspecto toponímico muito nos interessa para o caso de Jaraguá, afinal é, seguramente, a prova indubitável da presença desse povo indígena que habitou o espaço maceioense e senhoreava na área próxima a Jaraguá antes e durante os primeiros séculos de ocupação portuguesa em Alagoas. Não na cartografia quinhentista este topônimo foi identificado, mas foi ele recorrente na do século XVII, quando se afirmou, passando a ser registrado em praticamente todos os mapas analisados (Tabela 11), sem que se verificasse sua substituição por outro topônimo de origem lusitana.

Deve-se atentar para o desaparecimento desse topônimo em fins do século XVII e no século XVIII, fato possivelmente ligado às mudanças políticas no cenário de Portugal observadas por Joaquim Magalhães (2009), como o desinteresse pela produção cartográfica do Brasil depois da Restauração (1640-1668), que havia direcionado o foco da cartografia para atuar na questão defensiva da península ibérica; e pelos objetivos da cartografia setecentista estiverem centrados na demarcação das fronteiras brasileiras ante as necessidades dos governos de Pombal e D. Maria I.

Tabela 11 – Registro dos topônimos de Jaraguá e Pajuçara na cartografia do Brasil nos séculos XVII e XVIII		
Datação	Cartografia	Topônimos
c. 1616	Rezão do Estado do Brasil no governo do norte somête asi como o teve dô Diogo de Meneses ate o anno de 1612	<i>laragua, barra de laraga</i>
1627	Livro em que se mostra a descripção de toda a costa do estado do Brasil e seus portos, barras e sondas delas. Feito por João texeira Albernaz moço da câmara de sua Magestade e seu cosmógrafo em Lixboa. Anno de 1627	<i>Porto de laragua, Barra de laragua, laragua</i>
1640	Descripção de todo o Maritimo da terra de Sta Crus chamado vulgamente o Brazil. Por João Texeyra Cosmographo de sua Magestade. Anno 1640	<i>Porto de Jaraquara</i>
1640	[Atlas da costa do Brasil]	<i>Ponta de laraguarà</i>
1647	Praefecturae Pernambucae pars Meridionalis	<i>Barra das Lagoas, P.ta de loçara</i>
1666	[Atlas do Brasil] de Albernaz II	<i>Ponta de garaguara</i>
1776	Mappa Tipografico dos Portos, e Costa da Bahia de todos os Santtos, Olinda e Pernambucô. Copiou por mandado do Ill.mo e Ex.mo Sor. D. Manoel Joze de Noronha e Menezes. Conde dos Arcos, do Conçelho de Sua M.e Fidll.ma Comendados da Ordem de Cristo, deputado da Junta dos tres Estados. Para oferecer a seu tio o = Ill.mo e Ex.mo Sr. Marquez de Angeja. O Seu mais Const.e venerat.or, e Perpetuo obgd.º Joaquim dos Santos de Araujo. Em Lisboa no Anno de 1776.	<i>Ponta de Jaragua, emseada Jhasuçara</i>

Fonte: Acervos cartográficos digitais da Biblioteca Nacional da França, *John Carter Brown Library*, Biblioteca Nacional do Brasil, Biblioteca Nacional de Portugal, Biblioteca Pública Municipal do Porto.

Sua marcante presença não se fez apenas na cartografia, mas na manutenção do próprio espaço referenciado como Jaraguá pelos portugueses, assim como na escolha feita pela própria sociedade, que manteve o topônimo indígena até os dias atuais. Dessa forma, o significado da permanência do topônimo vai além do seu registro na cartografia histórica, visto que ele é “sempre um depósito da memória coletiva”, nas palavras de Márcia Zamariano (2012)¹⁰⁰.

Esta autora teceu suas considerações sobre a associação entre toponímia e cartografia, pautada pela relação entre língua, cultura e sociedade. Para ela, o “batismo do lugar” é um ato cultural que envolve o conhecimento do espaço a que se denomina, dos seus caracteres; por ele perpassa uma série de questões históricas e políticas envolvidas na escolha. Por isso, é preciso não apenas observar “a origem do topônimo, mas também a motivação que subjaz à escolha do designativo” (ZAMARINO, 2012, p. 79).

Buscando entender os significados e as possíveis associações do topônimo Jaraguá ao espaço portuário alagoano, embasamo-nos na obra “Ensaio acerca de alguns termos da língua tupy conservados na geografia das Alagoas”, de Dias Cabral. Conforme explica este autor, Jaraguá no idioma dos autóctones significa **enseada do Senhor**, resultado da decomposição do termo *jara* = senhor e *guá* = enseada. Craveiro Costa (2001) apresenta em nota outras possibilidades de acepção da palavra de origem indígena, de acordo com estudo de outros autores, como **enseada das canoas**:

Jaraguá, de **iara** (senhor) e **iguá** (bom) ou **guá** (pintado) (João Severiano da Fonseca); **Jara** (senhor), **guá** (enseada) – Enseada do Senhor – (Dias Cabral); **yar-a-guá** (enseada do ancoradouro) ou **yara-guá** (enseada das canoas) (Moreira e Silva) (COSTA, C., 2001, p. 10, grifo do autor).

Entre os significados distintos atribuídos a Jaraguá parece prevalecer a relação com o lugar marítimo, a enseada. Ademais, não entram em consenso os estudiosos quanto ao significado do segundo termo que compõe a palavra indígena, “senhor” ou das “canoas”. Sobre esta última associação é possível recuperar a descrição de Gabriel Soares de Souza sobre os caetés, habilidosos na construção de suas embarcações com “periperi”, que abrigavam de dez a doze índios que remavam muito bem por grandes extensões do litoral, perseguindo seus inimigos. Esta prática imaterial indígena, da carpintaria náutica, torna válido o significado de enseada das canoas para Jaraguá. As embarcações indígenas deviam marcar presença em número razoável na paisagem atlântica, usadas para a pesca, guerra e encontros ocasionais com viajantes, como foi o caso dos irmãos inacianos em 1560.

¹⁰⁰ ZAMARIANO, Márcia. Cartografiação de dados toponímicos no Brasil: perspectiva historiográfica. *Revista do GELNE*, Natal, Vol. 14. Número Especial, p. 77-98, 2012.

Assentes no pensamento de que o topônimo “testemunha o passado no presente”, nas palavras de Zamarino (2012), devemos recordar que a palavra Maceió é também de origem indígena, como já muitos historiadores alagoanos observaram, e significa, na língua dos seus primeiros habitantes, **Maçai-ok**, isto é, “aquele que tapa o alagadiço” (COSTA, C., 2001, p. 9; DUARTE, 1983, p. 15). É uma referência ao riacho de mesmo nome, o Maceió, topônimo que foi substituído por riacho do Salgadinho; contudo, a força simbólica e cultural do topônimo Maçai-ok ou Massayó o levou a transcender a referência hidrográfica a ponto de batizar toda a urbe, pelo menos desde o século XIX. Outro topônimo de batismo indígena, Pajuçara, alcançou longevidade na história da cidade, sendo hoje uma das praias mais conhecidas na área urbana, frequentada por moradores e turistas.

Ainda que infelizmente os estudos sobre esses aspectos toponímicos sejam raros no ambiente científico alagoano, sendo esquecidos quando se trata das pesquisas sobre a história da cidade, não resta dúvida, pelo pouco que se apresentou até aqui, quanto à presença indígena dos caetés em Maceió e Jaraguá. Cabral, Dias (1876), de forma eloquente, traduz a importância destes vestígios toponímicos que chegaram até ele no século XIX: “Foi sempre o estudo das línguas o recurso supremo às investigações que procuraram lêr na lapida de uma geração sumida a inscrição que perpetua a vitalidade de uma época, a historia de uma raça” (CABRAL, Dias, 1876, p. 202).

Em síntese, as fontes textuais e iconográficas e os vestígios deixados pelos topônimos possibilitam se defender a tese de que o porto de Jaraguá desde a época pré-cabralina até o século XVII cumpria uma função ímpar para os seus primeiros habitantes que senhoreavam grande parte do litoral alagoano.

3.3 A presença francesa nos portos alagoanos

Os franceses serviam-se do comércio ilegal do pau-brasil em toda costa do Nordeste brasileiro entre o século XVI e o início do século XVII, conforme os estudos de Vidal (2000). Em Alagoas, como vimos no início da seção, suas naus povoavam as águas atlânticas principalmente no trecho entre Jaraguá e o rio São Miguel. Atraídos pela abundância do cobiçado pau-de-tinta na região, retirado das exuberantes matas alagoanas, assenhorearam-se de alguns pontos do litoral alagoano, ausentes de proteção por parte dos lusitanos, nos quais centralizavam o escoamento desta mercadoria.

Para Johnson e Silva (1992), a ameaça francesa foi um dos pontos fulcrais para o estabelecimento da base da colonização lusa e, devemos também recordar, lastro para o conhecimento do território brasileiro que posteriormente esta nação “invadiria”. Esta posição

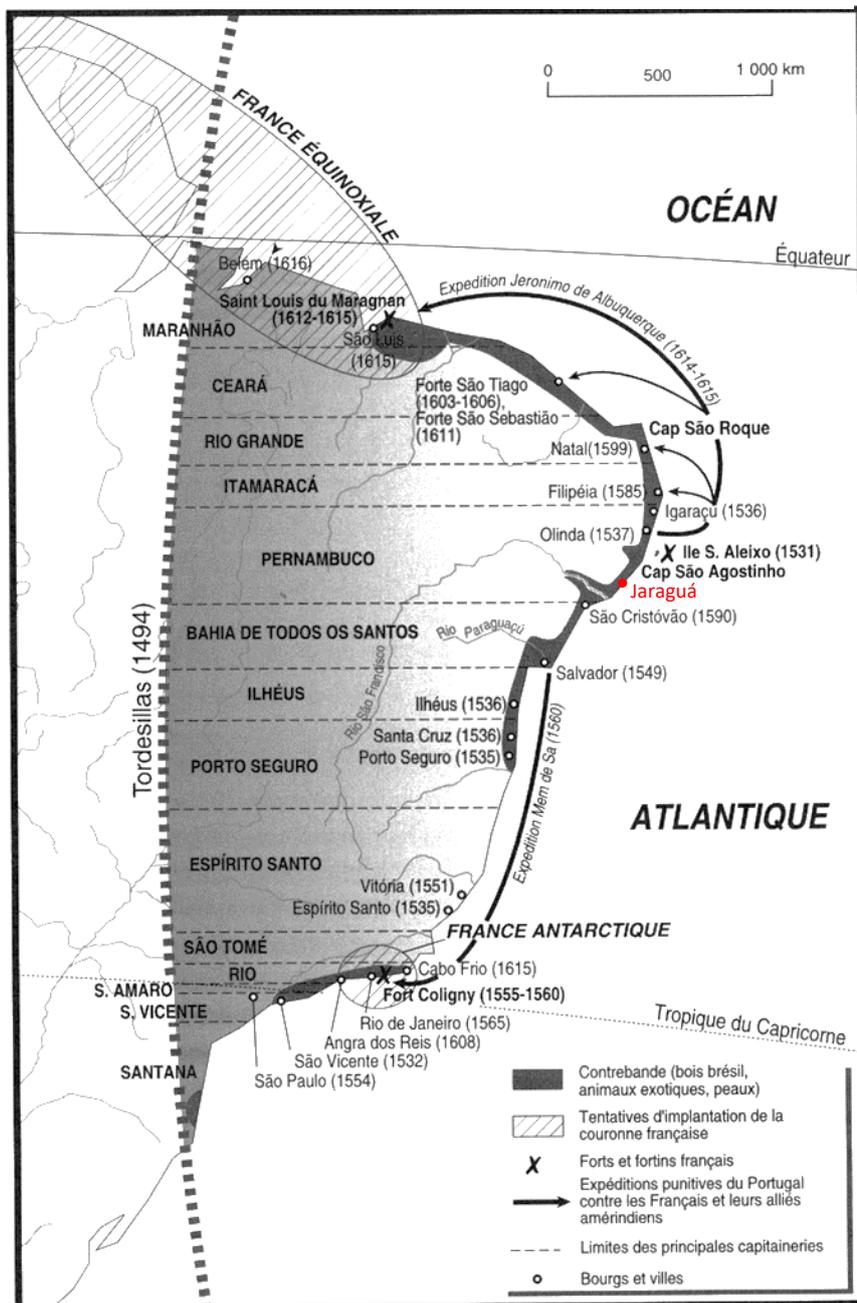
deriva do ponto de vista português, pois do lado dos franceses, as “frotas das madeiras”, dominadas pelos navegadores e comerciantes franceses, dinamizavam o comércio europeu com o Brasil, tendo essa rota também sido alvo de pirataria na costa brasileira e nos pontos de escala de retorno como a Madeira e o mar da Irlanda, segundo esclarece Vidal (2000).

O autor supracitado destaca ainda a preocupação central da política francesa com as questões comerciais e geoeconômicas que envolviam o Brasil, em oposição à “visão bucólica” da historiografia francesa e da brasileira, que teve como foco as trocas culturais. Principalmente na segunda metade do século XVI, a presença francesa se fez pelas incursões dos “contrabandistas, piratas ou corsários (na Paraíba, em São Vicente ou no Rio de Janeiro, por exemplo)”, e mesmo após o insucesso das tentativas de implantar povoações nas áreas do litoral de rarefeito ou inexistente domínio português, a França Antártica e a França Equinocial, prevaleceu a vitalidade comercial através do corso.

Desta forma, a presença francesa, seja através do contrabando do pau-brasil, seja de forma mais permanente, nas tentativas de colonização, teve grande impacto na formação do Nordeste do Brasil em diferentes momentos do século XVI e início do século XVII. O mapa elaborado por Vidal (2000) (Figura 54) dá a dimensão espacial dessas ações no território brasileiro entre 1500 e 1615. Percebe-se o domínio francês por quase toda a extensão do litoral, que na época se encontrava em processo inicial de dominação pelos portugueses. Nessa dinâmica, Jaraguá encontra-se inserido na faixa litorânea onde era praticado o contrabando do pau-de-tinta pelos franceses com o auxílio do gentio que habitava a costa.

Pelas razões apresentadas nos parágrafos acima, é possível compreender a importância dos franceses para as definições da política colonizadora lusitana visando à ocupação do território brasileiro. As ameaças francesas levaram os portugueses, voltados de forma prioritária ao comércio das Índias, a atuar no Brasil a fim de assegurar suas possessões ultramarinas na América, cuja principal riqueza estava no tráfico de pau-brasil. Ratifica essa proposição a assertiva de Reis Filho (1968) de que a ocupação do Nordeste foi “uma conquista feita aos franceses”.

Figura 54 – A presença francesa no Brasil colonial (1500-1615), com indicação do local aproximado de Jaraguá em vermelho.



Fonte: VIDAL, 2000, p.28.

Pode-se também ter uma visão geral desse quadro do domínio francês sobre o espaço marítimo ao sul da capitania de Pernambuco na primeira metade do século XVI a partir da fonte quinhentista francesa, *“Discurso de um grande capitão francês do lugar de Dieppe”*¹⁰¹,

¹⁰¹ *Discorso d'un gran capitano di mare francese del lucco di Dieppa sopra le navigationi fatte alle Terra Nuova dell'Indie Occidentali, chiamata la Nuova Francia, da gradi 40 fino a gradi 47 sotto il Polo Artico, & sopra la terra del Brasil, Guinea, Isola di San Lorenzo, & quelle di Sumatra, fino alle quali hano navigato le caravelle & navi francese.* In: RAMUSIO, Giovan Battista. **Terzo Volume delle Navigazioni**

escrito em 1539, publicado no terceiro volume dos *Navigazioni et Viaggi de Giovanni Battista Ramusio* de 1556¹⁰², cujo trecho relativo às questões tratadas acima acha-se copiado abaixo. Segundo Brandão, W. (1978), esta é a mais remota fonte francesa sobre a ocupação do litoral nordestino antes da criação das capitanias hereditárias.

Ao longo desta costa, para o poente como para o sul, os portugueses não construíram fortaleza ou castelo, salvo um lugar chamado Pernambuco, próximo ao cabo de Santo Agostinho, onde se encontra um pequeno forte de madeira com alguns degradados de Portugal. **Do cabo de Santo Agostinho ao Porto Real, que se acha em 12º, é onde os franceses e bretões frequentam mais e onde se encontra o melhor pau-brasil e em maior quantidade.** Ao longo desta costa não existe fortificação portuguesa, francesa ou espanhola e seus habitantes são tratáveis e muito mais amigos dos franceses que dos portugueses [...] (RAMUSIO, 1556, p.426, grifo nosso)¹⁰³.

O mapa da costa do Brasil de 1556¹⁰⁴ (Figuras 55 e 56), de autoria do cartógrafo veneziano Giacomo Gastaldi, que ilustra a citada obra francesa publicada por iniciativa de Ramusio (1556), exhibe com detalhes como se processava o trato do pau-brasil entre índios e franceses no século XVI, modo este que deveria ocorrer da mesma forma nas terras alagoanas.

et Viaggi, nel quale si contengono le Navigazioni al Mondo Nuovo, à gli Antichi incognito, fatte da Christoforo Colombo Genovese, [...] & accresciuti poi da Fernando Corteze, da Francesco Pizarro, & altri valorosi Capitani, in diverse parti delle dette Indie, in nome di Carlo V imp [...]. Venetia, Nella Stamperia de Giunti, 1556.

¹⁰² Este documento foi na verdade escrito em francês e traduzido por Ramusio para o italiano.

¹⁰³ Tradução de Brandão, W. (1978, p.31). Citação original em italiano: "A lungo questa costa cosi verso ponente, come mezzo de, non v'è alcuna fortezza ne castello per li Portoghesi, saluo um luogo detto Fernanbuch, ilqual è appresso capo di santo Agostino, doue è certe piccole fortezze di legname com alcune poche gêre bādite di Portogallo. Dal capo di santo Agostino final porto reale, ilqual è in doidici grandi. Quiui é doure li Francesi & Bretoni frequentano piu, & doue si troua piu verzino & migliore, & di lungo la detta costa non vi è fortezza ne luogo che si tenga per Portoghesi, Francesio, Spagnuoli & sono gli huominidi di quella costa tratibili & amicheuolimolto piralli Francesi che alli Potoghesi [...]" (RAMUSIO, 1556, p.426).

¹⁰⁴ De acordo com Okuneva (2013), existem três versões deste mapa, publicadas nas respectivas edições da obra de Giovanni Battista Ramusio: 1556, a que aqui apresentamos, de 1565 e 1606. No artigo apresentado pela autora, constam as outras duas imagens das edições posteriores.

Figura 55 – Mapa da costa do Brasil de autoria de Giacomo Gastaldi, publicado na obra de terceiro volume dos *Navigazioni et Viaggi de Giovanni Battista Ramusio*.



Fonte: RAMUSIO, 1556, p. 427-428.

Figura 56 – Detalhe do litoral entre o Cabo de Santo Agostinho e o Rio Real, publicado na obra de terceiro volume dos *Navigazioni et Viaggi de Giovanni Battista Ramusio*.



Fonte: RAMUSIO, 1556, p. 427-428.

A autora Okuneva (2013), em ensaio sobre essa peça iconográfica, descreve com pormenores esta representação e seus significados, procurando elucidar como ocorriam as ações entre os comerciantes franceses e os autóctones, nas atividades de retirada do pau-brasil no interior até seu embarque na costa. Essa autora dá ênfase ao fato de ser o litoral compreendido entre Cabo de Santo Agostinho e o São Francisco a principal faixa atlântica de atuação dos franceses segundo o *Discurso de um grande capitão francês do lugar de Dieppe*, conforme se destacou no trecho transcrito acima e pode se observar no mapa de Vidal (2000) (Figura 54).

[...] na parte central os personagens que cortam madeira são colocados no interior, enquanto que aqueles que carregam os troncos para os comerciantes franceses são representados perto da costa. Eles todos conformam um grupo aparte; cinco personagens, homens, mulheres e animais dirigem-se da esquerda para a direita (ou seja, olham para a direita); no final da trajetória são aguardados por dois comerciantes franceses. A posição destes últimos não é escolhida ao acaso; o índio que estende a mão para os franceses e o comerciante que responde a este gesto estão localizados na costa, entre as inscrições «R. Real», «R. de S. Francesco» e «C. de S. Agustin». Ora, trata-se precisamente da região mais visitada pelos franceses segundo o *Discurso* (OKUNEVA, 2013, p.13).

A rivalidade franco-lusa em torno do tráfico do pau-brasil, que era de praxe resolvida por Portugal pela diplomacia em face do embate bélico, resultava da forma como o império francês administrava o comércio marítimo e comungava do direito ao livre comércio em terras brasílicas (JOHNSON e SILVA, 1992). Amélia Polónia (2010), ao traçar o perfil das potências marítimas europeias nos séculos XVI e XVII, afirma que a França, por sua predominante continentalidade, com capital sediada distante do Atlântico, participava do comércio atlântico através dos seus mercadores locais e da comunidade marítima, mais do que do poder central, que estimulava o curso – nos portos de Nancy e Bordeaux – e a pirataria – nos da Bretanha e Normandia – para o sustentáculo das suas atividades econômicas. Segundo Johnson e Silva (1992), esses ancoradouros tinham posição estratégica para tais atividades, pois ficavam próximos a Rouen, centro da indústria têxtil francesa. Conforme esclarece Brandão, W. (1978, p. 29), dos portos “de Dieppe, de Honfleur, de Saint-Malo e de outros portos da Bretanha e Normandia” partiram as embarcações francesas ávidas pelo pau-de-tinta da costa brasileira no século XVI¹⁰⁵.

Para tratar da ação dos franceses no tráfico clandestino do pau-brasil no século XVI, recorreremos à carta do padre Rui Pereira, datada de 1560 com o fito de demonstrar como o contrabando ao sul de Jaraguá, no porto dos franceses, se fazia intenso nas águas atlânticas

¹⁰⁵ Nas palavras do autor alagoano referenciado, os navios de “Dieppe, de Honfleur, de Saint-Malo e de outros portos da Bretanha e Normandia passaram a frequentar progressivamente o litoral brasílico” (BRANDÃO, W., 1978, p. 29).

da costa alagoana desde a segunda metade do século XVI, e o perigo que representava a presença das naus “inimigas” para os portugueses. Relata Rui Pereira que antes de ancorar em Jaraguá, após ter se afastado da costa para evitar a navegação próxima ao São Francisco, voltou a embarcação a se aproximar do litoral alagoano, na tentativa de fundear. Chegaram ao porto dos franceses e foram sondando na tentativa de achar fundo, não o encontrando; pelas circunstâncias desfavoráveis da corrente, acabaram por se distanciar desse porto. Lá, os inacianos e o restante da tripulação avistaram três naus, sem identificarem a sua nação de origem.

Indo na volta da terra, quis Nosso Senhor dar-nos huma borrhiscada de Sul, com a qual pondo a proa ao caminho fomos anchorar no porto dos Franceses, ainde estavão duas naos à nossa vista, alguma legoa ou legoa e mea de nós, e outra mais dentro, segundo os Indios, que vierão a bordo, nos disserão. Fazendo-nos à vela na volta do mar, não podemos mais fazer que a noyte tornar a tomar o mesmo porto mais avante hum pouco, aonde no me]temos dentro de hum arrecife mais segu[ros do que dantes estávamos do mar; e isto de não hir] avante causavão-nos as grandes corrente.

[Huma cousa dina de notar nos aconteceu aqui, e] para louvar muyto a Nosso Senhor e a tivemos por [milagre. Querendo nós anchorar, deitarão o prumo] e acharão posto para já alar]gar a anchora, tornarão a rondar e a[charão] pedra: indo assum com o traquete sondando a]charão roim o fundo e entretanto, como [levava o navio pouca vela e a corrente era grande, foi-nos afastando] da costa, de modo que já [daquelle bordo não podiamos anchorar; e assim, bem desgostosa toda] a gente, nos faziamos na [volta do mar], porque daqui a Pernambuco já não tinha]mos mais que 40 legoas (LEITE, 1958, p.329-330).

Nesse ponto da costa alagoana, dominado pelos corsários franceses, diz Rui Pereira que se operou um milagre divino por ter escapado desses inimigos de sua pátria. O perigo que corria nessa orla pela presença de contrabandistas se fez sentir quando, após a tentativa malsucedida de ancorarem no porto dos franceses, cruzaram com uma nau francesa. Não fossem as más condições encontradas para fundear e a corrente que o obrigou a partir, teriam sofrido um ataque, como ocorreu com a mesma embarcação que havia retornado àquelas paragens, após ter Rui Pereira e os outros dois irmãos seguido viagem em outra embarcação para o seu destino.

Em [começando de hir para o mar vem huma vela, que vinha no longo] da costa para onde nós [quiséramos sorgir, e vindo-se chegando a nós, **soubemos que era] huma nao francesa,** [e vendo os nossos que ora arribava, ora metia ló, parecendo-lhes que se] querya vir a nós se fizeram na volta do mar e largarão [a vela grande e traquete] da gávea, porque isto era na enseada do porto do Franceses, [aonde afora esta que vinha], estavão as duas que disse. Passou ella então e foi-sse [ao longo da costa e foi-se meter no por]to à nossa vista; e se tiveramos anchorado, ella [vinha direita a proa em nós e primeiro] que levarão as vergas acima, ainda que cortarão [a amarra, ouvera de ser conosco] ou nos ouvera de meter em grande pressa. E segundo [depois soubemos, se nos tomarão parece] estar claro averem-nos de matar ou dar aos [Negros em regate do Brasil. Porque, alem] de se dizer que dão elles os homens a comer aos [Indios para lhe darem carga,

pouco avia] que alguns Portugueses lhes avião preso [em terra, aonde sahirão, o mestre do navio e mais o lingoa] e creio que foi o mestre tão maltratado que morreo (LEITE, 1958, p.329-330, grifo nosso).

A presença francesa nas águas alagoanas na segunda metade do século XVI, tão temida por Rui Pereira e por toda a tripulação, segundo a documentação coeva consultada, concentrava-se no trecho costeiro entre Jaraguá e o rio São Miguel, conforme visto no início desta seção. Passemos a seguir a aprofundar o tema da presença francesa nos portos alagoanos a partir da identificação dos “portos dos franceses” presentes nas fontes primárias, com ênfase na cartografia do século XVII.

Gabriel Soares de Souza (1587) registrou em seus escritos três portos que serviam aos franceses ao sul de Jaraguá. Pelo emprego dos adjetivos “velho” e “novo”, é plausível admitir que a presença francesa nesse trecho da costa se fazia antes de esse português conhecer essa realidade; talvez dos primeiros tempos de desbravamento da costa brasileira.

Do rio de Santo Antonio Merim ao **Porto Velho dos Francezes** são tres leguas, onde elles costumam a ancorar com as suas náos e resgatar com o gentio. Do Porto Velho dos Francezes ao rio de S. Miguel são quatro leguas, que está em dez grãos. Em o qual entrão navios da costa, e entre um e outro entra no mar o rio Alagôa: onde tambem entrão caravelões, o qual se diz Alagôa por nascer de uma que está afastada da costa, ao qual rio chamam os indios **o porto Jaragoá**. Do rio de S. Miguel ao **Porto Novo dos Francezes** são duas legoas, defronte do qual fazem os arrecifes que (vão correndo a costa), uma aberta por onde os Francezes costumam a entrar com suas náos, e ancoravam entre o arrecife e a terra por ter fundo para isso, onde estavam mui seguros, e d’aqui faziam seu resgate o gentio. Do Porto Novo dos Francezes ao de Sapatiba é uma legoa, do qual ao rio de Cururupe são tres leguas, em o qual entram navios da costa, cuja terra ao longo do mar e fraca, mas para dentro duas leguas é arresoada. D’este rio do Cururupe, até o rio de S. Francisco são seis legoas.

Da ponta da Barra de Curururipe, contra o rio de S. Francisco se vai armando uma enseada de duas legoas, em a qual vem chegado a terra estão os arrecifes de D. Rodrigo, onde tambem se chama o **Porto dos Francezes** por se elles costumarem recolher aqui com suas náos á abrigada d’esta enseada, e hiam por entre os arrecifes e a terra, com suas lanchas, tomar carga do pão de tinta no rio de Cururupe (SOUZA, 1851, p. 37, grifo nosso).

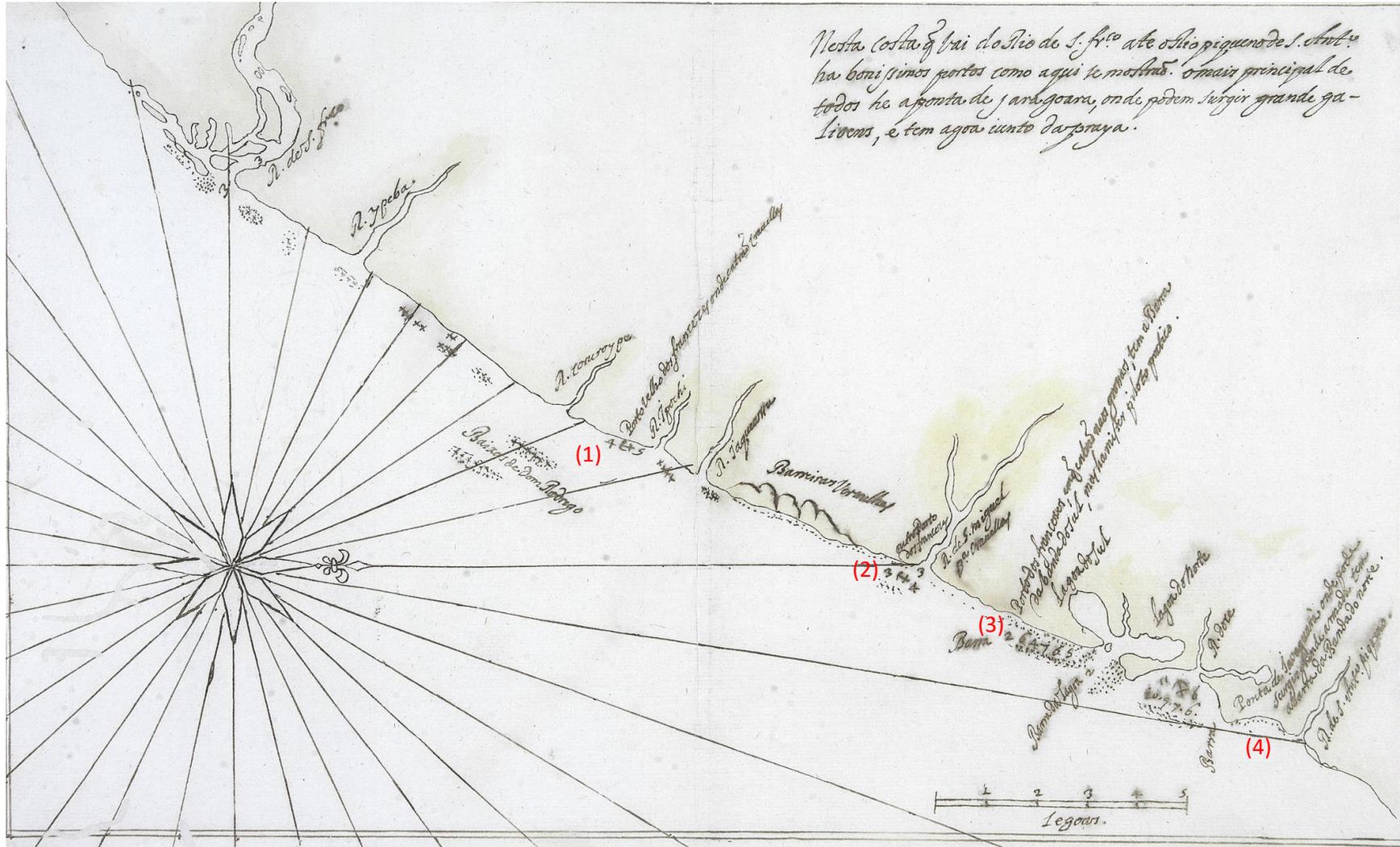
Foram identificados pelo cronista quinhentista três portos dominados pelos franceses, a saber, “**porto dos franceses**”, “**porto velho dos franceses**” e “**porto novo dos franceses**”. Brandão, W. (1978, p. 38-39) identificou a posição geográfica de cada um desses ancoradouros em relação aos topônimos atuais: o porto dos franceses, que ficava próximo à barra do rio Coruripe, corresponde ao porto do Batel; já o porto velho achava-se no extremo sul da restinga da Massagueira, na boca da Alagoa; e o porto novo, que corresponde ao Pituba, próximo à foz do rio Poxim.

Também foram registrados três portos ditos “dos franceses” na 19ª carta do Atlas da costa do Brasil de 1640 (Figura 57), pertencente à Biblioteca Nacional de Portugal, de autor desconhecido. Consta na informação técnica da base de dados da BNP que o Atlas de 1640, a que pertence a carta em análise, é “Muito semelhante aos atlas do Brasil de João Teixeira Albernaz I [1640], que se encontram na Biblioteca da Ajuda, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo e na Pinacoteca de S. Paulo (Brasil). Os títulos das folhas e os espaços representados são idênticos”; por isso, a data foi atribuída conforme essa similitude e as características do documento.

Uma comparação entre a referida carta e a original – 20ª de autoria João Teixeira Albernaz na obra *Descrição de todo o marítimo* de 1640 (Figura 58) – revela que em nenhum deles foi registrado “o porto novo dos franceses” referido por Gabriel de Souza, porém, em ambos os documentos cartográficos, o “porto velho dos franceses” foi registrado ao sul do rio Coruripe, mas apenas a carta de autoria desconhecida contém o “**outro porto dos franceses**” (2), próximo à desembocadura do rio São Miguel. Se admitirmos, para efeito das considerações que seguem, que essa cópia tenha sido atualizada em relação ao original, tem-se um novo ponto de aportagem dos franceses no litoral alagoano.

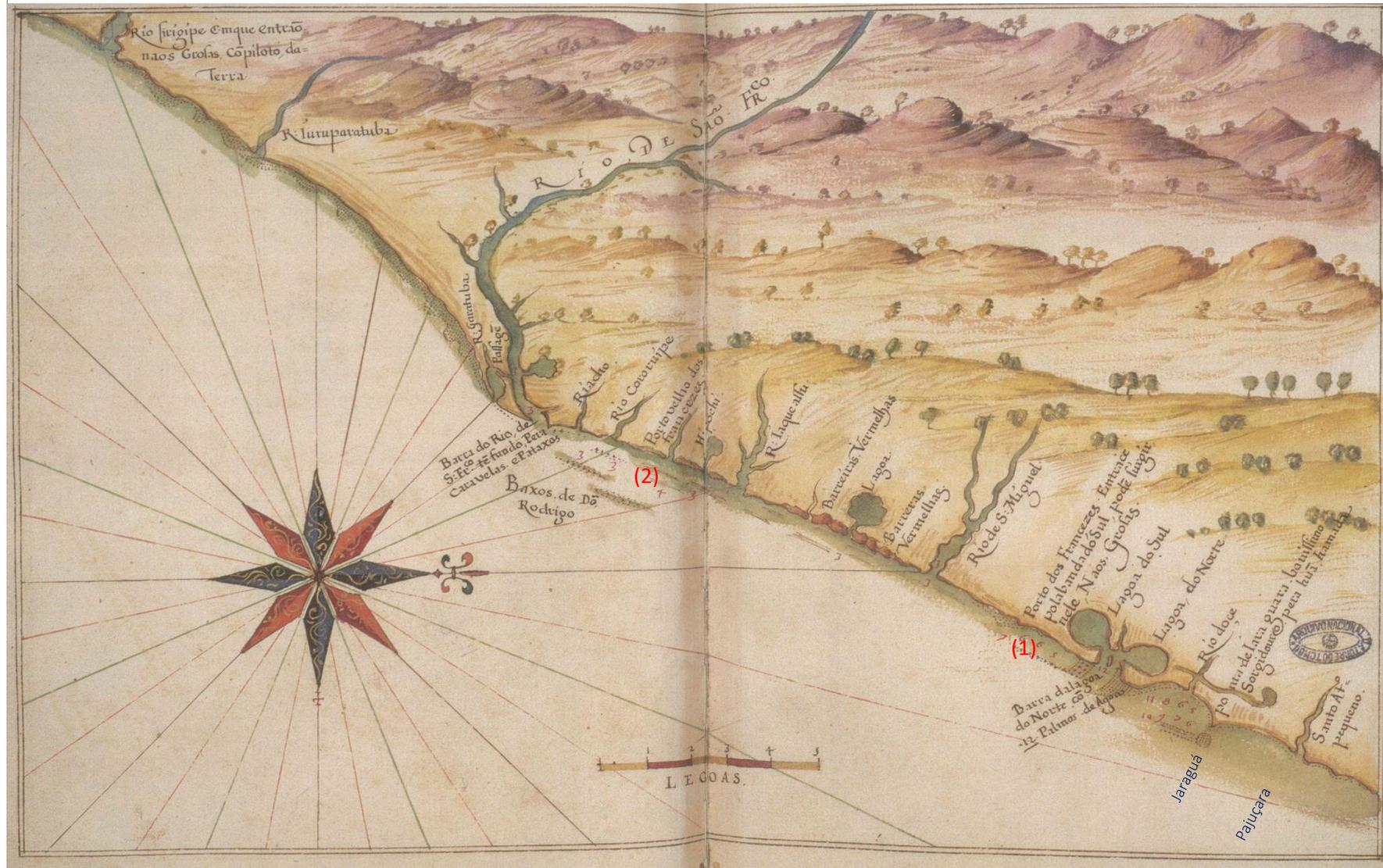
Assim, na carta anônima de 1640 da BNP, a localização dos portos velho e novo identificados por Gabriel Soares de Souza, segundo Brandão, W. (1978), não é a mesma. O porto novo dos franceses corresponde ao local do “porto velho dos franceses” (1), ou seja, próximo à foz do rio Coruripe, e o porto velho, descrito pelo cronista, situa-se no lugar do porto dos franceses, próximo a barra das Alagoas (3). O “outro porto dos franceses” no desenho não tem correspondente pela descrição do cronista.

Figura 57 – Atlas da Costa do Brasil, 1640, autor desconhecido, com indicação dos portos dos franceses. Foram registrados três pontos da costa com o topônimo “porto dos franceses”. (1) “Porto velho dos francezez onde entrão caravellas”; (2) “Outro Porto dos francezez”; (3) “Porto dos francezez onde entrão naos grandes, tem a barra da banda do sul, muy ha mister piloto pratico”; (4) Ponta de Iaraguara onde pode surgir grande armada tem a Banda do norte.



.Fonte: BNP.

Figura 58 – 20ª carta da costa da capitania de Pernambuco elaborada por João Teixeira Albernaz e publicada *Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil*, no ano de 1640, com indicação dos portos dos franceses. (1) Porto dos Franceses. (2) Porto Velho dos Franceses.



Fonte: DESCRIÇÃO, 2000.

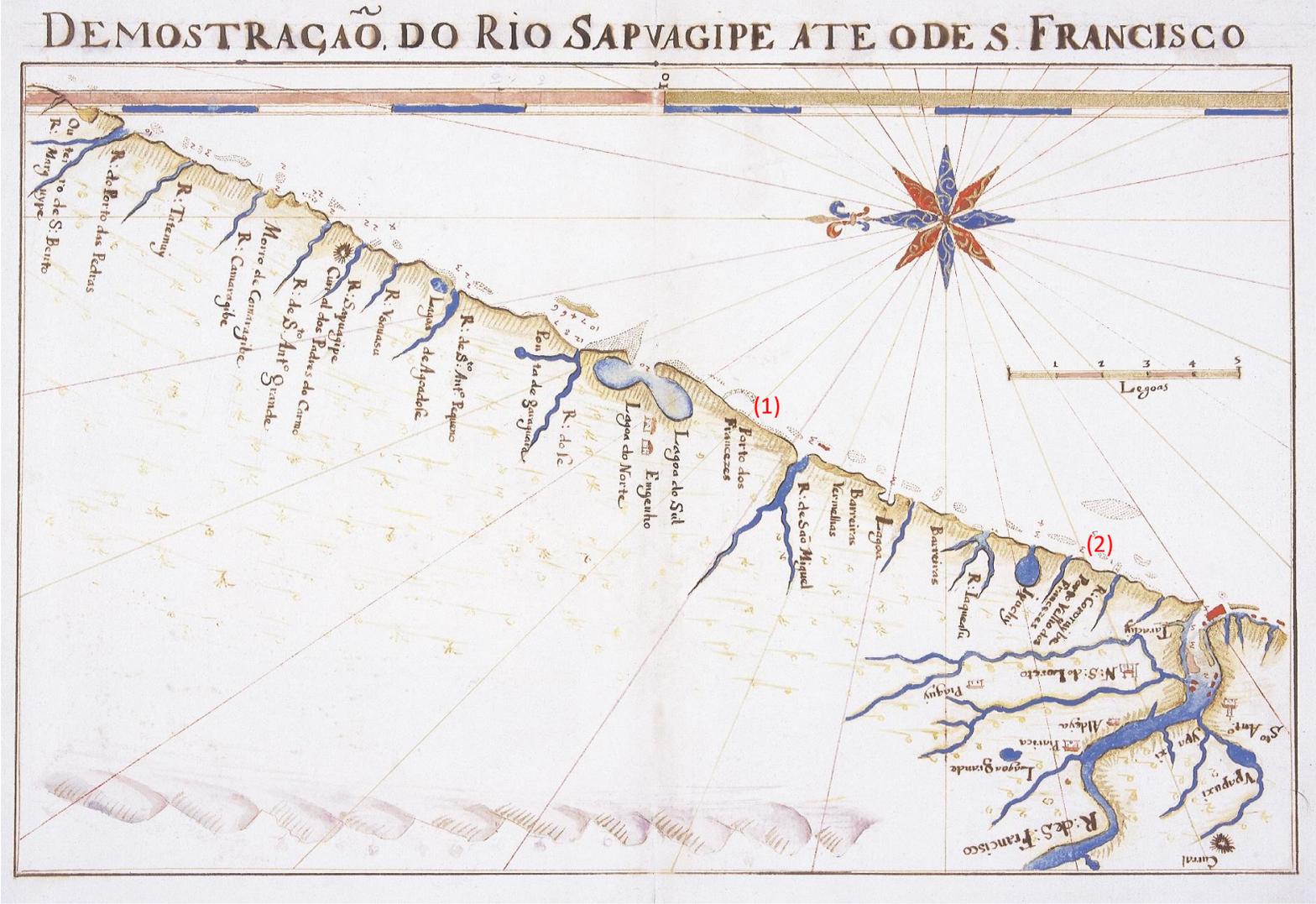
Para uma melhor elucidação do problema, comparamos a posição geográfica desses topônimos “portos dos franceses” grafados na carta de 1640 da BNP com a carta do mesmo trecho do litoral da capitania de Pernambuco publicada no Atlas do Brasil de 1666 de João Teixeira Albernaz II (Figura 59). Percebe-se que, apesar de serem preservadas as designações de “porto dos franceses” e “porto velho dos franceses” nos mesmos locais, inexistiu o “outro porto dos franceses”.

Em nenhum dos mapas em análise ou em outros do século XVII pesquisados foi encontrado o topônimo “porto dos franceses” ao norte de Jaraguá, indicativo de que o porto dos franceses conhecido por Anthony Knivet em 1601 possivelmente haja sido abandonado por essa nação, pois nem sequer restou o predicativo “velho” para identificá-lo em mapa. Talvez tivesse este porto sido pouco utilizado pelos franceses, dada a maior presença portuguesa na região Norte, que fazia desse ponto da costa mais controlado.

Todas essas divergências verificadas nos marcos de 1640 e 1666 e a ausência do porto dos franceses descrito por Knivet em 1640 podem ser um indicativo de que os franceses necessitaram mudar o local dos seus portos entre o século XVI e o século XVII, a depender da disponibilidade de matéria-prima, dos índios para levá-la até o ponto de embarque e da presença de alguma força portuguesa que lhes apresentasse resistência. Por outro lado, é possível admitirmos que a presença do topônimo nesses mapas não indique de fato a presença francesa em todos eles e seja apenas uma identificação dos portugueses para se referir a antigos locais que foram correntemente utilizados pelos franceses.

Os pontos de contrabando identificados por Campos Moreno em ca. 1612, a saber, rio São Miguel, porto dos franceses (entre o São Miguel e a barra das Alagoas, atual Francês) e o porto de Jaraguá, podiam, assim como já discutimos anteriormente, ser ancoradouros utilizados pelos franceses. Décadas depois, afastada a ameaça francesa do Brasil, poderiam esses portos não mais ser utilizados para a prática do contrabando, pois o único deles registrado na carta de Teixeira Albernaz datada de 1640 foi ‘o porto dos franceses’. Este porto possivelmente não era mais ponto habitual de contrabando nessa época, pois, como já observado, a criação do aldeamento de Santo Amaro próximo a Alagoas do Sul em 1602, para onde foi levado o gentio que habitava o referido porto, deve ter definido as bases da presença portuguesa neste ponto da costa, tendo afastado os corsários franceses.

Figura 59 – Demonstração do Rio Sapagipe ate o de S. Francisco, João Teixeira Albarnaz II, 1666, com indicação dos portos dos franceses. (1) Porto dos Franceses; (2) Porto Velho dos Franceses.



Fonte: Mapoteca do Itamaraty.

Todas essas conjecturas não apagam a expressividade do domínio dos franceses sobre os principais portos alagoanos, com destaque para os da porção central do território, localizados ao sul de Jaraguá, demonstrando o poder que exerceu essa nação inimiga do império português sobre a costa austral da capitania de Pernambuco. A substituição do topônimo indígena, o qual deveria se referir ao gentio que vivia nestes portos conhecidos como “dos franceses”, pela expressão de pertencimento a estes corsários, dá provas de que esta nação havia conquistado esse ancoradouro.

Ao contrário de outros pontos costeiros assediados pelos franceses, que mantiveram seu topônimo de origem tupi, o porto dos franceses, ao sul da barra das Alagoas, permaneceu por séculos sendo desta forma conhecido, mesmo após a expulsão dos franceses pelos portugueses. Foi largamente usado entre o século XVII e o início do século XIX para o escoamento dos gêneros agrícolas produzidos na região lagunar e espaço estratégico para a comunicação e transporte da vila das Alagoas, à qual estava ligado por terra, como já visto na seção precedente.

Neste cenário em que prevaleciam os ataques corsários franceses à costa alagoana ainda dominada pelo gentio, sem a presença colonizadora portuguesa, os caetés de Jaraguá deviam conviver com os franceses, mareantes e viajantes das embarcações que faziam a rota entre Bahia e Pernambuco, que se arriscavam em fazer arribada neste porto dos caetés, a fim de evitar o contato com os corsários franceses que frequentavam assiduamente os ancoradouros ao sul de Jaraguá. Há a possibilidade de que também estabeleceram conexão com esse porto para negociar com o gentio e explorar o pau-de-tinta.

3.4. Jaraguá e o contrabando do pau-brasil

Como é de amplo conhecimento desde o “descobrimento” do Brasil, os franceses disputavam o trato do cobiçado pau-brasil com os lusitanos, legitimamente possuidores daquelas terras pelo Tratado de Tordesilhas. O comércio deste produto era monopólio real e teve grande importância para a economia portuguesa, para colonos e os contratadores, mesmo após a introdução do açúcar a partir de 1540, ainda que este o tenha superado em número de exportações e valores; o pau-brasil, manteve-se como produto de exportação ao longo dos séculos XVII, XVIII e até XIX¹⁰⁶ (JOHNSON E SILVA, 1992).

¹⁰⁶ Esta matéria-prima foi largamente utilizada pelas indústrias têxteis europeias, mesmo sendo inferior ao granum e tendo a desvantagem de desbotar rapidamente. O uso do pau-brasil para o tingimento de tecidos prolongou-se até o surgimento da indústria química moderna, quando foi substituído pelos corantes derivados do alcatrão mineral (JOHNSON E SILVA, 1992).

No Brasil colonial eram conhecidos diversos tipos de pau-brasil, que os índios classificaram e nomearam. O melhor deles era o *ibirapitanga*, que possuía a vantagem de ser mais baixo, com tronco de maior diâmetro e cerne mais vermelho, qualidades apreciadas pelos portugueses em comparação ao *arabutã*, outro tipo de pau-brasil. As matas de onde se extraíam as melhores madeiras vermelhas encontravam-se nas capitanias de Pernambuco e Paraíba, o que implica dizer que estas eram encontradas em território alagoano (JOHNSON E SILVA, 1992).

Assim, pelo caráter mercantil de alto valor que revestia a atividade de extração de pau-brasil na costa do Brasil, havia toda uma preocupação da Coroa com esta que foi uma das maiores riquezas da sua colônia na América. Como Pernambuco estava entre as poucas capitanias que detinham fontes de excelente qualidade deste produto, seu comércio e extração mereceram atenção diferenciada dos seus governantes. Consta no Regimento dos Governadores da capitania de Pernambuco de 1670 diretrizes para os administradores realizarem sua exploração atendo-se à melhor forma de conservá-lo, como exemplifica o texto extraído desse ordenamento legal:

E porque o Pau Brazil é uma das rendas de maior importância, que minha fazenda tem n'essas Capitánias, e corre a administração d'elle pela Junta do Commercio na forma das provisões, que para esse efeito lhe mandei passar, tereis particular cuidado, que não haja n'elle descaminho, e que as partes donde se tirar, seja de modo que se não prejudique as plantas novas pelo damno, que d'isso resulta (INFORMAÇÃO, 1908, p.121).

Para Carvalho, C. (2016, p. 31), a exploração do pau-brasil contribuiu de modo enriquecedor para o conhecimento do território do Brasil e dos indígenas que o habitavam. A partir da colaboração dos índios foram os portugueses assimilando os caracteres do lugar tropical, descobrindo fontes de outras madeiras que depois serviram para o funcionamento dos engenhos, construção civil e naval. Todavia, como destaca o citado autor, a exploração dos recursos florestais contribuiu para a devastação da Mata Atlântica.

É importante destacar que a relação com os indígenas não esteve apenas pautada pelo trato do pau-brasil através do escambo, pois outras mercadorias coloniais fizeram parte dessas trocas entre o gentio e os europeus na costa brasileira. Várias riquezas, consideradas exóticas, despertaram o interesse das nações que exploravam o litoral em busca da madeira vermelha no século XVI. Animais como periquitos, macacos e leopardos, a pimenta, algodão e os próprios autóctones enquanto escravos faziam parte das coisas da terra levadas nas embarcações para o outro lado do Atlântico (JOHNSON; SILVA, 1992).

No território da capitania correspondente a Alagoas avultavam fontes dessa preciosa madeira que foi ao longo dos séculos extraída por portugueses e contrabandistas europeus que assediavam a costa alagoana, primeiro com a ajuda dos índios e, depois, dos próprios

colonos. Assim, portugueses e corsários levaram inúmeros quintais de pau-brasil alagoano para os portos europeus.

Conforme detalham Johnson e Silva (1992), chegada a carga a Lisboa, os cernes contendo a tinta vermelha eram reembarcados para Amsterdã, onde eram reduzidos a pó, em seguida enviado para os centros têxteis da Europa. Por essa autora afirmar que os holandeses detinham o monopólio dessa atividade, presume-se que não só o pau-brasil extraído portugueses, mas também aquele resultante das ações de contrabando ia para Amsterdã. Esse porto era, portanto, um nó na rede portuária a qual estavam ligados portos brasileiros, como os da costa alagoana, sul de Pernambuco.

Como demonstramos no início desta seção, alguns ancoradouros alagoanos, especialmente o de Jaraguá, estiveram ligados ao contrabando de pau-brasil. O registro mais remoto dessa ação clandestina neste porto remonta ao início do século XVII e foi encontrado no texto de Diogo Campos Moreno, c. 1612; contudo, esse militar não detalha quais eram os outros furtadores, além dos moradores de São Miguel. É bastante provável que tenham sido os franceses que vinham desde o século XVI praticando o comércio clandestino nos portos ao sul de Jaraguá. Contudo, não encontramos nenhuma evidência na carta de Rui Pereira (1560) e no *Tratado* de Gabriel Soares de Souza (c. 1587) da presença de naus francesas em Jaraguá ou da ligação deste fundeadouro nas ações de contrabando realizadas nos vários ‘portos dos franceses’ existentes ao longo da costa alagoana.

Pelas informações de Brandão, W. (1978), pelo mapa de Vidal (2000) e análises das fontes textuais e cartográficas apresentadas acima, concluímos que a maior parte do litoral alagoano correspondente ao sul da capitania de Pernambuco esteve envolvida com o contrabando de pau-brasil pelos franceses. Este trecho do Atlântico sul fazia parte da região identificada por franceses desde o século XVI como de grande potencial para as suas ações de corso e pirataria, pela desproteção lusitana. Alguns fatos, podem levar a se considerar Jaraguá como um porto do contrabando frequentado pelos franceses: pertencia a uma maior área costeira onde se encontrava, segundo portugueses e franceses, o melhor pau-de-tinta e em grandes quantidades; era desprotegido por parte dos colonizadores lusitanos; e nela habitavam os índios que eram amigáveis com os franceses e não toleravam os portugueses¹⁰⁷, possivelmente os caetés, que como vimos na seção anterior senhoreavam no litoral alagoano e em Jaraguá.

¹⁰⁷ A aproximação dos franceses com os indígenas acontecia da seguinte forma: estes europeus deixavam o *línqua* ou *turgimão*, afeiçoado aos hábitos indígenas, para negociar a carga da madeira vermelha com os silvícolas (BRANDÃO, W., 1978). Esta aliança firmada entre povos de diferentes “mundos” permitiu aos invasores franceses exercerem seu poder sobre os autóctones e o espaço que habitavam, afastando os portugueses daquelas paragens e fazendo os seus interesses prevalecerem e se perpetuarem ao longo do primeiro século da colonização e do seguinte.

Se houve povoações na primeira metade do século XVII antes da guerra holandesa, possibilidade apresentada no início dessa seção, os colonos portugueses deveriam ter mantido a exploração dessa importante riqueza através do uso da mão de obra indígena que já deveria ter sido dominada para que se processasse a colonização do espaço litorâneo entre a barra de Alagoas e a Pajuçara.

Outra possibilidade, no caso da colonização das bordas atlânticas alagoanas e o extermínio dos indígenas, é a participação dos negros africanos na atividade de extração do pau-brasil ao sul de Pernambuco, a partir da introdução desta mão de obra na economia colonial desta capitania. No relatório holandês de 1640¹⁰⁸ escrito por van der Dussen, este comandante, além de dar ênfase ao pau-brasil como “a fonte de renda que se segue ao açúcar” no período das invasões holandesas, descreve como se processava a extração e o transporte da madeira vermelha, que era feito ainda na primeira metade do século XVII pelos negros escravos em seu tempo vago, como forma de maximizar o aproveitamento dessa mão de obra:

O pau-brasil, que é a fonte de renda que se segue ao açúcar, cresce geralmente a 10, 12 e mais milhas para o interior, mas não forma bosques, achando-se nas matas fechadas, uma árvore ali outra ali, onde são mandadas cortar pelos portugueses, quando seus negros têm tempo vago e não têm em que os empregar (MELLO, 1981, p. 190-191).

Brandão, W. (1978) informa que no início do século XVII há ainda registro de ações de contrabando de pau-brasil em Alagoas, porém, não mais praticado pelos franceses com a colaboração dos indígenas, mas com os moradores das localidades próximas e por outra nação europeia. Esse autor esclarece que “naus inglesas surgem na costa, em S. Miguel, e moradores importantes envolvem-se em um caso ruidoso, que exigiu providências de Diogo Botelho”. Neste caso, tendo como lastro o relato de Diogo Campos Moreno, c. 1612, de que os moradores das paragens do rio São Miguel colaboravam ativamente para o contrabando do pau-de-tinta, entendemos que esta atividade ilegal no século XVII e no seguinte continuou a ser praticada de forma mais branda por outras nações europeias com a ajuda dos moradores.

Diante deste quadro do século XVII em que o pau-brasil continuava a ser uma fonte de riquezas para portugueses e holandeses e em que os franceses dominavam os principais portos ao sul de Jaraguá, é plausível admitir, alicerçados nos documentos textuais e cartográficos apresentados até aqui, que Jaraguá pode ter tido um papel menor no

¹⁰⁸ DUSSEN, Andraien van der. Relatório sobre o Estado das Capitánias conquistadas no Brasil, apresentado pelo Senhor Adriaen van der Dussen ao Conselho dos XIX na Câmara de Amsterdam, em 4 de abril de 1640. In: Mello (1981).

contrabando de pau-brasil da costa alagoana, se comparado ao exercido pelos portos que ficaram conhecidos como ‘dos franceses’. Este fato não invalida a participação de Jaraguá nas dinâmicas de formação do território alagoano como um obstáculo à colonização portuguesa enquanto porto de contrabando do pau-brasil, e nele sentia-se uma ameaça iminente de corsários franceses e de outras nações que navegavam com destino aos portos dos franceses ao sul deste ancoradouro.

É importante destacar que a presença indígena em Jaraguá pode ter sido determinante nessa forma de ocupação deste porto colonial como porto do contrabando do pau-brasil, haja vista serem eles imprescindíveis ao trato da madeira vermelha, atuando associados aos contrabandistas, talvez os franceses. É de supor que esses autóctones devem ter passado a cooperar de forma mais intensa com os franceses após a transferência dos índios do porto dos franceses, a partir de 1602, para o aldeamento próximo a Alagoas do Sul.

Passando a analisar brevemente o contrabando de pau-brasil no século XVIII, pelo estudo dos mapas de exportações das madeiras embarcadas no porto de Jaraguá para Lisboa e para a ribeira das Naus na Bahia, conforme atestam os manuscritos do AHU de Pernambuco analisados, podemos concluir que o pau-brasil ainda era uma mercadoria que despertava o interesse mercantil dos portugueses pelas matas alagoanas. Em adição, Carvalho, C. (2016, p. 34) esclarece que nos setecentos, “A presença da Companhia Geral de Pernambuco (1756-1780) oferecendo condições atrativas para a exportação, estimulou a busca pelo pau-brasil”. Todo esse interesse continuou a despertar a cobiça dos corsários, que prejudicavam os lucros dos contratadores e do Reino, fato este comprovado pela carta enviada à rainha D. Maria I pelo contratador do pau-brasil Geraldo Desvime, posterior a 1787¹⁰⁹.

Pelo conteúdo desta carta fica patente o reconhecimento da qualidade superior das madeiras de Pernambuco em relação a outras utilizadas pelos tintureiros em Portugal, característica já evidenciada desde o século XVI, como vimos, e de como o contrabando deste produto na costa pernambucana ainda era praticado pelos velhos inimigos franceses e também pelos nativos americanos. Verifica-se a existência, em fins do século XVIII, de problemas na qualidade dos paus enviados, que eram inferiores à exigida, o que prejudicava em muito o comércio de pau-brasil e, conseqüentemente, o padrão das madeiras extraídas nas matas pernambucanas no mercado europeu. Geraldo Desvime se expressa “com toda a verade e grande magoa” à rainha, mostrando que o prejuízo não se faz apenas para si, mas para a Fazenda Real.

O Contrabando tem sido grande na Costa do Pernambucco; avultadas porcoëns de páo chegados em Bordeos, Marselha que vierão da Ilha de Martinico, e se vendem à vil preço, como cauza furtada q^e hé. – O Contratador

¹⁰⁹ AHU, Pernambuco Avulsos, caixa 160, documento 11531.

tem Cartas de Prezos p^a este delicto; no Pernambucco; e as noticias de França.

Os Francezes e Americanos vão a Costa de Pernambuco, com o pretexto de Pesca de Tartarugas, carregar Páo, e o do Contrato não se vende. – Neste mesmo Rio Tejo tem se valido o Contratador da actividade e vigilância do Dezebargador Ant^o Joaq^m Manique p^a remediar á Delinquentes.

Por estas circunstancias, que o Supp^{le} com toda a verdade e grande magoa, tem a honra de expor á Vossa Magestade, espera remedio, e algũa justa compensação; pois he evidente que o páo vem miudos e defeituozos; o Contrabando tem sido grande; e elle muito prejudiciado: Vossa Magestade ordéna o que for servida; elle se conforma humildemente à Sua Justica e Real Agrado¹¹⁰.

Diferentemente de nos séculos XVI e XVII, a situação que expõe o contratador do pau-brasil nos setecentos demonstra que essa matéria-prima já se encontrava em princípio de desvalorização no mercado europeu, pelas “muitas Fabricas novas de algodão [que] prejudicão às de Lam, e dão pouco ás tintas” e pela mudança nas tendências da moda, quando afirma: “as cores da moda são agora Alvadios e Verde escuro”. Entretanto, embora o pau-de-tinta pernambucano não tivesse o mesmo valor que nos séculos anteriores, ainda assim era um produto bastante procurado, a ponto de despertar a cobiça de outros povos e movimentar o contrabando na costa de Pernambuco.

Para o caso alagoano, é importante destacar, conforme afirma Carvalho, C. (2016, p. 34), ter sido o pau-brasil mercadoria ainda exportada para o exterior, pelo menos, até 1830. Todavia, esse produto foi gradualmente perdendo o seu valor mercantil, a ponto de que, “nas décadas seguintes, praticamente não se faziam mais a derrubada e a exportação de madeira de cor de brasa”. Segundo esse autor, a exploração madeireira foi monopólio do Reino lusitano até 1859.

Destarte, o contrabando do pau-brasil que remonta ao século XVI ao sul da capitania de Pernambuco manteve-se por todo o século XVII. A madeira vermelha figurou como uma das mais valiosas mercadorias subtraídas dos portugueses pelos holandeses, depois do açúcar, e seguiu por todo o século XVIII sendo explorada pelos lusitanos. Após o fim da guerra holandesa, assentes na informação de Thomaz Espíndola (2001) de que em 1673 o governador ordenou a fortificação de Jaraguá e o povoamento de seu entorno para proteger essa área contra os indígenas e contrabandistas, essas ameaças que andavam associadas foram por todo o seiscentos um forte obstáculo à ocupação do trecho litorâneo a que pertence Jaraguá. Essa questão será minudentemente analisada no item 3.4: Jaraguá no *post bellum*. Portanto, a presença desses inimigos em Jaraguá definiu, antes e depois da guerra holandesa, a necessidade defensiva desse porto colonial das Alagoas.

¹¹⁰ AHU, Pernambuco Avulsos, caixa 160, documento 11531, grifo nosso.

4 “O BONÍSSIMO SURGIDOURO PARA UMA ARMADA”

O “bonissimo Sorgidouro pera hũa harmada”: assim é referenciado Jaraguá na carta elaborada em 1640 por João Teixeira Albernaz. Esta identificação consiste em uma legítima expressão para descrever a função que Jaraguá desempenhou no cenário da guerra holandesa (1630-1654) no Nordeste brasileiro. A enseada dos caetés perdia a sua função de porto pesqueiro para o gentio e do contrabando, para passar a servir às estratégias militares de ambas as nações que se enfrentavam. Fortificar e controlar os portos do mar alagoanos, bem como os povoados e vilas que estavam interligados a eles, eram parte do escopo das estratégias militares do império ibérico e da WIC. Jaraguá não foi fortificado durante a guerra, nem no período *post bellum*, mas seu uso durante o conflito bélico possibilitou o amplo conhecimento deste porto seguro da costa para fundeação de navios de grande calado pelos navegantes, cartógrafos e agentes da Coroa lusitana na colônia e metrópole.



4.1 A vulnerabilidade dos portos como fronteiras entre mar e terra

A vulnerabilidade dos portos é uma das suas principais características e está no cerne dos debates que seguem sobre os portos coloniais brasileiros, e especificamente os das Alagoas, no tocante à sua defesa militar durante a guerra holandesa no século XVII e à proteção do comércio ultramarino na segunda metade do século XVIII.

A natureza de um porto estava associada a sua condição de fronteira entre mar e terra. A dupla exposição a que estão submetidos, ao tempo que proporciona as trocas e contatos entre diversas cidades do mundo, como lugares de encontro, também faz deles pontos litorâneos vulneráveis, porquanto possibilitam a entrada de inimigos (RAVINA, 2002; POLÓNIA, 2010). Decorre dessa construção a imagem do porto como porta de entrada da cidade.

Esta condição de espaço aberto, suscetível a possibilidades de trocas e diversos contatos entre mareantes e viajantes de múltiplas nacionalidades, desdobra-se numa particular exposição a perigos de diferentes naturezas. Sejam inimigos de nações em guerra, corsários ou epidemias que poderiam vir alocadas nos navios¹¹¹, os portos passaram, no decurso da história, a conviver com ameaças de toda sorte (LOPES, 1992).

No período da expansão marítima europeia, os diversos portos da Europa, África e das Américas eram verdadeiras portas de entrada das cidades e estavam conectados pelas estradas atlânticas, por onde circulavam as mercadorias que alimentavam a rede portuária e geravam a cobiça entre os impérios que disputavam a hegemonia dos mercados. Desta forma, as potências comerciais europeias, que dependiam dos portos atlânticos, africanos e asiáticos, exerceram a função de pontos nodais da rede portuária, através da qual movimentavam a economia de uma cidade, região ou país e, em nosso caso, de todo o império português.

¹¹¹ Sobre a higiene do espaço portuário, ainda que não faça parte dos objetivos dessa tese discuti-la, faz-se importante no contexto da vulnerabilidade dos portos apresentar um breve apontamento. Conforme explica Lopes (1994), os portos desempenharam a função de porta e poro ao mesmo tempo. Na época das epidemias, por exemplo, em que a "doença desconhece fronteiras", os limites são redefinidos e a condição de barreira e passagem ganhou um novo significado. Os navios passam, infalivelmente a ter a função de veículos transmissores de doenças, e lembram o início dos tempos modernos descritos por Corbain (1989, p. 26): "a nave no porto ameaça a cidade". A autora escreve: "Desde o século XVI surgem os portos de quarentena, onde os passageiros dos navios provenientes de regiões epidêmicas desembarcam antes de passarem pelos lazaretos. Durante quase todo o século XIX e sobretudo quando reinavam controvérsias sobre a etiologia da peste e da febre amarela, prevalecem as antigas medidas de proteção: ancorar os barcos à distância da cidade, reter os marinheiros no navio e realizar desinfecções" (LOPES, 1994, p. 69).

Neste cenário de disputas de poder econômico, onde os núcleos urbanos portuários, sejam da metrópole ou das suas colônias, concentravam um comércio lucrativo, os portos foram espaços de atração e palco da pirataria e corso (POLÓNIA, 2010). Sob o viés político e militar, os ancoradouros foram também um ponto estratégico no cenário de guerras travadas entre as nações europeias em suas colônias pelo domínio territorial da conquista e do próspero comércio ultramarino. Por desempenhar a função de "porta" das cidades portuárias, os ancoradouros coloniais necessitavam ser controlados e seguros, condições vitais não apenas sob a ótica militar, mas também econômica e das comunicações internas e de além-mar.

Nos tempos coloniais, seja nos portos de grande porte, como os de Recife e Salvador, ou nos de menor, caso de Jaraguá, de alguma forma e em algum momento a fragilidade intrínseca desses espaços estratégicos se fez determinante nos seus usos e relações travadas com as cidades portuárias a que pertenciam e aos territórios produtivos aos quais estiveram ligados. Sendo as comunicações atlânticas imprescindíveis para a sobrevivência da colônia e a manutenção do comércio ultramarino que enriquecia a metrópole, a vulnerabilidade portuária marcou profundamente a economia e a administração colonial, além da vida dos seus colonos.

Os portos eram praticamente o único acesso possível de entrada e saída da colônia brasileira; raros eram aqueles que se aventuraram a percorrer por terra o extenso caminho de acesso pelo norte ou pelo sul, assim como evidencia Russell-Wood (2014):

As cidades e vilas portuárias – por força de sua localização na costa atlântica, além dos aspectos topográficos e dos acordos diplomáticos que impediam acesso pelo norte ou oeste – eram a única rota de entrada na América portuguesa. Certamente, o acesso pelo norte do Peru ou por terra a partir do Rio da Prata ocorria, mas era raro e normalmente feito por indivíduos. As mesmas circunstâncias ditavam que os portos eram os principais pontos de saída a colônia (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 146-147).

Por outro lado, para os mareantes, nautas e viajantes que se arriscavam nas perigosas e traiçoeiras águasatlânticas, o encontro com naus inimigas significava outra potencial ameaça. António Coelho (2000) destaca os perigos das tempestades durante os tempos da navegação da expansão ultramarina portuguesa nos quinhentos e a possibilidade de encontros atlânticos indesejáveis com os franceses huguenotes, ingleses, holandeses e mouriscos.

Pela relevância do assunto da defesa da navegação além-mar, a interferência direta do governo português se fez sentir nas determinações de proteção bélica das frotas mercantes e formação de comboios em face das ameaças que eram gestadas no cenário político e de disputa mercantil. De acordo com Costa, L. (2001), houve resistência dos

armadores dos navios em cumprir com as normativas régias impostas ao longo dos séculos XVI e XVII para dotar as embarcações de artilharia, como expõe no trecho abaixo:

[...] disposições régias promulgadas desde a segunda metade do século XVI, que impunham a inclusão de artilharia a bordo dos navios mercantes, não eram observadas, como o atestam as sucessivas determinações. Em 1571, D. Sebastião voltaria a obrigar os súditos incautos a despenderem somas razoáveis com armamentos, estipulando-se os escalões de tonelagem para o tipo e número de peças que deveriam fazer parte do apetrechamento nos navios no tráfico ultramarino. A vigilância portuária pretendia garantir o cumprimento da lei, mas os armadores destes modestos veleiros não teriam como objetivo

A lei de D. Sebastião de 1571 foi de novo promulgada em 17 de novembro de 1622, pela fraca observância que tinha merecido. Filipe IV quis refrescar a memória dos incautos, pois as imposições dos seus predecessores "se não cumprem em parte nem em todo e por essa causa de alguns annos a esta parte tem os corsarios feitos muytos danos nas fazendas de meus vassallos" (COSTA, L., 2001, p.194).

Com efeito, a partir do século XVII, portugueses e espanhóis perderam a hegemonia do Atlântico, conquistada nos dois séculos anteriores. Holandeses, ingleses e, com menor frequência os franceses passaram a disputar com os lusitanos os altos lucros do comércio do Atlântico. O poder inimigo havia também aumentado para a mesma época, pois "ingleses, holandeses e franceses passaram a constituir verdadeiras frotas as quais vieram substituir, em grande parte, os corsários e piratas isolados", conforme esclarece Hutter (2005, p. 82). Também, as instabilidades políticas após o fim da União Ibérica e a guerra holandesa contribuíam para aumentar as ameaças sobre a navegação portuguesa no Atlântico (HUTTER, 2005).

Nesses séculos de tensão nas águas atlânticas, a determinação do estabelecimento de frotas foi a solução encontrada por portugueses para preservar a sua soberania sobre o tráfico brasileiro. Com a criação da Companhia Geral de Comércio do Brasil, em 1649 foi instituído o sistema de comboio e, pela ordem régia de 24 de julho de 1660, ficaram proibidas as viagens marítimas isoladas para o Brasil (RUSSELL-WOOD, 2014).

Segundo Hutter (2005), as frotas zarpavam de Lisboa em direção ao Brasil, eram comboiadas por uma armada até certo ponto próximo ao litoral brasileiro, onde se dividiam e seguiam com destino aos principais portos do Brasil (Salvador, Rio de Janeiro e Recife), ou a outro, conforme determinação. No retorno, deveriam as frotas se reunirem em Pernambuco, antes de partirem para Lisboa. Já Dias (2013) faz um apanhado das mudanças do sistema de frotas para o Brasil, com foco na capitania de Pernambuco:

De início havia uma única frota para todo o Brasil, reunindo embarcações dos vários portos. Depois dividiram-se em frotas para a Baía e o Rio de Janeiro, Pará, Maranhão e Pernambuco, que chegavam a Portugal alternadamente. As frotas de Pernambuco chegavam ao Reino em julho e demoravam cerca

de 60 dias de viagem. Permaneciam nos portos brasileiros cerca de 80 dias, com o intuito de vender as mercadorias e transportar principalmente madeira - para as construções navais e para o mobiliário-, bem como açúcar (DIAS, E., 2013, p. 99).

O sistema de frotas escoltadas por navios de guerra manteve-se em vigência, mesmo após a extinção da Companhia em 1720, tendo acabado em 1765, restaurado em 1797, mas logo abolido em 1801 (RUSSELL-WOOD, 2014). Nesse longo período, a opção pelos comboios escoltados, adotada pela Coroa, encontrou críticas daqueles que defendiam a navegação “solta”, a partir da escolha do melhor tipo de navio a ser usado na “fuga”, o que tornou o uso da caravela prática na navegação para o Brasil. Nesse contexto, a guerra holandesa em Pernambuco “inspirou projectos de reforma da navegação – tanto ou mais insistentes que os considerados sobre o melhor tipo de navios” (COSTA, L., 2001, p. 193).

Do ponto de vista econômico, da empresa colonial que dependia das viagens transoceânicas para o transporte dos produtos coloniais, a defesa era um fator primário. De acordo com Costa, L. (2001), “estudar a economia do transporte é, obrigatoriamente, atender às formas de proteção da guerra”. O período dourado do comércio de açúcar, segundo esta autora, “*grosso modo*, de 1570 a 1670”, correspondeu a tempos de grande instabilidade política, marcado por guerras como a holandesa, ou por tréguas. Este panorama refletiu diretamente no agravamento dos riscos de transporte deste gênero, o principal da colônia brasileira, influenciando no preço dos fretes e na dinâmica dos portos coloniais brasileiros e lusos.

Outro viés da questão mercantil, premissa das relações coloniais entre Portugal e Brasil, foi a hegemonia metropolitana, pautada pela “crença inabalável de que a *raison d'être* do Brasil era servir como fonte de matérias-primas e de impostos para a metrópole”, de acordo com Russell-Wood (1998). Tal soberania se materializou nas ações de proteção mercantil das suas colônias contra a realização do comércio entre colonos e outras nações europeias, mantendo assim a exclusividade de Portugal sobre o trato colonial brasileiro, através de uma administração centrada em Lisboa.

Esta defesa dos interesses econômicos do império português sobre os da colônia brasileira foi progressivamente maior através dos séculos; do desinteresse do século XVI, passando pelo reconhecimento do potencial econômico nos seiscentos e culminando no interesse central e na dependência econômica de Portugal do Brasil (RUSSELL-WOOD, 1998). Esta trajetória ascendente se revela na forma como Portugal tratou o comércio com estrangeiros pelos portos coloniais, conforme explica o autor supracitado:

Dada esta perspectiva mercantilista, é surpreendente o fato de que até 1580 o acesso aos portos brasileiros encontrava-se liberado aos navios de todas

as nações. Durante o período de união das duas coroas (1580-1640), restrições ao comércio do Brasil foram impostas aos súditos de monarcas cujos países estivessem em guerra com as nações ibéricas. As décadas que se sucederam assistiram ao estabelecimento de medidas restritivas ao comércio Atlântico e aos navios engajados neste trato, em razão de questões comerciais e militares. Estas incluíam a criação das companhias de comércio monopolistas ultramarinas (Companhia do Brasil, 1649; Companhia do Maranhão, 1679; companhias pombalinas do Grão Pará e Maranhão, 1755; e de Pernambuco e Paraíba, 1759), as frotas anuais e comboios, e medidas visando impedir o domínio do comércio e do contrabando por estrangeiros (RUSSELL-WOOD, 1998).

Temos, portanto, o período posterior à União Ibérica como aquele que apresenta de maneira preponderante a problemática sobre a defesa dos portos brasileiros através da proibição do comércio com estrangeiros. Desde 1640 até a abertura dos portos em 1808, Portugal promulgou diversas medidas restritivas sobre a participação de estrangeiros no mercado colonial brasileiro. Contudo, apesar dos esforços da Coroa lusa para manter a sua exclusividade na exploração das riquezas brásílicas, assegurar a exportação direta para o porto de Lisboa e garantir a importação e venda das manufaturas portuguesas aos colonos, as medidas de controle e fiscalização efetuadas não se mostraram suficientes para impedir as frequentes ações de contrabando que envolveram os principais portos do Brasil (RUSSELL-WOOD, 1998). Um panorama da ineficiência do poder da Coroa lusa em impedir as ações clandestinas que enfraqueciam a sua soberania no comércio atlântico com o Brasil foi apresentado por Russell-Wood (1998):

O contrabando era corrente em terra e em alto mar: para África (ouro, tabaco), Europa (ouro, diamantes, tabaco, pau-brasil), outras partes das Américas (Guianas, Peru, Rio da Prata: açúcar brasileiro e escravos em troca de prata e peles). A porosidade era endêmica. A perda financeira para os negociantes metropolitanos e para o Erário Régio era de peso. Assim sendo, tornava-se pública e manifesta a inabilidade da Coroa ou das autoridades metropolitanas em controlar, ou mesmo limitar, esta orquestração ilícita dos rendimentos. De outro lado, o sucesso de tais práticas animaram o espírito colonial, gerando um sentimento de auto-suficiência ou de estar no controle, de ter o capital, os produtos, o potencial humano e os meios para pugnar por sua independência de ação (RUSSELL-WOOD, 1998).

A normativa lusa atendeu a esta imperativa necessidade de proteção do comércio ultramarino gerado na colônia brasileira e à defesa desta conquista. Através do estabelecimento de medidas preventivas e ordens a serem executadas sobre a presença de embarcações estrangeiras no litoral do Brasil, combinadas à imposição de penas tanto para os inimigos da Coroa quanto para aqueles habitantes que negociassem com as nações estrangeiras, Portugal procurou afirmar o seu monopólio econômico e seu poder metropolitano sobre os colonos.

Esses tipos de ações protecionistas, típicas do processo de acumulação mercantilista, fizeram parte da prática do governo da capitania de Pernambuco. Pelo Regimento dos Governadores de 1670¹¹², ficavam os governantes obrigados por *El Rey* a proceder aos assuntos sobre a guarda e defesa dos portos com "muito cuidado e vigilância", devendo informá-lo sobre as demandas existentes para sua "segurança, da gente, armas, munições e Artilharia". Acompanham esse documento setecentista, que reúne muitas das legislações e medidas portuguesas que orientavam as ações da administração colonial em Pernambuco, alguns tratados de paz e convenções assinados entre Portugal e a França, Holanda e Inglaterra. Neles foram determinadas as formas específicas como os governadores e ouvidores deveriam abordar as embarcações estrangeiras de cada uma dessas nações que pudessem ameaçar a paz da colônia e interferir no comércio ultramarino de soberania lusa. Era expressa a ordem de *El Rey* para que as autoridades coloniais "nam consentirem o commercio dos navios estrangeiros, e sentenciar suas arribadas"¹¹³.

Nesse contexto, os portos pernambucanos, que incluem Jaraguá e aqueles a ele adjacentes, foram tomados como espaços centrais na atuação dos agentes reinóis em solo brasileiro. Foram distintas as formas de abordagem que envolviam a investigação da prática ilegal e a fiscalização das bordas atlânticas, mas, de uma maneira geral, apresentavam-se intimamente ligadas aos espaços portuários, pela vulnerabilidade que emanavam. Uma destas ações, tidas como preventivas, foram os ritos sumários para saber se a causa da arribada era verdadeira ou falsa; se era para se abrigar de tempestade, abastecer-se de mantimentos ou para fazer reparos no navio. Caso não se enquadrasse em uma dessas opções, era tida como potencial ataque à praça. Exames da tripulação e da carga; estabelecimentos de prazos que definiam o tempo máximo que as embarcações poderiam permanecer no porto e, caso o ultrapassassem, seriam consideradas navios piratas e inimigos comuns; e a determinação do número de naus de guerra que configurava uma frota hostil, entre outras, foram disposições normativas que deveriam fazer valer as autoridades pernambucanas.

Essas ações e formas de abordagem dependiam da origem da embarcação que fundeava nas águas brasileiras. Um bom exemplo desta situação está disposto no *Capítulo das pazes celebradas entre as Coroas de Portugal e Inglaterra em 10 de Julho de 1654*, transcrito abaixo:

Cap.º 18. Item será licito ao Povo e Vaçalos de huma das Nações entrar nos portos da outra, e n'elles fazer detença, e com igual liberdade partir-se; não só com Navios mercantes, mas tambem com Nãos de guerra, e de comboy;

¹¹² Publicado na Informação Geral da Capitania de Pernambuco de 1749.

¹¹³ INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco, 1749. In: Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, v. XXVIII. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1908.

seja que a tempestade os haja obrigado a entrar, seja que hajão tomado os taes Portos para se concertarem, ou para comprar mantimentos; comtanto que as Náos de guerra não excedam o número de seis, se entraram expontaneamente, nem poderão as sobreditas Naos fazerem mayor demora nos sobreditos Portos, ou na costa, que a que fôr necessaria para concerto d'ellas, ou para se comprar o de que necessitarem por nam dar ocasião de se interromper o commercio de outras Nações confederadas e amigas, que se alguma vez por qualquer caso chegar aos ditos Portos um numero de Navios extraordinario não lhe será licito entrar n'elles sem primeiro terem licença de quem fôr Senhor do tal Porto, salvo se constrangidos de impulso de tempestade, ou por alguma necessidade urgente o fizerem para evitarem o perigo do mar, e do naufrágio, e n'este caso faram logo presente ao Governador, ou Supremo Magistrado de aquelle lugar a cauza de sua chegada; nem deterão n'aquellas paragens mais tempo do que lhes permitir o Governador, ou Supremo Magistrado sobreditos, nem faram nos ditos Portos ou sítios acto algum de hostilidade, que possa redundar em detrimento de um ou outro estado (INFORMAÇÃO, 1749, p. 218).

Todas essas normas vêm demonstrar como o trato estrangeiro nos portos brasileiros era de grande “inconveniencia” e “prejuizo” para o comércio ultramarino e a Fazenda Real de Portugal, e como o governo local e a Coroa tratavam esse assunto de vital importância para a prosperidade da colônia, o que equivale a dizer, ao sucesso econômico da metrópole.

Outro fator a ser destacado quanto à natureza de um porto colonial como fronteira, é a fiscalização portuária. Martínez Shaw (1997) trabalha o aspecto da competição comercial, associando-o aos complexos aduaneiros que tiveram um importante e característico papel nas cidades marítimas portuárias. O autor destaca a presença imponente dos edifícios aduaneiros na paisagem portuária, resultado do seu papel determinante no funcionamento das atividades portuárias que garantiam a lucratividade dos impérios marítimos. Esta mesma presença pode ser verificada em Jaraguá, onde o edifício da alfândega, atual Museu da Imagem e do Som de Alagoas, destaca-se imponente entre as construções, e pela função alfandegária ter-se incorporado por muito tempo à toponímia da principal artéria do bairro, a presente rua Conselheiro Sá e Albuquerque, cuja antiga denominação – rua da Alfândega – prevaleceu até fins do século XIX, tendo sido substituída pela atual no ano de 1883¹¹⁴.

Quanto ao quesito comunicação, abordamos na seção 1 a dependência majoritária da vida colonial aos portos do mar; cabe agora olhar a questão sob o viés da vulnerabilidade portuária. As bordas oceânicas eram, em alguns casos, senão o único, o mais importante acesso aos centros produtivos e administrativos coloniais. No caso dos grandes centros portuários marítimos, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, que exerciam influência sobre toda a colônia, a comunicação atlântica era fator crucial. Devido às sofríveis condições dos acessos

¹¹⁴ De acordo com Sant'Ana (1999), a primeira proposta oficial de mudança do topônimo ocorreu durante a sessão da Câmara Municipal de Maceió em 2 de abril de 1883.

terrestres¹¹⁵ e a ser o mar o espaço de onde se originavam as ameaças externas – os inimigos europeus da Coroa portuguesa vinham do outro lado do Atlântico –, a costa brasileira e os seus portos correspondiam ao ponto frágil da dinâmica colonial, que necessitava de constante vigilância e, em alguns casos, de defesa bélica para que se assegurassem as condições necessárias à colonização desses espaços de bordas.

Esta condição foi ainda mais acentuada no século XVI, quando as primeiras povoações concentravam-se no litoral, fato que levou Frei Vicente do Salvador a dizer que os habitantes do Brasil contentavam-se em “andar arranhando ao longo do mar como caranguejos”. Segundo Johnson e Silva (1992), o Brasil nos quinhentos era “uma espécie de arquipélagos de entrepostos comerciais”, e por quase todo este século “o principal destino do Brasil e da sua economia foi oceânico e europeu”, observação que assevera a importância dos portos marítimos e sua inquestionável necessidade de defesa por parte do poder português e para os núcleos nascentes, intrinsecamente ligados aos portos.

Fica evidenciado, portanto, o caráter militar e de vigilância de que se revestiam os portos no período colonial. Por esses espaços centralizarem, quando ameaçados, as ações das autoridades judiciais e militares, certamente foram foco de atenção dos habitantes locais, que deveriam ver com grande expectativa e temor as operações que tinham como palco o porto do mar da localidade onde viviam, sobretudo numa situação de conflito bélico, como foi a guerra holandesa. Portanto, não só a gente do mar, mas os colonos portugueses e os donatários mantiveram-se, desde o início, atentos aos perigos vindos do Atlântico, que chegavam primeiramente aos portos, pela atração que estes exerciam.

Foram assim as frágeis fronteiras entre o Atlântico e as terras brasileiras um ponto crítico para comunicação, transporte, defesa e comércio dos núcleos urbanos coloniais, esferas estas que alicerçavam as diversas atividades mantenedoras da vida colonial no Brasil e sua posição de dependência da metrópole. Por todas as razões apresentadas acima, os primeiros núcleos urbanos, juntamente com seus portos, foram espaços centrais sob o ponto de vista militar.

4.2. Portos, Arquitetura Militar e a defesa dos domínios portugueses no Brasil

¹¹⁵ Caio Prado Júnior (2012, p. 113) afirma que os caminhos por terra, apesar de indispensáveis, eram irregulares e possuíam muitos obstáculos, sendo “veredas estreitas”, e que esta forma de comunicação “não terá nunca, é certo, a importância das ligações marítimas, bastando para isso o fato de se concentrar na costa a maior parte da população colonial”.

A questão defensiva dos portos esteve no cerne da construção do império marítimo português desde os primórdios da "expansão ultramarina". A assertiva de Miranda (2006, p. 26) de que "A arquitetura deste império fundava-se mais no domínio e segurança das rotas marítimas (para o Atlântico, Índico e Pacífico), do que no controle, mais 'familiar' e direto, do espaço terrestre", é esclarecedora sobre a posição cimeira da função portuária nas ações de defesa dos domínios lusitanos, principalmente sobre o "mundo atlântico" e nos primeiros séculos do Brasil colonial.

Ao centrar suas ações defensivas nas águas marítimas, fazia-se indispensável, para a política colonizadora portuguesa, considerar a defesa das fronteiras entre o oceano e os seus domínios em terra, ou seja, os portos e as cidades e vilas portuárias. Ravina (2002, p. 299) destaca, entre as funções portuárias, a defesa naval, que segundo ele envolve distintos aspectos, como fortificações, armada, corso e arsenais, todos conjugados às esferas econômicas, tecnológicas e culturais.

As ameaças externas ligadas ao comércio ultramarino e seu impacto nas áreas portuárias, descritas na seção anterior, alicerçam a premissa de que as razões econômicas e militares complementam-se quando se trata da proteção dos portos do mar, por serem eles os pontos nodais do escoamento da produção colonial e a entrada das mercadorias portuguesas. A defesa portuária torna-se, assim, uma ação crucial para o estabelecimento do poder metropolitano e sua prosperidade mercantil; esta se acha amalgamada à comunicação entre a colônia brasileira e Portugal através das estradas atlânticas. Tal dependência acentua o nível de importância militar dos espaços portuários como sustentáculo da rede comercial ultramarina entre os diversos centros econômicos e administrativos que participam do sistema portuário colonial.

Em uma situação de conflito bélico, o caráter militar dos portos é acentuado. Os espaços portuários passam a ser espaços estratégicos; dominá-los significava a garantia da manutenção da comunicação e abastecimento de gêneros para a sobrevivência e das trocas necessárias às execuções das táticas de guerra. No caso brasileiro, a dependência entre a metrópole e a colônia servia-se exclusivamente dos portos do Atlântico sul para manter as essenciais comunicações marítimas, uma vez que o verdadeiro centro de poder e de decisões português achava-se do outro lado atlântico, em Lisboa, ainda que contasse a colônia com a capital em Salvador. Até mesmo esta centralidade colonial dependia das ligações costeiras entre as diversas vilas e povoados que se concentravam de forma predominante na costa.

Em função de todas essas particularidades que envolvem ao mesmo tempo a vulnerabilidade e a atração dos espaços portuários, que interferem diretamente no domínio de um território e no pleno funcionamento do comércio marítimo, os atributos geográficos que

favorecem a adoção de um porto para servir ao escoamento da produção e o estabelecimento da comunicação entre os principais centros de poder podem, de maneira oposta, servir aos interesses dos inimigos. Enseadas e baías capazes de abrigar navios de grande calado e uma numerosa armada são espaços a serem considerados quando se trata da defesa bélica do território colonial. Já fundeadouros próximos de vilas e povoados, mas desprotegidos e distantes dos centros alfandegários, representam lugares propícios ao comércio marítimo clandestino.

Barros, A. (2004), ao analisar os diferentes condicionantes que determinam a eleição e a configuração de um porto para servir ao comércio marítimo, aponta para a existência de uma estreita ligação entre o poder político e as necessidades militares dos fundeadouros. Considera este autor que as decisões políticas atuam diretamente sobre os espaços portuários com o objetivo de fazê-los "protegidos e controlados". Desta forma, os portos apresentam-se como um espaço fulcral para se acompanhar o desenrolar das ações de defesa do governo português na sua colônia americana. Assim, são as decisões de caráter político que definem um porto militar, e esta é uma das suas qualidades intrínsecas, nas palavras de Barros, A. (2004):

pelos portos "terem tido quase sempre (senão de forma dominante, pelo menos sempre presente) o já mencionado caráter militar, mais do que qualquer outra obra ou equipamentos públicos [...]. Todos os portos, desde o império romano, conheceram uma componente militar mais ou menos visível (BARROS, A., 2004, p.26).

Para os portugueses em seu projeto colonizador não seria diferente, porquanto muito se aplicaria do conhecimento europeu sobre defesa e estratégia dos portos no Brasil, o que implica dizer, da mesma forma, a proteção das cidades e vilas portuárias, centros irradiadores do povoamento e da administração colonial. Afirma Reis Filho (1968, p. 166) serem as atividades militares no Brasil colônia o "ponto básico da vida e da organização espacial, especialmente nos primeiros anos da colonização". Nos quinhentos, os limitados interesses da Coroa para investir recursos no emprego de artilharia de maior poder de fogo e construções defensivas de melhor técnica e materiais resultaram no deslocamento deste dever essencial à vida colonial para os habitantes, que ficaram responsáveis por defenderem a si e aos locais onde viviam (REIS FILHO, 1968).

Num primeiro momento, em que as ameaças eram advindas do gentio e das nações rivais, e os investimentos lusos eram majoritariamente aplicados nas Índias, a defesa era quase exclusivamente feita pelos próprios colonos, que procuravam utilizar cercas ou muros para defender o povoado onde viviam e, quando possível, contavam com a participação das tribos aliadas nas lutas contra o gentio inimigo (REIS FILHO, 1968). Desta forma, como explica

Kalina Silva (2001), aos colonos lusitanos era atribuída não somente a tarefa de povoar e produzir os efeitos da terra brasileira, mas a de protegê-la: cada colono era "um homem de guerra em potencial".

As transformações políticas e espaciais processadas nos séculos posteriores com o desenvolvimento econômico colonial e o maior interesse do Reino pelo Brasil, levaram à criação de corpos militares e à elaboração e execução de projetos de fortificações por profissionais especializados nos principais núcleos urbanos. Essa mutação reduziu, mas não excluiu, a participação dos colonos nas ações de defesa, através da progressiva centralização do poder militar nas mãos dos agentes régios, em contraposição aos antigos donatários (SILVA, 2001).

No tocante às ameaças externas, representadas pelas nações europeias que almejavam a conquista da América portuguesa, Reis Filho (1968) as qualifica como "mais sérias" em comparação ao perigo trazido pelos autóctones. Por conseguinte, os índigenas, apesar de terem sido difíceis obstáculos à fixação portuguesa na colônia brasileira, não detinham o poder da artilharia inimiga que poderia surgir por mar. É possível exemplificar este fato através da situação enfrentada por Salvador nos primeiros tempos da presença lusa no Brasil, descrita por Mário Mendonça Oliveira (2004).

Realmente, a cidade [de Salvador] nos primórdios da sua fundação, desfrutava de razoável condição de defesa, uma vez que a ameaça imediata era a do silvícola, que não podia opor ao colonizador mais que a ação das suas armas rudimentares, mesmo que hábeis arqueiros, conhecedores do terreno e homens de invulgar coragem. Para isto o precário muro de taipa de pilão, com sabor de defesa medieval, que foi erguido, ainda sob a orientação do mestre Luiz Dias, segundo traçados gerais vindos do Reino, atribuídos a Miguel de Arruda, respondia adequadamente à sua função. O problema é que a cidade cresceu de maneira acelerada, como esclarecem os cronistas, dentre eles Gabriel Soares, e a cobiça crescente de outros povos europeus fez da costa brasileira palco das correrias de corsários, aventureiros e contrabandistas e, mais tarde, de empresas de maior escala, que tornaram a Cidade do Salvador, Cabeça do Brasil, um local desejado (OLIVEIRA, 2004, p.56).

Pode-se inferir da descrição acima que o menor poderio de ataque dos autóctones não exigia infraestruturas militares elaboradas, porém esta situação seria modificada após o crescimento da cidade, que a fez ser cobiçada por outras nações europeias, que podiam invadir a Baía de Todos os Santos, a qual serviu como o grande porto colonial da capital brasileira, "que podia abrigar todas as esquadras do mundo" (OLIVEIRA, 2004, p. 56).

Assim, as ações defensivas de caráter militar estiveram assentes nas práticas coloniais desde os quinhentos, como na forma de os portugueses pensarem e edificarem as primeiras cidades e vilas concebidas pelos engenheiros militares do Reino e aquelas

levantadas pelos capitães donatários. A escolha do sítio e posição geográfica das cidades e vilas era decisão condicionada à observância do fator defensivo, dos padrões do urbanismo português e das demandas por adaptações aos caracteres do espaço brasileiro, de acordo com a mão de obra e os recursos disponíveis.

O processo de formação dos aglomerados urbanos coloniais no Brasil foi, para Manuel Teixeira (2011), "a experiência [...] mais importante para o desenvolvimento do urbanismo português, pela própria dimensão do território e por ser um território anteriormente não urbanizado". Esta experiência resultou da fusão entre os fatores vernáculos e o traçado de um plano regular erudito, que correspondiam, respectivamente, à implantação sobre as linhas naturais do terreno, à adaptação ao sítio e à definição de um traçado regular de base geométrica, geralmente pensado por um técnico de desenho da cidade, engenheiro militar ou arquiteto.

Entre as características desse padrão luso aplicado nos principais aglomerados coloniais, esteve a prática de se escolher um local alto e defensável para o sítio. Essa forma de implantação resultou numa estruturação das cidades coloniais em dois planos: a cidade alta, onde estavam localizadas as sedes dos poderes administrativo, político e religioso e a cidade baixa, que compreendia as áreas portuárias, palco das atividades comerciais (TEIXEIRA, 2011). Além dos grandes centros coloniais quinhentistas, como Salvador, Rio de Janeiro e Olinda, podemos lembrar aqui das vilas alagoanas que remetem a essa imagem e configuração urbana dos primeiros núcleos coloniais: Porto Calvo, Penedo e Alagoas do Sul.

Assim, foi a defesa um dos requisitos indispensáveis do modelo adotado para a fundação das cidades coloniais nos séculos XVI e XVII. Além de serem construídas em cotas elevadas, as cidades situavam-se geograficamente em posição estratégica que privilegiava a proximidade ao litoral, a pouca distância da desembocadura de rios ou nas entradas de grandes baías. Em todos esses casos necessitavam de sistemas defensivos para a sua completa proteção (MOURA FILHA, 2007).

O trecho a seguir sobre o sistema defensivo do Brasil no primeiro século, extraído da tese de Moura Filha (2007), dá a dimensão da forma como eram conduzidos dois assuntos de extrema relevância para a colonização brasileira, a saber, a defesa e a implantação das vilas, além de expor a situação estratégica dos principais núcleos coloniais quanto à sua posição em relação ao mar:

Por fim, verifica-se que a implantação de um sistema defensivo na costa do Brasil, também estava diretamente relacionada com a presença dos núcleos urbanos. Através das cartas de João Teixeira observa-se que, até aquela época, não havia fortificações dissociadas da existência de uma vila e, mais particularmente, das cidades fundadas pela Coroa portuguesa. Ou seja, vilas,

idades e fortificações faziam parte de um único sistema de ocupação e defesa do litoral.

Assim, à entrada da baía da Guanabara havia todo um sistema defensivo associado à presença da cidade do Rio de Janeiro. Em Salvador, as fortificações estavam muito mais próximas do núcleo urbano, guardando seu entorno imediato, provavelmente, por não ser possível em uma baía de tão grandes dimensões, articular de outra maneira a sua defesa. Na Paraíba e Rio Grande, a construção do sistema defensivo e a fundação das cidades foram parte de uma ação única por parte da Coroa portuguesa e compunham um conjunto implantado para atender diversos objetivos imprescindíveis para a colonização daquela região - defesa, povoamento e expansão do território. (MOURA FILHA, 2007, p.127-128)

Reis Filho (1968) também destaca em sua obra a preocupação fundante dos primeiros colonizadores em relação às questões defensivas dos núcleos iniciais, evidenciando como a predileção por sítios de cota elevada foi um padrão dominante, aplicado tanto nos núcleos de grande porte, construídos pelos engenheiros do Reino, como nos de pequeno porte, levantados pelos donatários:

No Brasil a tendência geral dos mais antigos foi a ocupação de sítios elevados. Facilitava-se desse modo a aplicação de um esquema defensivo elementar, e o controle eficiente das vias de comunicação, fossem caminhos ou vias marítimas e fluviais. A solução era aplicada a núcleos de importância diversa, de pequenas aldeias às cidades (REIS FILHO, 1968, p).

Assim, por estarem os portos localizados na cidade baixa, de função comercial marítima, eram os espaços mais vulneráveis ao ataque dos inimigos de maior potencial destrutivo, como acima discutimos. As ameaças externas que podiam romper esta linha tênue entre a imensidão do Atlântico e a cidade alta, naturalmente protegida pela cota elevada, foram uma das preocupações centrais dos colonizadores e governantes dos núcleos urbanos fundados e consolidados após a expulsão ou o extermínio do gentio.

Segundo Teixeira, M. (2011), o modelo português da cidade de colina aplicado aos principais núcleos urbanos coloniais brasileiros, como Salvador, Olinda e Rio de Janeiro, foi, a partir do século XVII, sendo substituído por um novo padrão urbano que passou a adotar locais planos para os sítios e um traçado essencialmente geométrico. Esta mutação se propagou até o século XVIII, quando este novo padrão se consolidou. Muitas vilas e cidades setecentistas foram construídas "com planos absolutamente regulares e geométricos" (TEIXEIRA, M., 2011).

Acompanham essa transformação no modo de pensar os aglomerados urbanos coloniais, conforme explica Reis Filho (1968), a implantação dos núcleos urbanos seiscentistas e setecentistas em sítios junto ao mar ou ao curso de rio, fatores facilitadores de acesso e urbanização, em oposição à implantação quinhentista dos sítios de cota elevada.

Aos poucos, dominado o novo território e escravizada a sua população, dispersaram-se os colonos pelos engenhos. Desaparecem então as preocupações com a adoção de sítios elevados, povoações que se iniciavam buscavam já com frequência terrenos planos, junto às praias e aos rios, com maiores facilidades de acesso e urbanização. Assim, tendo em vista as mudanças dos papéis que iam exercendo os núcleos urbanos, dentro da rede, os sítios viriam a adquirir funções diversas, tanto na escolha para novas povoações, como para as antigas, nas ampliações pelas quais passavam (REIS FILHO, 1968, p. 126).

Entendemos que essa mudança significativa levou a uma estreita aproximação de cidade e porto e foi somente possível pelas frentes de defesa que aniquilaram as ameaças da terra, permitindo a colonização no interior, tendo resultado na necessidade de ampliação da malha urbana em direção à área portuária da cidade baixa. Passava-se a sentir ainda mais a presença dos perigos vindos do mar; a frente atlântica se afirmava na paisagem colonial e a construção de fortificações para os portos passava a ser imperativa. Logo, o espaço portuário passa de forma ampliada e contínua a estabelecer contato com a urbe, expressando assim, com maior força simbólica, sua natureza de fronteira tênue que podia ser rompida pelos inimigos.

Neste contexto, é possível entender a centralização política exercida pelo Reino a partir da segunda metade do século XVII no Brasil como um grande contributo para esta aproximação do núcleo urbano com o porto, em que pese o favorecimento do comércio ultramar nos grandes centros litorâneos com a introdução de comerciantes lusos no tráfico brasileiro em oposição ao poder dos senhores de engenho¹¹⁶.

Por outro lado, a expansão da área da cidade baixa de grandes centros coloniais em função da atividade comercial marítima, em alguns casos gerou problemas para a defesa do espaço portuário, devido à ocupação desordenada destas áreas consideradas críticas para a segurança das conquistas. Estas incompatibilidades e suas implicações negativas podem ser observadas, mais uma vez, nos estudos de Oliveira (2004) sobre a cidade de Salvador, quando cabeça do Brasil:

A cidade baixa foi quem mais sofreu com o crescimento desordenado, quando principalmente, os comerciantes (leia-se o poder econômico), para tirarem partido da exígua faixa de terra entre a escarpa e o mar, cortaram o pé da montanha para a implantação de imóveis, criando maiores problemas com a estabilidade da encosta ou invadiram o mar com construções, tolhendo o campo de tiro dos poucos fortins, estâncias e plataformas existentes e inviabilizando assim, a defesa do porto (OLIVEIRA, 2004, p.59).

¹¹⁶ Estas questões foram estudadas subseção 1.5 O protagonismo dos núcleos portuários na formação urbana do Brasil colonial, e foram embasadas nos estudos de Reis Filho (1968).

Demonstrada a intrínseca relação entre portos coloniais, os núcleos urbanos a eles ligados e a defesa militar do território sob o domínio lusitano, considerando a defesa um item básico da vida colonial e imperativo da organização espacial, este fator esteve no cerne do projeto colonial português para os espaços portuários brasileiros. A questão defensiva era, portanto, primordial para a sobrevivência do homem colonial e a prosperidade do império português, o que justificava a construção de fortes¹¹⁷ nas desembocaduras dos rios ou nas entradas das baías, resguardando os centros produtivos e administrativos que movimentavam o trato ultramarino. Assim, defesa, comércio e povoamento foram questões tratadas de forma indissociável no projeto colonizador para a América portuguesa.

Atendendo às premissas do processo colonizador lusitano para o Brasil, os principais centros administrativos e econômicos marítimos e os pontos costeiros de maior interesse estratégico para a guarda do vasto litoral brasileiro foram foco de sistemas defensivos com a construção de fortificações em seus portos. É neste contexto que refletiremos, de forma sucinta e em uma perspectiva geral, sobre a Arquitetura Militar no Brasil colonial e a atuação e formação dos engenheiros militares. Pormenorizaremos essas questões na próxima seção, quando do estudo dos exemplares da Arquitetura Militar alagoana projetados para Jaraguá e área adjacente no século XVIII.

A Arquitetura Militar colonial foi produto do saber dos engenheiros militares e dos investimentos da Coroa portuguesa na sua formação e na aplicação dos recursos para a construção das fortificações, indispensáveis para garantir a posse da sua grandiosa conquista na América. Nas palavras de Oliveira (2004, p. 88), "Preconceitos à parte, ninguém pode fazer a historiografia da arquitetura e do urbanismo, principalmente de Portugal e do Brasil, ignorando o papel da engenharia militar".

Muito embora as obras de defesa das cidades tenham sido realizadas por arquitetos, mesmo antes do surgimento da artilharia, foi esta inovação tecnológica bélica que transformou profundamente a forma de se construir as cidades e defendê-las, como também redefiniu o perfil dos profissionais que as projetavam. Antes, eram os arquitetos que se ocupavam da proteção das cidades; com o advento da artilharia, nasceram os engenheiros militares, que passaram a se ocupar da Arquitetura Militar (BUENO, 2011).

¹¹⁷ Deve-se recordar, conforme explica Ravina (2002), que os investimentos nas áreas portuárias reservaram-se prioritariamente às fortificações. Por não haver necessidade de se despender com a construção de obras de infraestruturas portuárias de grande porte, caras e de duração imprevisível, pois, no início, o transporte das cargas podia ser resolvido de maneira simples (utilizando-se a mão de obra abundante, como foi a escrava no caso brasileiro, e com pequenas embarcações), as obras de engenharia civil foram escassas (RAVINA, 2002). Por isso, a atenção dedicada pelos poderes centrais aos portos esteve, de forma dominante, focada na área defensiva, como forma de proteger os interesses estruturantes da manutenção de seus domínios e a geração de riquezas através do comércio marítimo.

A eficiência da artilharia condenou o muro alto ao desuso e revolucionou a arte de fortificar, que consistia num “sistema fechado de muros baixos e mais espessos, onde o flanqueamento é quase uma obsessão”, segundo Oliveira (2004, p. 22). É neste bojo de inovação tecnológica construtiva na área militar e defesa das cidades que surgem as fortificações abaluartadas. O baluarte, invenção italiana, foi o elemento que se afirmou, de forma dominante, na arte de fortificar do século XVI ao século XVIII (OLIVEIRA, 2004).

Sobre os engenheiros militares, a eles não competia apenas a arte de fortificar, mas também conceber a arquitetura civil e religiosa, assim como resolver os problemas de infraestrutura urbana. Por esse vasto campo de atuação, fazia-se sentir a importância desses profissionais de prestígio nos diversos aspectos da vida colonial nos tempos de paz e de guerra; além do mais, passaram os engenheiros militares a atuar no campo da cartografia, sendo responsáveis pelo levantamento das conquistas lusas além-mar e do território português¹¹⁸.

Assim, esta nova forma de pensar a defesa das cidades a partir do domínio da técnica da fortificação abaluartada e do potencial militar da artilharia ficou a cargo dos engenheiros militares, que se ocuparam em desenvolver a Arquitetura Militar como uma ciência. Esta era uma profissão erudita e de natureza militar, que exigia um saber especializado dentro da carreira militar, subordinada diretamente às ordens régias. Consistia em um saber fazer intelectual pautado pelos tratados militares e era fruto da experiência de campo, resultante da superação das dificuldades impostas pelas condições naturais locais (BUENO, 2001).

A Arquitetura Militar era uma ciência e os engenheiros militares eram valorosos oficiais do exército, versados na *sciencia* e *practica* da profissão, que serviam como braço direito da Coroa em tempos de paz e de guerra. A atividade deveria se reservar à nobreza – quer nos parece, no entanto, que isso não ocorria em Portugal, em virtude do desinteresse da elite pela matéria (BUENO, 2011 p.131).

A criação de centros de formação profissional de engenheiros militares fez parte do escopo político do Reino português para a defesa do seu território e para a expansão e consolidação das suas possessões na África, Índia e Brasil. De acordo com Bueno (2011), em Lisboa foi criada pela primeira vez, em 1641, uma instituição voltada ao ensino da Arquitetura Militar pelo poder português. Em 1647 este centro de ensino foi transferido de local, passando a ser conhecido por *Aula de Fortificação e Arquitetura Militar, Academia Militar* ou *Aula Régia*. Esta instituição serviu de modelo para as várias *Aulas Militares* implantadas

¹¹⁸ De acordo Bueno (2001), o século XVII marcou o fim da profissão de cosmógrafo-mor e o início da atuação dos engenheiros militares no campo da cartografia. Esta mudança ocorreu diante da necessidade cada vez maior da Coroa lusa de consolidar suas posses e garantir a defesa do trono no âmbito da guerra da Restauração.

nas colônias portuguesas a partir de fins dos seiscentos: Salvador (1696), Rio de Janeiro (1698-1699), Goa (1699), Angola (1699), São Luiz do Maranhão (1699), Recife (1701) e Belém (1758). A supracitada autora esclarece como funcionavam essas primeiras instituições, que inauguraram o ensino da arquitetura na colônia:

As “lições teóricas e práticas” eram ministradas pelo engenheiro-mor do reino (no caso, de Lisboa) ou pelo engenheiro-diretor de uma província ou engenheiro-chefe de determinada praça, acompanhados de um professor assistente. Destinavam-se prioritariamente a um número reduzido de *partidistas* (que oscilou entre três, quatro, seis, dez e doze) – jovens membros da estrutura do exército com especial talento para a profissão, que eram remunerados e anualmente examinados “... para ver se adiantão nos estudos e se tem genio”. Todavia, o curso não se restringia a esses partidistas, admitindo outros estudantes civis que, de livre e espontânea vontade, desejassem aprender a matéria, sem benefício de bolsa de estudo – fato que amplia ainda mais seu alcance (BUENO, 2011, p. 139).

Desta forma, os engenheiros militares e os *partidistas*, sempre em número inferior às demandas, tiveram que atuar distantes das suas praças, em diversos cantos da colônia, tendo muito contribuíram para a formação urbana do Brasil, a defesa e o controle deste extenso território atlântico. Nesta dinâmica, podemos afirmar que um dos principais campos de atuação desses profissionais foram os espaços portuários, quando o objetivo foi agir em favor da Coroa portuguesa na defesa, mapeamento e controle da sua conquista americana, que dependia das pontes sobre o Atlântico e foi gestada como reflexo desta condição.

Esclarecidos os principais fatores que definem a relação entre a vulnerabilidade dos portos e sua necessidade defensiva, que se estende à proteção dos núcleos portuários conectados aos ancoradouros e perpassa de forma crucial as questões da Arquitetura Militar, passemos nas páginas que seguem a estudar o porto de Jaraguá na sua função de porto militar na guerra holandesa. Esse tema envolve a investigação de um sistema defensivo e da Arquitetura Militar produzida nesse instável momento histórico.

4.3. Jaraguá no cenário da guerra holandesa

O “bonissimo Sorigidouro pera hũa harmada”, esta qualidade diferencial assumida por Jaraguá em relação aos outros portos alagoanos descritos nas cartas elaborada em 1640 por João Teixeira Albernaz, denuncia de maneira evidente a pronta relação entre a capacidade dos portos abrigarem uma armada e a sua vulnerabilidade, característica que ganha ainda mais importância num contexto de guerra.

Desta forma, o caráter militar dos portos se apresenta nessa seção como a principal questão a ser discutida no cenário da guerra holandesa (1630-1645), um dos eventos

históricos mais importantes do Nordeste brasileiro no período colonial, uma época de grande instabilidade política do governo português, marcada pela União Ibérica. Neste período, como vimos na seção 1, sob a dominação dos Felipes, a mundialização ibérica fez dos portos um elemento conector das quatro partes do mundo conhecido, fato que fez do Atlântico um campo de batalhas entre aqueles impérios que disputavam com esta dinastia um lugar no próspero comércio atlântico.

Neste cenário de embates, todo o território alagoano – seus caminhos, vilas, povoados, centros produtores e portos – passam a servir aos propósitos da nação que obtivesse sucesso na sua conquista, portugueses ou holandeses, que segundo suas necessidades estratégicas definiam a forma como proceder ao uso do espaço colonial e se deveria ser (re)ocupado ou destruído. Sob esta perspectiva, Jaraguá, enquanto porto do mar, passava a ser usado transitoriamente por tropas que desembarcavam na praia solitária a caminho dos centros de defesa ou pontos de ataques, a depender do ponto de vista dos que se enfrentavam. Desta forma, o caráter militar dos portos se apresenta nessa seção como a principal questão a ser discutida no cenário da guerra holandesa (1630-1645), um dos eventos históricos mais importantes do Nordeste brasileiro no período colonial, uma época de grande instabilidade política do governo português, marcada pela União Ibérica. Neste período, como vimos na seção 1, sob a dominação dos Felipes, a mundialização ibérica fez dos portos um elemento conector das quatro partes do mundo conhecido, fato que tornou o Atlântico um campo de batalhas entre aqueles impérios que disputavam com esta dinastia um lugar no próspero comércio atlântico.

Neste cenário de embates, todo o território alagoano – seus caminhos, vilas, povoados, centros produtores e portos – passa a servir aos propósitos da nação que obtivesse sucesso na sua conquista – Portugal ou Holanda –, que segundo suas necessidades estratégicas definiam a forma como proceder ao uso do espaço colonial e se este deveria ser (re)ocupado ou destruído. Sob tal perspectiva, Jaraguá, enquanto porto do mar, passava a ser usado transitoriamente por tropas que desembarcavam na praia solitária, a caminho dos centros de defesa ou de pontos de ataques, a depender do ponto de vista dos que se enfrentavam.

Nosso propósito aqui é demonstrar como as qualidades superiores de Jaraguá passam a ser valorizadas neste cenário excepcional de guerra e como este porto serviu principalmente aos portugueses para a comunicação e o transporte com a região das lagunas, Alagoas do Sul e do Norte, que foram o quartel-general dos comandantes lusos durante os primeiros anos do embate militar. Não pretendemos esmiuçar os fatos históricos já tão difundidos sobre a guerra holandesa pelos historiadores alagoanos e pernambucanos, mas apenas situá-los em relação às fortificações construídas e às operações realizadas nos portos alagoanos usados

na guerra, com destaque para nosso objeto de estudo. Para isso, recorreremos ao estudo da obra de Duarte Albuquerque Coelho, quarto donatário da Capitania de Pernambuco – *Memórias Diárias da Guerra no Brasil* – e aos relatórios dos comandantes neerlandeses enviados aos órgãos superiores da Companhia das Índias Ocidentais (WIC), que tratavam dos centros produtores, portos, fortificações, defesa e estratégias desta nação para a parte sul de Pernambuco.

Além dessas fontes textuais, utilizamos os mapas portugueses e holandeses produzidos na época da guerra, para demonstrar a vocação atlântica portuária de Jaraguá segundo os fatores de natureza militar impostos pelo conflito. Foi imprescindível nos debruçarmos sobre a análise destas cartas que registraram o território de Alagoas no século XVII para entender como os fatores geográficos associados à comunicação e ao transporte com os principais núcleos de povoamento alagoanos influenciaram diretamente na escolha não só de Jaraguá, mas do porto dos franceses e da Barra Grande para servirem às estratégias militares segundo as táticas das nações rivais, a fim de avaliar qual o reflexo desse processo na formação do território e o contributo para Jaraguá.

O contexto de agitação política no qual estava imersa a metrópole portuguesa durante a União Ibérica, juntamente com a desproteção em que se encontrava a costa pernambucana, facilitou o ataque inimigo. Esta situação acentuava a vulnerabilidade dos portos do mar, acessos fáceis aos centros econômicos e de poder.

Pode-se ter uma ideia desse panorama que antecede os conflitos a partir da situação exposta por Duarte Coelho de Albuquerque em suas *Memórias diárias da Guerra no Brasil*, na qual fica patente o descuido dos portugueses com a defesa da capitania de Pernambuco.

Finalmente, para mais animar a empresa, fazião notar que a terra do Brasil se achava no mesmo estado em que Francisco Draque observou a maior parte dos portos e logares das Índias quando passou a ellas: que era um notável descuido de fortificações e de defensas; e que se a cidade de S. Salvador estava um pouco fortificada por tê-la escarmanentado a primeira expedição, não era assim Pernambuco, praça para elles mais importante e das maiores do Brasil, compreendendo em sua largura 60 leguas, só de costa, que começavão em 7° 2/3 de latitude austral no rio de Santa Cruz, que fórma a ilha de Itamaracá, e findavão no rio de S. Francisco e 10° 1/2 contando mais de cem engenhos, muitos canaviais de assucar, muito excelente pao-brasil e outras tintas, tabaco, algodão, gengibre e outras drogas (COELHO, D., 1855, p.3-4).

A cobiça dos batavos pelo território pernambucano sob a posse dos portugueses e também dos espanhóis, no contexto da União Ibérica, esteve ligada primordialmente a sua capacidade produtiva econômica, baseada na indústria açucareira, conforme assevera Gonsalves de Melo (1981, p. 8): "o interesse holandês pela produção açucareira, o qual se explica em larga parte a iniciativa holandesa". Os fundeadouros marítimos alagoanos, por

servirem para o escoamento dessa mercadoria para o porto do Recife, eram pontos fulcrais não só sob esta perspectiva mercantil, mas sob a lógica estratégica para o estabelecimento das comunicações entre mar e terra.

As ações militares portuguesas e neerlandesas concentraram-se nos pontos relativamente distantes da borda atlântica, nos principais núcleos de povoamento do sul de Pernambuco, surgidos entre fins do século XVI e início do século XVII, e que concentravam a produção açucareira e de gado: Porto Calvo, Alagoas do Sul, Alagoas do Norte e Penedo – este último teve uma maior participação após 1637, quando da chegada de Maurício de Nassau ao Brasil (1637-1644). Em todos esses povoados foram construídas fortificações de maior e menor porte pela WIC e pelas forças ibéricas.

As lutas violentas travadas nas terras alagoanas entre os holandeses e as tropas lusohispânicas ocorreram entre os anos 1631 e 1637, após os invasores terem conquistado Recife e Olinda. Foram as frentes neerlandesas sucessivamente conquistando as praças de norte a sul, até que os portugueses, sob o comando de Mathias de Albuquerque e do Conde de Bagnuolo, foram obrigados a se refugiar na região das lagoas. Em Alagoas do Sul e Santa Luzia do Norte, a que chamavam Alagoa do Norte, fizeram os comandantes lusitanos seus quartéis-generais. Após estabelecidos nessa região, investiram os portugueses contra os inimigos que haviam conquistado Porto Calvo, quando conseguiram sair vitoriosos por retomaram esta praça, mais próxima ao centro de operações holandesas localizado em Recife e Olinda. A situação do domínio luso sobre o sul de Pernambuco só se modificaria, a favor dos batavos, com a chegada do conde Maurício de Nassau em 1637 (JORGE, 1901). Trataremos deste primeiro momento da guerra e seu impacto na região lagunar, a qual estava ligado Jaraguá, conforme discutido nas seções anteriores.

Nesse período bélico, os atributos naturais de Jaraguá o colocavam em posição cimeira em relação aos demais ancoradouros da costa alagoana para a sua utilização como porto militar: o fundo limpo, o desembarque junto à praia, onde era possível fundear um número grande de embarcações de alto bordo, águas calmas por ser protegido pelos arrecifes dos ventos e marés. Essas circunstâncias favoráveis o levaram a ser reconhecido como um porto seguro ao sul de Pernambuco, qualidade que de forma inversa estava associada também a sua vulnerabilidade e a sua capacidade de abrigar armadas inimigas, como já foi abordado.

Assim, Jaraguá, "o boníssimo surgidouro para uma armada", juntamente com o porto dos franceses, próximos à barra das Alagoas, e a Barra Grande, porto do mar para Porto Calvo, foram usados para a execução das táticas militares de portugueses, espanhóis e batavos. Contudo, veremos que apesar da condição superior deste ancoradouro no elenco de

portos do sul de Pernambuco, Jaraguá, ao norte da barra das Alagoas, não recebeu maiores atenções que o porto dos franceses, este mais frequentado e próximo por terra da vila de Alagoas do Sul¹¹⁹.

Sobre os atributos naturais de Jaraguá a favor da sua função militar, a ser defendido e utilizado para a execução das operações de guerra, são relevantes as cartas do Atlas do Brasil de João Teixeira Albernaz de 1640, publicado na obra *Descrição de todo o Maritimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil*, já diversas vezes abordado na seção precedente, e cuja informação sobre Jaraguá, como sendo "bonissimo Sorgidouro pera hũa harmada", intitula esta seção.

O texto que antecede as cartas 20^a e 21^a do trabalho cartográfico em questão refere-se à costa austral de Pernambuco e contém informações relevantes sobre a capacidade dos navios que podem surgir em cada um dos principais portos do mar e barras dos rios desse trecho da costa. O cartógrafo elenca como sendo os principais os seguintes portos deste trecho atlântico: barra do rio São Miguel, o porto dos franceses e a ponta de Jaraguá, conforme se pode comprovar da transcrição a seguir:

Do Rio de São Fr.^{co} vai continuando a costa do Nornodeste os Portos e Rios principais são, os seguintes; o Rio de São Miguel tẽ hua barra da banda do Sul pola qual, entrão Caravelas e Pataxos mas tẽ hũs baixos, da banda de fora da Barra que há mister, piloto que saiba entrar, pera dentro; o Porto dos francezes em que podẽ entrar, navios grossos. tẽ a barra da banda do sul; **A ponta de laraguaya, faz hũ porto, que está em .10. graos largos. em q podẽ surgir grandes navios, e, em grãde, cantidade, a entrada he pola banda do Norte. E na mesma, ponta tẽ agoa, bonissima, he bom porto, emparado cõ, o Recife.** toda esta Terra, he da Capitania de Pernãobuco tão fertil, e Ricam como se sabe (DESCRIPÇÃO, 2001, grifo nosso).

Nas referidas cartas há informações sobre muitas das barras e portos identificados ao sul de Pernambuco. Nos principais pontos de ancoragem, como Barra Grande, Jaraguá e o porto dos franceses, são detalhados pelo cartógrafo, em pequeno texto, o fundo e o tipo de embarcações em que podem surgir os navios. O texto que antecede a 21^a carta, além de destacar a Barra Grande como um dos principais portos de Pernambuco, fornece importante indicativo de que a descrição dos portos registrada nas cartas está também associada a sua capacidade de desembarque de infantaria, o que reflete o contexto de produção desta peça cartográfica no período da guerra holandesa, como se pode observar abaixo:

Toda esta Costa, ate o Cabo de Santo Agostinho, corre ao Nornordeste, tẽ, muitos surgidouros, barras, e Portos, dentro dos Recifes, o principal he a barra grãde, que está, em, altura de nove Graos e hũ terço largos, e outros, como na demonstração cõ muita, clareza se podẽ ver; e do Cabo de Santo

¹¹⁹ A posição estratégica do porto dos franceses em relação à Alagoas do Sul, em detrimento do de Jaraguá, já foi discutida na seção 2, e definiu não somente a adoção desse porto para o escoamento da produção, mas como se pôde atestar nessa seção, também para o uso militar.

Aagostinho pera o Norte tão bẽ â alguns, surgidouros, de menos importancia, como he a Calhe^{ra}. Junto, ao mesmo Cabo, o Porto de Mria gtz. a Candelaria, estes âtez de Pernãobuco; **em todos os sobreditos, portos, podẽ, dezêbarcar Infantaria** (DESCRIPÇÃO, 2001, grifo nosso).

Podemos constatar, mediante os dados reunidos na Tabela 12 sobre a capacidade dos portos e barras segundo a obra original de Teixeira Albernaz de 1640, que além de o cartógrafo ocupar-se em descrever o tipo das embarcações que podiam fundear em cada porto ou entrar em cada barra, buscou também informar, unicamente no caso de Jaraguá, que este servia para abrigar armadas, conforme já havia referido na parte textual da obra.

Tabela 12 – Capacidade dos portos e barras alagoanos segundo descrição contida nas cartas 20^a e 21^a da obra <i>Descrição de todo o Marítimo da terra de Sta Cruz chamado vulgarmente Brazil</i>, de João Teixeira Albernaz, 1640	
Acidente geográfico	Informação contida na obra
Rio São Francisco	Barra do Rio, de S. Fr ^{co} . tẽ fundo para caravelas E pataxos
Porto dos franceses	Porto dos Françaes. Entraçe pola banda do Sul, podẽ surgir nele Naos Grosas
Barra da Lagoa do Norte	Barra da lagoa do Norte cõ 12 Palmos de Agoa
Ponta de Jaraguá	Ponta de Jaraguara bonissimo Sorgidouro pera huã harmada
Rio Camaragibe	Rio de Camaragibe tẽ barra Pera Navios pequenos
Barra Grande	Barra Ggrãde tẽ oitenta braças de largo e surgẽ no porto em 6 e 7

Fonte: DESCRIPÇÃO, 2001.

Comparando os dados sobre os ancoradouros e barras contidos nos textos e nas peças cartográficas, é plausível afirmar que Jaraguá, juntamente com a Barra Grande, possuíam condicionantes geográficos favorecedores de suas vocações portuárias segundo a capacidade de embarcações e a qualidade de seus fundos; os únicos cuja localização exata foi fornecida por Teixeira Albernaz: Jaraguá “*que está em .10. graos largos*” e Barra Grande “*em, altura de nove Graos e hũ terço largos*”. Jaraguá, ao contrário da Barra Grande, que igualmente se apresenta como um dos principais surgidouros, foi o único porto em estudo que teve suas qualidades associadas à capacidade em abrigar um número maior de navios, uma armada, característica valorizada quando se tratava de assuntos militares, como foi o caso da guerra holandesa.

Do lado holandês, esses mesmos portos são mencionados por sua capacidade superior. Nascimento (2012) destaca a Barra Grande segundo essa mesma condição favorecedora de Jaraguá para o desembarque de grande frota. Consta na obra de Laet¹²⁰,

¹²⁰ Johannes de Laet. Descrição das Costas do Brasil, e mais para o sul até o Rio da Prata, etc. Tirada de jornais de bordo, declarações oficiais etc. de 1624 a 1637. In: Roteiro de um Brasil Desconhecido. Manuscrito da *John Carter Brown Library*, Providence. KAPA Editorial, 2007.

consultada por este autor, o seguinte apontamento: "tem tanta profundidade que uma carraca carregada poderia entrar nela; e, dentro do Porto, há bastante espaço para mil navios".

Os relatórios holandeses de 1638¹²¹ e 1640¹²² apresentam Jaraguá como integrante de uma classe de portos considerados seguros e adequados ao abrigo de embarcações de grande calado, ao lado do porto do Recife e do Cabo de Santo Agostinho, assim como os portos pertencentes ao território alagoano, a saber: dos franceses, Barra Grande e Coruripe. Desses dois relatórios, o escrito em 1640 por Andriaen van der Dussen traz informações detalhadas em comparação ao anterior sobre o uso de cada um dos fundeadouros alagoanos para o desembarque das tropas portuguesas. Por sua relevância, transcrevemo-lo abaixo:

5) **Barra Grande** é uma baía fechada por um arrecife, própria para recolher navios grandes e como tem mais de uma milha de extensão pode abrigar um número vultoso deles. Está situada entre Porto Calvo e Una, tendo sido o local das tropas do Conde Bagnuolo em seguida ao encontro com o falecido Almirante General Pater; 6) **Ponta de Jaraguá, duas milhas ao Norte de Alagoas é também uma baía situada atrás de arrecifes e onde navios grandes podem ficar abrigados, sendo que foi aí que Dom Luís de Rojas y Borja desembarcou a sua tropa**; 7) **Porto dos Franceses**, uma milha e meia ao Sul de Alagoas, é razoavelmente profundo, mas estreito. Aí os Capitães Vidal e Magalhães desembarcaram com sua gente, isto é, cerca de 40 a 50 homens e ainda permanecem em atividade em terra; 8) **Coruripe** é uma bonita baía, onde os navios grandes podem entrar para abrigar-se, sofrer limpeza ou reparos (MELLO, 1981, p.139, grifo nosso).

Portugueses e holandeses, atentos às condições de fundeação de cada porto e barra da parte austral de Pernambuco, do ponto de vista da capacidade de abrigo de embarcações com propósitos militares, identificaram Barra Grande ao norte e Jaraguá ao centro como os melhores portos. Com exceção de Coruripe, que parece ter tido um papel inferior, apenas destinado à manutenção das embarcações, o porto dos franceses teve destaque neste panorama estratégico para atender à função de porto militar. Pela descrição acima, percebe-se como os três principais fundeadouros a serviço militar da Coroa ibérica foram fulcrais para as ações das tropas luso-hispânicas, seja na defesa de Porto Calvo, seja na de Alagoas.

O uso de Jaraguá como porto militar, registrado no relatório holandês apresentado acima, foi também narrado por Duarte Coelho, pela importância que representou o tão esperado desembarque do mestre de campo, general D. Luís de Rojas y Borja, juntamente com as tropas que foram acudir o Conde de Bagnuolo e Mathias de Albuquerque, que se

¹²¹ Breve Discurso sobre o estado das quatro Capitánias conquistadas no Brasil, pelos holandeses, 14 de janeiro de 1638. J. Maurice Conte de Nassau; M. Van Ceullen; Adriaen van der Dussen. Segundo Gonsalves de Melo (1981, p. 73), ele "é o primeiro relatório geral acerca do Brasil conquistado, redigido no tempo de Maurício de Nassau-Siegen (1637-44)".

¹²² DUSSEN, Andriaen van der. Relatório sobre o Estado das Capitánias conquistadas no Brasil, apresentado pelo Senhor Adriaen van der Dussen ao Conselho dos XIX na Câmara de Amsterdam, em 4 de abril de 1640. In: Mello (1981).

encontravam na região lagunar. Registrou-se a 30 de novembro o desembarque do socorro aos portugueses enviados da Espanha em 1635. Tratava-se de um grande contingente: a armada trazia setecentos portugueses e mais outro terço de quinhentos castelhanos, além de alguns artilheiros, como se pode constatar na narrativa de Duarte Coelho (1855):

No dia 30 [de novembro] começou a indantarua a saltar em terra na ponta de Jaragirá, uma légua ao norte da barra das Lagunas, fazendo o mesmo D. Luiz de Roxas e Borja e todo o mais socorro, estando em terra á sua espera o nosso general com a gente que tinha, depois de tomar os caminhos, **porquanto estava mais perto do inimigo em uma praia raza, por onde podia elle sem embaraços vir marchando, tendo a tres léguas dali as suas fortificações de Peripueira e doze náos que vierão tomar barlavento de nossas armadas.** Veio mais outro terço de quinhentos Castelhanos [...]. Vierão tambem setecentos Portuguezes sem mestre de campo nem sargento [...]. Estas armadas trazião-nos doze pelas de artilharia grandes e pequenas, com todo o seu trem e alguns artilheiros [...] (COELHO, D., 1855, p.).

Além desse episódio, registrado em documentos primários, Jorge (1901), sem que mencionasse a fonte, relata um encontro ocorrido em Jaraguá já nos tempos de Nassau, em 1638, entre uma frota neerlandesa de "41 vasos", que seguia para o sul, e quatro navios portugueses que desembarcavam munições e gente na praia.

O Conde da Torre [D. Fernando de Mascarenhas, governador geral do Brasil], após haver dado suas instruções (que peccavam por baldas de harmonia e rigoroso definido) a Camarão, a André Vidal de Negreiros, etc., deixou o porto da cidade da Bahia, no dia 19 de Novembro; no dia 13 de Dezembro apareceu em frente ao porto das Alagoas, com o fim de ter noticia do inimigo, e de ahi desembarcar munições para serem distribuídas ás tropas de terra. Já nesse tempo se achava Nassau em condições de affrontar o temivel armamento do Conde da Torre: e os 41 vasos holandezes ao mando de W. Coonelisson Loos, seguindo para o Sul, surpreenderam os quatro navios, que tinham ficado em Jaraguá descarregando munições; e suas tripolações, para poderem salvar-se, deixaram que varassem em terra ditos navios (JORGE, 1901, p. 55).

Pelo conteúdo analisado das fontes lusas e neerlandesas até o presente momento, podemos concluir que o porto mais utilizado na guerra para abastecer a região lagunar de víveres, suprimentos de guerra e tropas fora o do francês, uma vez que estava mais próximo por terra da vila de Madalena, na lagoa do Sul, e o da Barra Grande, este principalmente usado pelos batavos para estabelecer comunicações com o porto de Recife, sede do poder holandês em Pernambuco.

No caso de desembarque de uma grande tropa e armadas, caso da de Luís de Rojas e Borja, deveria ser utilizado o de Jaraguá, por ter sido, entre os demais, o único capaz de abrigar uma armada como aquela, fazendo jus ao seu predicativo de "bonissimo Sorgidouro pera hũa harmada". É possível também inferir, independentemente da frequência em que

ocorreram os desembarques, que no momento em que Bagnuolo e Mathias de Albuquerque encontravam-se nas “Lagunas”, foram ambos os portos, dos franceses e Jaraguá, utilizados para se despachar as informações, receber e enviar os gêneros alimentícios produzidos nas Alagoas, para o abastecimento das tropas portuguesas e o desembarque dos socorros vindos da Bahia, Portugal e Espanha. Por outro lado, assim como havíamos apresentado na seção 2, o fato de Jaraguá ter sido usado para o escoamento de mercadorias no lugar do porto dos franceses, em casos nos quais as condições naturais não permitissem a fundação neste porto, deve também haver ocorrido durante a guerra holandesa.

Outro ponto que pode ter favorecido o porto dos franceses em relação ao de Jaraguá foi a proximidade de Jaraguá a Paripueira, de apenas três léguas, onde os holandeses levantaram dois redutos em 1635. Este ponto fortificado batavo no litoral, que ficava entre as praças de Alagoas do Sul e Porto Calvo, fazia do desembarque das tropas luso-espanholas em Jaraguá algo potencialmente perigoso, assim como explicou Duarte Coelho (1855) no trecho transcrito acima. Do lado holandês, segundo explicou Consoli (2011), foi justamente a partir da chegada do socorro dos portugueses e da abertura de um novo caminho entre as Lagunas e Porto Calvo que o sítio fortificado de Paripueira passou a perder importância militar:

Paripueira começou a perder a sua importância militar e estratégica quando os holandeses foram informados por alguns escravos fugidos que os portugueses, retirados em Alagoas, tinham aberto um novo caminho no interior para chegar a Porto Calvo. Além disso, os holandeses descobriram que uma frota europeia tinha desembarcado no porto de Jaraguá, trazendo soldados e munições para dar apoio a tropas que iam seguir para Porto Calvo (CONSOLI, 2011, p. 31).

A escolha dos comandantes portugueses por Alagoas do Sul e do Norte como espaços estratégicos para funcionarem como centro das operações de guerra foi pautada por uma questão essencial: a proximidade destes núcleos aos portos do mar, condição vital para a realização das operações de defesa e abastecimento. Esta opção estratégica, orientada pela questão portuária, fez dos portos dos franceses, de Jaraguá e o da laguna, cuja localização não conseguimos precisar se na barra das Alagoas ou na própria lagoa do Sul, fundadores essencialmente militares no contexto da guerra.

Conforme esclareceu o donatário de Pernambuco em suas memórias, Alagoas do Sul, onde Mathias de Albuquerque havia se instalado por ser “mais defensável e demandar por isso menos trabalho”, permitia a triangulação da comunicação austral do território pernambucano entre os três melhores portos lá existentes: o dos franceses, o de Jaraguá e o das lagunas, fazendo deles os surgidouros das armadas lusitanas, conforme se esclarece no trecho a seguir:

A 29 chegamos à do Norte, onde estava o Conde de Bagnuolo, e conferenciando com ele acerca do cumprimento das ordens de el-rei, resolveu-se a ocupação imediata da Alagoa do Sul, por ser mais defensável e demandar por isso menos trabalho; além de **ficar no centro dos três portos, a saber, o de Jaraguá, o das Alagoas e dos Franceses, os quais muito convinha conservar para surgidouro de nossas armadas [...]** (COELHO, D., 1855, p.117, grifo nosso).

Em suma, os documentos deixam entrever que a modesta participação de Jaraguá nas estratégias de guerra se reflete na decisão de ambos os lados inimigos de não fortificar este espaço portuário. O ponto mais próximo de Jaraguá a ter sido fortificado foi o Poço, onde foi registrada apenas a construção de uma trincheira, por ter correspondido ao caminho de passagem das tropas que saíam das lagunas em direção a Porto Calvo. Duarte Coelho (1855, p. 117) destaca em suas memórias essa condição: “Na paragem que chamão de Poço, seis leguas ao norte, e que tomava o caminho da praia e do interior, se pôz um destacamento em uma trincheira que se fez sendo rendido cada semana por uma companhia de índios”. Outros espaços portuários alagoanos, ao contrário de Jaraguá, mereceram a atenção dos holandeses no aspecto da defesa bélica através da construção de fortificações, como foram a Barra Grande e o porto dos franceses.

Apesar de seus excelentes atributos e reconhecimento como um porto seguro tanto por lusitanos como por neerlandeses, com base na documentação coeva consultada podemos afirmar que Jaraguá teve uma participação menor na guerra holandesa, se comparado ao porto dos franceses, entrada para Alagoas do Sul, e a Barra Grande, este o porto do mar para Porto Calvo. Este fato não lhe retira, contudo, algum grau de importância no conflito bélico. De forma geral, é possível que Jaraguá tenha sido importante para outras ações que não as citadas anteriormente, relativas ao desembarque de tropas e chegada de socorros, como para o estabelecimento da comunicação entre o interior e o litoral, ou entre os centros de comando locais, a Bahia e Pernambuco; para o transporte de artilharia e abastecimento das guarnições, quando o porto dos franceses não oferecia as condições ideais de fundação ou para o uso da fontes d’água registrada no mapa de Margrave de 1647.

Fica evidenciado que, de forma geral, a participação dos portos estava imbricada com uma série de ações defensivas e ofensivas, que não envolvia apenas a presença de uma fortificação. Nestes termos, a afirmação feita por Adriaen van der Dussen em seu relatório de 1640, de que “Fortes sem víveres não podem ser mantidos por muito tempo e um depois do outro teriam de ser entregues”¹²³, serve para evidenciar a dependência das obras militares ao

¹²³ DUSSEN, Adriaen van der. Relatório sobre o Estado das Capitánias conquistadas no Brasil, apresentado pelo senhor Adriaen van der Dussen ao Conselho dos XIX na Câmara de Amsterdam, em 4 de abril de 1640. In: MELLO,

indispensável abastecimento de víveres às guarnições, o que torna os portos do mar peçache nas operações de guerra para a manutenção das tropas e das fortificações em uso.

Os dados contidos na *Tabela de Embarcações que entraram e Saíram do Porto do Recife (ano 1635)*, construída por Nascimento (2012, p. 213-222) a partir das Nótulas Diárias (*Dagelijkse Notulen*) do Conselho Político holandês dos anos 1635 a 1636, dá provas da função precípua dos portos para as ações de guerra por parte dos neerlandeses. Utilizamos os dados dessa tabela que continham informações sobre a parte sul de Pernambuco para elaborarmos a Tabela 13¹²⁴.

Tabela 13 – Embarcações que entraram e saíram do Porto do Recife (ano 1635) em direção a parte sul da capitania de Pernambuco, segundo as Nótulas Diárias para o ano de 1635				
Natureza	Nome	Data	Carga / informações	Procedência/ destino
Cruzador	De Vledermuis	13/04 (saída)	-	Barra Grande (destino)
Cruzador	De Bonte Craji	13/04 (saída)	-	Cabo de Santo Agostinho e Barra Grande (destino)
Cruzador	Ceulen	15/04 (saída)	Provisões	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	Lichart (sofreu avarias)	19/04 (chegada)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	Lichart	21/04 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	Gijseling	23/04 (saída)	Provisões e carta ao comandante Lichthardt	Porto Calvo (destino)
Cruzador	De Vledermuis	24/04 (chegada)	Carta do comandante Lichthardt	Barra Grande (procede)
Cruzador	De Vliegende Spewer	12/05 (chegada)	-	Porto Calvo (procede)
Cruzador	De Leeuwerick	23/05 (chegada)	-	Porto Calvo (procede)
Navio	Pernambuco	27/05 (chegada)	Açúcar	Porto Calvo (procede)

José Antônio Gonsalves de. **Fontes para a história do Brasil Holandês**. A administração e a conquista. Recife: Minc. Secretaria da Cultura; 4ª Diretoria Regional da SPHAN; Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.

¹²⁴ Esta tabela teve alguns itens especificados por Nascimento (2012) suprimidos: o número de soldados e a Câmara holandesa a que pertencia a embarcação. Optou-se pela retirada desses itens para se ter uma leitura mais fácil e objetiva da informação de que estamos tratando.

Navio	Erasmus	27/05 (chegada)	Carta do Fiscal de Ridder peindo víveres	Porto Calvo (procede)
Barco	Nossa Senhora do Rosário	27/05 (saída)	Missiva para o capitão Jan Vos	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	Mauritius	29/05 (saída)	Provisões	Alagoas (destino)
Cruzador	Gijsseling	29/05 (chegada)	Açúcar e missiva do capitão de Ridder	Porto Calvo (procede)
Cruzador	Schoppe	30/05 (saída)	2 missivas para o capitão Ridder e provisões	Porto Calvo (destino)
Cruzador	Snaphen	29/05 (saída)	Busca de materiais para a construção do forte da Barra Grande	Não informado
Cruzador	De Kempphaen	17/07 (chegada)	Carta do fiscal Ridder	Barra Grande (procede)
Cruzador	De kempphaen	02/08 (saída)	Provisões	Porto Calvo (destino)
Cruzador	De Vinthond van Hoor	02/08 (saída)	Provisões	Porto Calvo (destino)
Cruzador	De Vliegende Spewer	16/08 (saída)	Provisões	Barra Grande, Porto Calvo e Santo Antônio (destino)
Cruzador (avariado)	De Vliegende Spreeuw	30/08 (chegada)	-	Barra Grande (procede)
Barcos portugueses	-	05/09 (chegada)	-	Porto Calvo (procedem)
Cruzador	De Spreeuw	13/09 (chegada)	-	Porto Calvo (procede)
Navio	Salamander	18/09 (saída)	-	Barra Grande (destino)
Navio	Walckeren	18/09 (saída)	-	Barra Grande (destino)
Navio	De Maagd van Doort	18/09 (saída)	-	Barra Grande (destino)
Navio	De Faem	18/09 (saída)	-	Barra Grande (destino)
Navio	De Sperwer	18/09 (chegada)	-	Barra Grande (procede)
Cruzador	De Canarievogel	23/09 (saída)	Víveres e produtos para comércio	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	Ter Toolen	05/10 (saída)	Víveres	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	De Spreeuw	05/10 (saída)	Víveres	Sul de Pernambuco (destino)

Cruzador	Lichthart	09/11 (saída)	Víveres	Barra Grande (destino)
Cruzador	De Spreeuw	23/11 (saída)	Víveres e munições	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	De Spewer	26/11 (saída)	Víveres	Barra Grande (destino)
Cruzador	De Kempphaen	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	De Winthond	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	De Spreeuw	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	Ter Tholen	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	Salamander	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	De Maagd van Dort	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	Walcheren	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	De Faem	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	Goeree	27/11 (saída)	-	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	De Sperwer	28/11 (saída)	Víveres e munições	Sul de Pernambuco ? (destino)
Cruzador	De Meermine	06/12 (saída)	Víveres	Sul de Pernambuco (destino)
Cruzador	Canarevogel	06/12 (saída)	Víveres	Sul de Pernambuco (destino)
Navio	De Sperwer	07/12 (chegada)	Trouxe informações acerca da marcha de Arciensi para Alagoas	Barra Grande (procede)
Cruzador	Ceulen	15/12 (chegada)	Informa acerca da falta de víveres das tropas de Alagoas	Sul de Pernambuco (procede)
Galeota	De Doffer	16/12 (chegada)	Açúcar	Barra Grande (procede)
Cruzador	Het Haentje	27/12 (chegada)	Notícias do possível ataque inimigo por terra	Sul de Pernambuco (procede)
Cruzador	Lichhart	27/12 (chegada)	Notícias do possível ataque inimigo por terra	Sul de Pernambuco (procede)

Fonte: NASCIMENTO, 2012, p. 213-222.

Pela análise desse conjunto de informações referentes ao território alagoano em estado de guerra, fica patente a condição dos portos como espaços de circulação de

informações, através das cartas que continham as estratégias a ser adotadas e a posição do inimigo, que foram trocadas entre a sede do poder da WIC e o sul de Pernambuco, cuja região das lagoas encontrava-se ainda sob o domínio português naquele ano, e a região de Porto Calvo sob a posse holandesa. Faziam parte dessa dinâmica portuária, entre Recife, Alagoas, Barra Grande e Porto Calvo¹²⁵, como carga das embarcações, o valioso açúcar da região Norte alagoana, os víveres necessários à manutenção das tropas, a munição para os combates e, inclusive, o transporte de material de construção para se levantar o forte da Barra Grande.

Discutida a importância de cada um dos portos e povoados alagoanos envolvidos na articulação das estratégias de um sistema militar, na qual Jaraguá teve, ao que tudo indica, importância secundária, apesar das suas condições naturais favorecedoras, passemos a focar na Arquitetura Militar produzida nesse período para os espaços litorâneos portuários. Ainda que nosso objetivo seja entender a lógica portuguesa e neerlandesa para a ocupação e a fortificação dos portos alagoanos e o domínio da faixa litorânea durante a guerra holandesa, merecem também atenção, numa breve exposição, as fortificações construídas nas povoações das Alagoas, Penedo e Porto Calvo. Esta sucinta explanação se faz necessária a fim de demonstrar terem sido estes núcleos o foco do sistema defensivo, por constituírem os centros de poder e por serem produtores de açúcar e de gado. Cada uma dessas povoações, elevadas a vila em 1636, estava extensivamente ligada a um porto do mar ou fluvial – Alagoas do Sul ao porto dos franceses, Porto Calvo a Barra Grande e a Porto de Pedras, na barra do rio Manguaba, e Penedo ao rio São Francisco.

Sob esta perspectiva, um porto do mar era fulcral para a tão esperada vitória, haja vista sua condição de fronteira entre mar e terra, e de elo entre Pernambuco e o governo central em Portugal e na Espanha, que socorria essa capitania e as do norte da colônia envolvidas no conflito. Se a luta por terra levava a conquistas dos povoados e áreas açucareiras e fazendas de gado, continuavam indispensáveis ao seu escoamento os portos do mar e o acesso a eles. Os portos no contexto da guerra eram igualmente pontos frágeis para a entrada do inimigo sob o viés econômico.

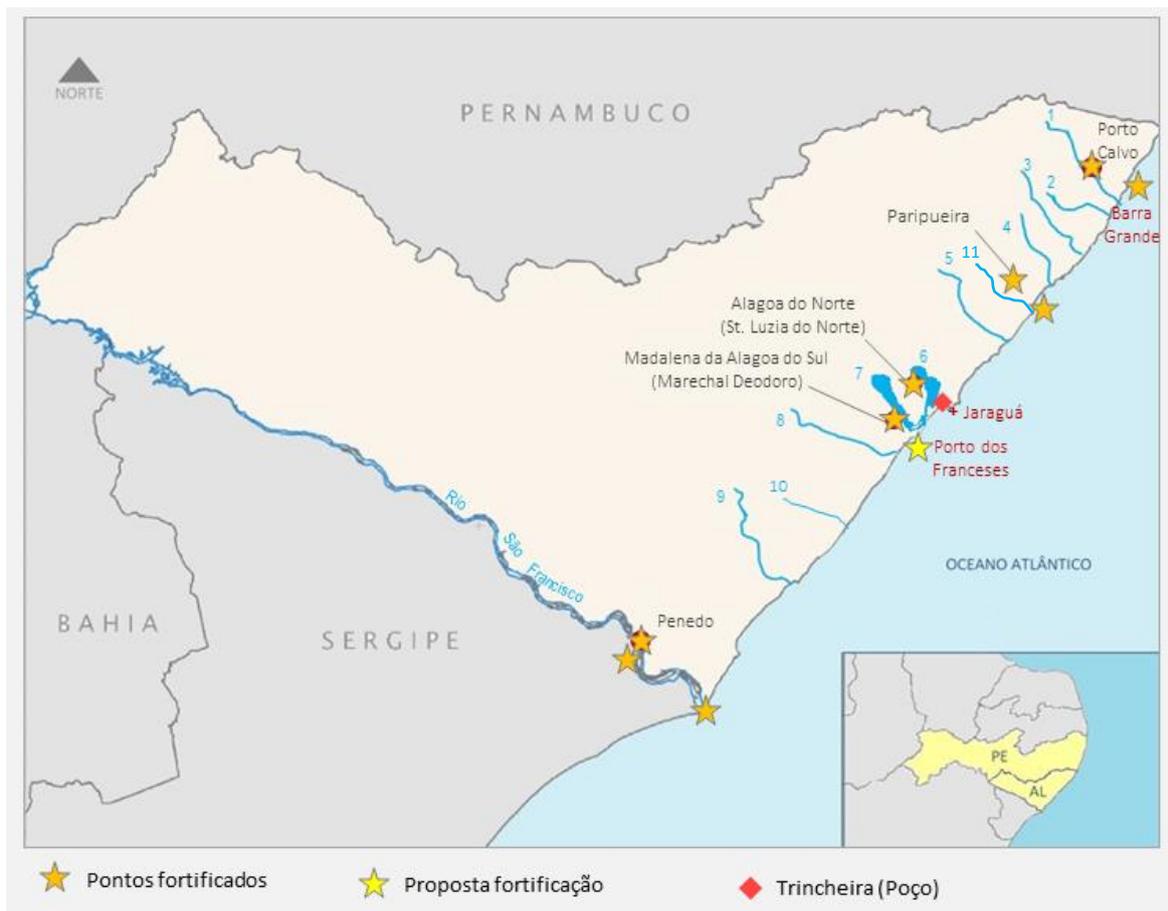
O mapa a seguir (Figura 60)¹²⁶ ilustra de forma esquemática o sistema de defesa construído no território alagoano durante a guerra holandesa. São identificados os pontos

¹²⁵ Deveria corresponder ao Porto de Pedras na barra do rio Manguaba, que dava acesso ao povoado de Porto Calvo.

¹²⁶ O ponto fortificado que fica no litoral de Paripueira foi localizado de acordo com a descrição de Jorge (1901, p. 41) e Duarte (1945, p. 76), segundo os quais o rio escolhido pelos neerlandeses para levantarem uma das fortificações na margem esquerda de sua foz correspondia ao Sauaçuí, limite entre os municípios de Maceió e Paripueira. O segundo, ao qual os relatórios holandeses informavam que estava "mais para o interior", apenas o situamos de maneira aleatória, para fazer constar sua existência.

fortificados do território, seja por holandeses, seja por portugueses. As análises que seguem sobre a Arquitetura Militar do período e todo o cabedal de documentos exposto nas laudas precedentes serviram de lastro para a elaboração do mapa.

Figura 60 – Mapa contendo indicação dos pontos fortificados no território alagoano durante a guerra holandesa. Em vermelho os primeiros núcleos fundados pelos portugueses, com topônimos atuais entre parênteses, principais cursos e massa d'água para a colonização: (1) rio Manguaba; (2) rio Tatuamunha; (3) rio Camaragibe; (4) rio Santo Antônio Grande; (5) rio Santo Antônio Mirim; (6) lagoa do Norte (Mundaú); (7) lagoa do Sul (Manguaba); (8) rio de São Miguel; (9) rio Coruripe; (10) rio Poxim; (11) rio Sauaçuí.



Fonte: aurora, adaptação de MENEZES, 2010, p. 28 (mapa), CEULEN, DUSSEN IN MELLO, 1981, COELHO, 1855, FERRARE (2013), LIMA JÚNIOR (1966).

Iniciando pelos pontos fortificados portuários, na Barra Grande, fundeadouro do mesmo porte de Jaraguá, foi construída uma fortificação pelos holandeses, que a utilizaram largamente para as suas investidas a Porto Calvo. Em 1635, Duarte Coelho (1855, p. 102) relata que o inimigo havia fortificado este ancoradouro e expõe a necessidade de ocupação estratégica deste ponto da costa. Este foi o único registro de um ancoradouro fortificado encontrado na documentação coeva.

[...] chegára aviso de que o inimigo acabava de ocupar a Barra-Grande, onde levantava uma fortificação em que tinha trezentos homens e quatro canhões: o que talvez fizesse na intenção de estorvar nossas armadas, se por ventura aparecessem a querer desembarcar gente por ali, como já havia praticado [...]; e que com esta nova fortificação se farinha senhor dos abastecimentos daquele districto, cujos moradores, segundo contava, comunicavão-se já com ele (COELHO, D., 1855, p.102).

Partiu pois o conde no dia 8 de março, e chegou a 12. Avisou logo o general de como tratava de fortificar a igreja velha da Povoação do melhor modo que pudesse, porque lhe dava cuidado a fortificação que o inimigo estava levantando na Barra-Grande, a cinco léguas dali, não só por ser-lhe o logar defensável, como porque dali poderia effectuar algumas entradas, e communicar melhor com os moradores, do que já havia grandes indícios (COELHO, D., 1855, p.104).

Já quanto ao porto dos franceses, essencial para o estabelecimento das comunicações dos portugueses que se refugiaram na região das lagoas, apesar de também não ter sido fortificado, verifica-se, por parte dos holandeses, a intenção de dotá-lo de obras militares. É o que se pode atestar da carta escrita em 1635 pelo coronel polonês Artischofsky, a serviço da WIC, que afirmava ser este um ponto que “deveria ser fortificado e provido de uma guarnição de 200 homens”¹²⁷.

Além destes portos fortificados, destaca-se como obra defensiva construída no litoral, como já mencionado em parágrafos anteriores, a existência de dois redutos levantados em São Gonçalo de Paripueira, quando da ocupação de Artischofsky, como estratégia da resistência holandesa de cortar as comunicações litorâneas entre Porto Calvo e os principais povoados localizados na região lagunar que se encontravam sob a posse dos lusitanos. Podemos ter uma ideia do ponto onde estas fortificações foram construídas através do que Walbeeck e Moucheron escreveram em seu relatório ao Alto Conselho da Companhia das Índias Ocidentais de 1643¹²⁸: “[...] atravessamos o rio de São Gonçalo aonde a Companhia já teve um forte na sua barra e outro mais para o interior; ambos, por não serem de muito préstimo, foram arrasados e abandonados”. Gonsalves de Mello (1981, p. 180) precisa a localização do reduto distante do litoral; afirma, baseado na obra de Joahanes de Laet, que este foi levantado “junto à ermida de São Gonçalo, pertencente aos religiosos do Carmo”.

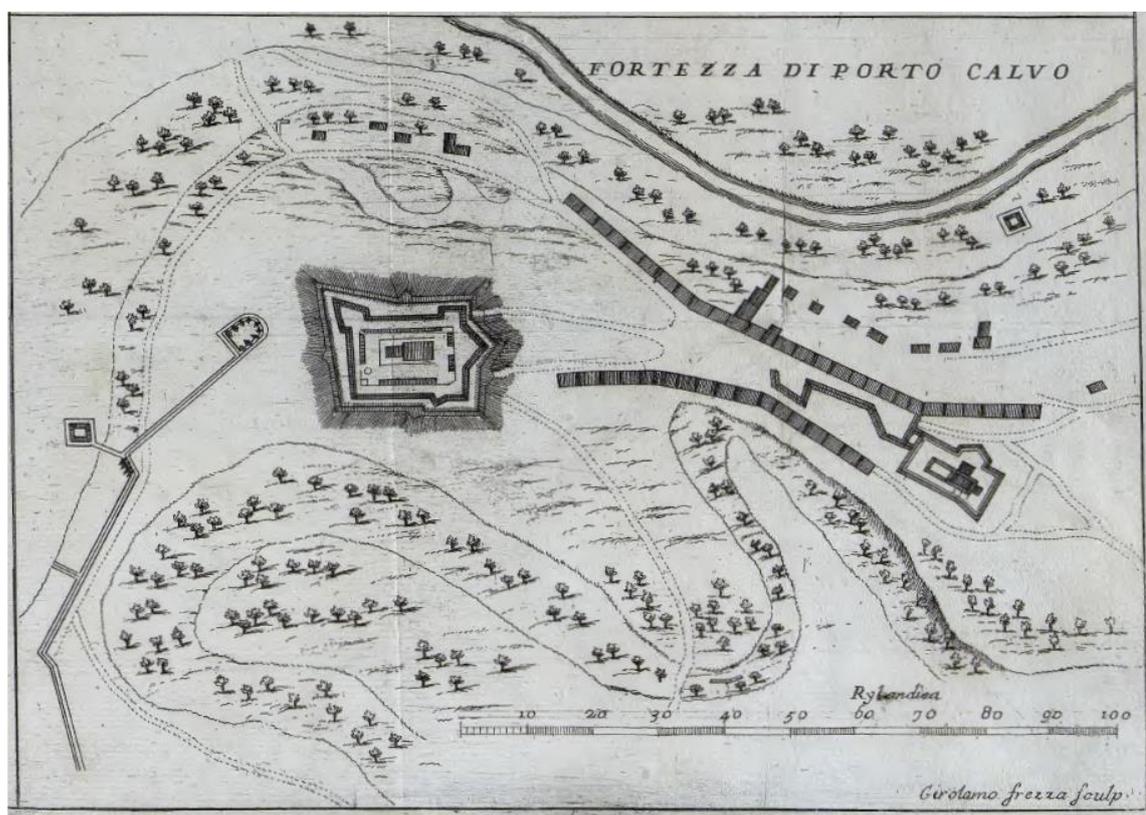
Em Porto Calvo, um dos polos de povoamento da região Norte, rico por seus engenhos de açúcar, foi construído pelos portugueses o forte Bonsucesso. Esta obra militar, também conhecida como “forte da Povoação”, foi “primitivamente uma fortificação de campanha,

¹²⁷ Segundo a pesquisadora Barbara Consoli (2011, p. 30), embasada na documentação da WIC

¹²⁸ WALBEECK & MOUCHERON. Relatório sobre a situação das Alagoas em outubro de 1643; apresentado pelo assessor Johannes van Walbeeck e por Hendrick de Moucheron, diretor do mesmo distrito e dos distritos vizinhos, em desempenho do encargo que lhes foi dado por sua Excia. e pelos nobres membros do Alto Conselho. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. Fontes para a história do Brasil Holandês. A administração e a conquista. Recife: Minc. Secretaria da Cultura; 4ª Diretoria Regional da SPHAN; Fundação Nacional Pró-Memória, 1985, p. 180.

construída pelo Conde de Bagnuolo em 1634, em terra e faxina"; nele houve várias investidas holandesas, tendo sido por eles conquistado em 1637 (BARTHEL, 2007, p. 75). A breve descrição feita por Duarte de Albuquerque Coelho (1855, p. 105) deste forte dá uma dimensão de sua implantação no sítio, sua forma e contornos: "Logo que o inimigo ocupou a povoação, começou a fortificá-la, fazendo na igreja velha (ponto mais iminente) um quadrilongo que a incluía, e por fora uma muralha de terrapleno, com seu fosso e estacada, e nos quatro ângulos de artilharia. Também fortificou a igreja nova e duas casas grandes". Podemos identificar todos esses pontos fortificados levantados pelos portugueses através da ilustração contida na suntuosa publicação italiana de 1698 por João Santa Teresa, "*Istoria delle guerre del Regno del Brasile: accadute tra la corona di Portogallo e la Republica di Olanda, composta, ed offerta alla sagra reale maesda di Pietro Secondo, Re di Portogallo & C. dal P. F. Gio*" (Figura 61).

Figura 61 - Fortaleza de Porto Calvo, 1698.



Fonte: SANTA TERESA, 1698.

Quando esta praça fortificada caiu nas mãos dos holandeses, foram feitas algumas melhorias e alterações no forte Bonsucesso; estas foram registradas no relatório holandês de 1638¹²⁹: "Depois da conquista foi muito fortificado, mas ficou tal como era antes, muito

¹²⁹ CEULLEN, M. Van; DUSSEN, Adriaen van der; NASSAU, J. Maurice Conte de. Breve Discurso sobre o estado das quatro Capitánias conquistadas no Brasil, pelos holandeses, 14 de janeiro de 1638. In: MELLO, 1981, p. 115.

irregular, e se faz mister cerca-lo de uma contra-escarpa com uma sólida palissada”. Em torno da povoação de Porto Calvo, foram levantados outros pontos fortificados que formavam um sistema defensivo. A ilustração do livro de Christoffel Artischowsky de 1637 mostra este sítio fortificado (Figura 62) com pormenores, com destaque para o forte Bonsucesso no ponto mais alto.

Figura 62 - Povoação de Porto Calvo. Ilustração do livro de Christoffel Artischowsky. Impressão de Johan Blaeu. 1637.



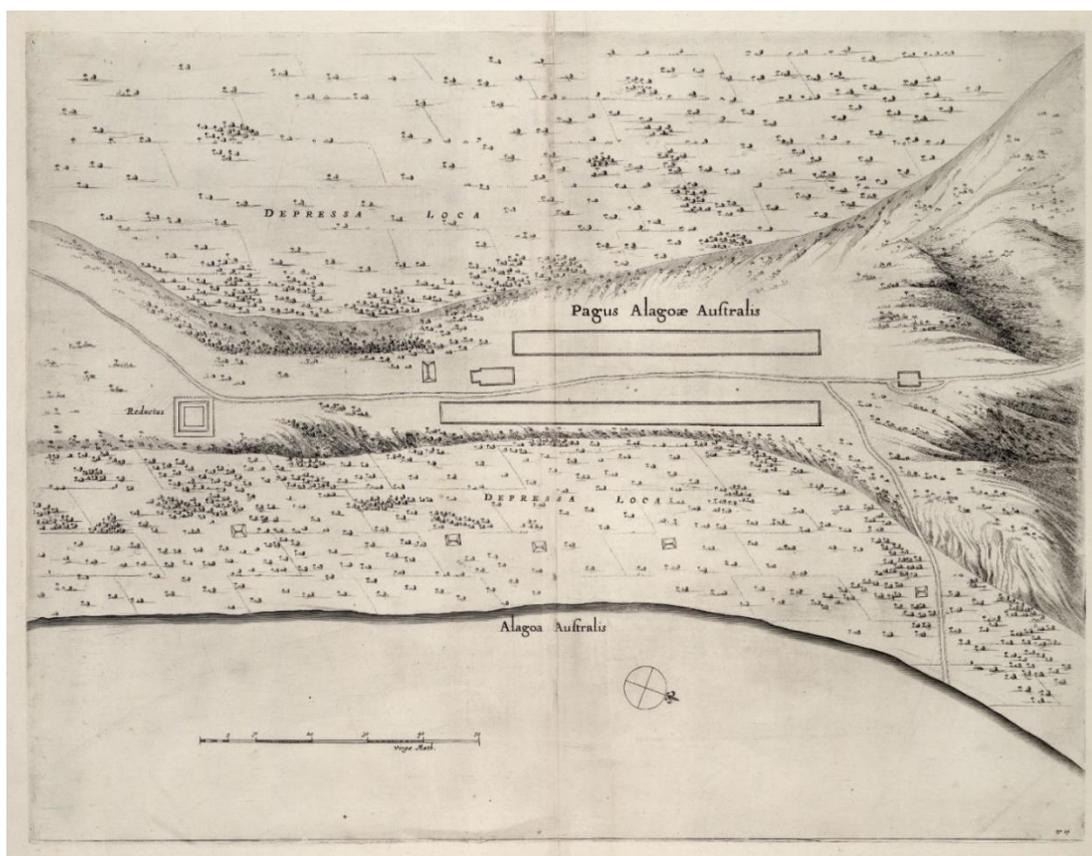
Fonte: REIS FILHO, 2000, p. 66-67.

No caso das Alagoas do Sul e do Norte, Duarte Coelho (1855) relata que ambas as praças foram fortificadas, mas não detalha seu local exato, nem a tipologia adotada. Segundo o donatário de Pernambuco, o conde de Bagnuolo deu início em 1635 à fortificação de Alagoas do Sul, “como pode ser, e não como devia”, assim explica, condição justificada pela falta de material e mão de obra, bem como pela urgência da ocupação militar ante o perigo iminente que representavam os holandeses. Em 1636 começou Bagnuolo, já instalado em Santa Luzia do Norte, “a edificar um forte para colocar a artilharia que se pudesse recolher com as munições e tudo mais, afim de estarem com segurança, como muito convinha”.

Sobre a representação iconográfica desta fortificação de Alagoas do Sul, há registro de um *reductus* na estampa nº 14 do livro de Caspar Barleus – *Pagus Alagoae Australis*, c. 1637-1647 (Figura 63). Vestígios da existência desse reduto podem ser encontrados na própria toponímia atual do lugar onde possivelmente foi levantada a referida fortificação, Rua da Fortaleza e Beco do Forte, conforme observou Ferrare (2013). Félix Lima Júnior (1966), ao se debruçar sobre as referências de antigos documentos que pertenceram ao cartório de Alagoas do Sul publicadas no Jornal de Alagoas, faz o seguinte comentário sobre outra possível reminiscência do local desta vila onde foi levantado o forte português:

[...] há referências “a uma casa que serviu de fortaleza” naquela cidade, há mais de um século. No prédio aludido, talvez construído de taipa, alojou-se certamente, força do Exército, com duas ou três peças de artilharia de pequeno calibre. A vaidade da população local elevou-a imediatamente à categoria de fortaleza (LIMA JÚNIOR, 1966, p.13).

Figura 63 –*Pagus Alagoae Australis*, estampa n. 14 do livro de Barleus. 1647. Destaque para a presença do “Reductus”.



Fonte: Biblioteca Nacional da Holanda, disponível em:
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:AMH7292KB_Alagoa_do_Sul.jpg>. Acesso em nov. 2016.

Em Penedo, o forte abaluartado “Maurício” foi a mais tardia fortificação construída na guerra holandesa em território alagoano, segundo o *corpus* documental consultado. Prestava

homenagem ao conde que governou o Nordeste holandês e que mandou construí-lo em 1637, após a conquista de Penedo, que se seguiu à das vilas alagoanas de Santa Maria Madalena e Porto Calvo. Este ponto fortificado às margens do rio São Francisco, no alto da hoje conhecida "Rocheira", desempenhava seu papel defensivo de forma conjugada com um fortim na outra margem do rio, como se pode observar do mapa de Vingboons, c. 1637 (Figura 64). Além destas fortificações, foi levantado outro reduto na foz deste rio, na mesma margem do fortim.

A descrição dessas três obras militares construídas pelos holandeses em pontos estratégicos do rio São Francisco, esta importante via fluvial colonial, podemos encontrar no relatório escrito por Nassau em 1638:

Tem cinco pontas, e está assentado sobre uma rocha escarpada que se eleva a 80 pés de altura sobre o rio. De um lado é tão escarpado que se faz inacessível, e do outro lado, onde de algum modo o inimigo poderia chegar, é defendido por três baluartes. Na sua vizinhança a terra é baixa, excetuando um monte, a qual todo o verão se cobre de água, que se eleva à altura de um homem. O forte tem altas muralhas e fossos fundos, mas secos [...].

Do outro lado, defronte do Forte Maurício, os nossos construíram um fortim de madeira, onde se fez uma bateria sobre uma árvore com três peças de calibre seis.

Desse mesmo lado do rio, por ele abaixo, junto à foz há um reduto denominado "Keert de Koe", que serve para dominar aí o rio, conservá-lo livre, proteger os nossos navios e termos um pé em terra, nesse lugar. Está situado em um pântano¹³⁰.

¹³⁰ CEULLEN, M. Van; DUSSEN, Adriaen Van der; NASSAU, J. Maurice Conte de. Breve Discurso sobre o estado das quatro Capitánias conquistadas no Brasil, pelos holandeses, 14 de janeiro de 1638. In: MELLO, 1981, p. 114.

Figura 64 - Kaart van het fort 't welk Graaf Murits van Nassauw heeft doen Leggen aan de Rivier S:ta Francisco. den 29 Maart 16. Johannes Vingboons, ca. 1665. Indicação das duas fortificações construídas pelos holandeses (1) Forte Maurício; (2) Fortim.



Fonte: <http://www.atlasofmutualheritage.nl/en/post/?id=1049>. Acesso em nov. 2017.

Estes foram os pontos fortificados do território alagoano que serviram a portugueses e holandeses. Nenhum deles sobreviveu até nosso tempo; aqueles que foram identificados por incursões arqueológicas, apresentadas na introdução, concentram-se nas áreas de Porto Calvo, Porto de Pedras, Penedo e Paripueira. São lacônicos os estudos das outras localidades alagoanas onde foram construídas fortificações, com destaque para as áreas portuárias nas quais foram travadas batalhas navais. Entendemos que por seu potencial arqueológico e importância para a história e a Arquitetura Militar alagoana, merecem a atenção dos pesquisadores alagoanos que pretendam ampliar as investigações aqui iniciadas.

4.4. Jaraguá no *post bellum*¹³¹

A guerra holandesa foi para Portugal um grande aprendizado das insuficiências militares da sua colônia na América, particularmente das capitânicas do Norte envolvidas no conflito, tendo Pernambuco como seu epicentro, território ao qual pertencia Alagoas. Ao fim do conflito bélico, verifica-se uma mudança acentuada na forma de atuação da Coroa portuguesa no aspecto defensivo de sua colônia. Miranda (2006) expõe este quadro de transformações no âmbito da estratégia militar em Pernambuco. Baseamo-nos no seu trabalho para tratar do período *post bellum* para o caso de Alagoas, e especialmente de Jaraguá.

Este período de intensas modificações no campo militar foi também reflexo da separação das duas coroas ibéricas, Portugal e Espanha. Vivia-se, portanto, um tempo de reestruturação política que estava ligado à preservação dos domínios lusos além-mar e de seu próprio território contra o assédio de outras nações europeias. Portugal precisava manter sua independência sobre a Espanha e sua conquista atlântica na América. Após a restauração, a Coroa lusa mudou seu foco de interesse econômico do Oriente para o Ocidente. Neste panorama, fazia-se urgente a defesa da colônia brasileira por Portugal, que se encontrava militarmente despreparado (MIRANDA, 2006).

Com a separação dos Reinos Ibéricos, Portugal passou a ter como objetivo reaver no ultramar as colônias americanas, asiáticas e africanas perdidas para as Companhias de Comércio Neerlandesas. As bases do império marítimo do Reino estavam debilitadas visto a destituição seus engenhos de açúcar na América, o esbulho de seus mercados de escravos na África e a espoliação do seu comércio de especiarias na Ásia.

O Brasil, que se constituía a principal fonte de receita do Atlântico Sul em meados do século XVII, tornou-se o eixo econômico de Portugal. Defendê-lo, junto com as ilhas do Atlântico e outras praças africanas em detrimento do Oriente, no período posterior a Restauração pernambucana, refletia o importante papel econômico que essa região representava para Portugal. Mas para fazer isso seria necessário contar com um aparato militar do qual o Reino não dispunha (MIRANDA, 2006, p. 20).

Segundo o autor abordado, neste cenário de maior interesse de Portugal pelo Brasil, a questão militar "passou entre os anos de 1640 e 1750 por significativos incrementos", ainda que este fator tenha sempre sido "objeto de extrema importância nas deliberações da Coroa na colônia". Este quadro favorável às ações militares colocou em destaque os espaços portuários e costeiros pela sua fragilidade para o desembarque do inimigo. Miranda (2006)

¹³¹ Segundo Miranda (2006, p.33) o termo *post bellum* foi largamente usado na obra de Evaldo Cabral de Mello para se referir "a Pernambuco e parte Norte do Brasil recém saídos da guerra contra a Companhia das Índias Ocidentais e novamente postos sob jurisdição portuguesa (1654)". O emprego da expressão nessa seção refere-se a esse contexto.

aponta como exemplos desta nova atitude do poder metropolitano com ênfase na reforma e reorganização militar o Plano de Brito Freyre "Sobre a defesa do Brasil", do qual destacamos a proposta da reforma de algumas fortificações na costa, e o Regimento de 1677, que buscava conferir "maior atenção para a defesa dos portos" (MIRANDA, 2006, p. 21).

Assim, em Pernambuco, em resposta às circunstâncias políticas de iminentes ameaças em que vivia o Reino português, o governo local passou a empreender uma série de ações de restauração do sistema defensivo desta capitania, centrado em Recife, e das capitanias do Rio Grande e Paraíba, a construção e reparos de fortificações e a defesa dos portos. A vulnerabilidade portuária marcou profundamente a vida colonial em Pernambuco no período pós-guerra holandesa, quando o medo de novos ataques se fazia presente. Miranda (2006, p. 34) ratifica esta ideia ao afirmar que "a experiência de 1630 tinha deixado a capitania de Pernambuco particularmente sensível a qualquer pavilhão não português que tremulasse no litoral." Assim, a possibilidade de novos ataques levava ao medo que se alastrava por toda a capitania e tornavam portos e barras lugares mais visados pelos habitantes e autoridades, principalmente aqueles que já provaram, durante a experiência na guerra, ser capazes de abrigar uma armada, como foi Jaraguá.

Em Alagoas, apesar de eliminadas as ameaças representadas pelos holandeses em 1654, outras ainda persistiam, como o contrabando de pau-brasil, que se registrou em Jaraguá e nos portos ao sul deste, assunto já discutido nesta seção. Quanto às ameaças internas, que correspondiam aos índios e negros palmarinos, a primeira, quanto à presença indígena no litoral, pela ausência de relatos verificados na documentação consultada, presume-se que foi apaziguada sensivelmente; já a segunda manteve-se presente até fins do século XVII, quando o Quilombo dos Palmares foi destruído em 1695. Essas eram, portanto, as circunstâncias que poderiam motivar a alocação de recursos e produção de obras militares no território alagoano em fins do século XVII. Complementa esse panorama do *post bellum* a condição dos fortes construídos em Alagoas do Sul, Porto Calvo e Penedo, todos eles relativamente distantes da borda atlântica e levantados com o fim de defender estas vilas contra as invasões por terra, estavam arrasados e não produziam efeitos imediatos para a proteção de invasões externas pelo mar.

Uma das raras ações de restauração militar ligada ao território de Alagoas após a guerra holandesa, encontrada na documentação pesquisada, consta no Plano do mestre de campo João Fernandes Vieira no ano de 1654, ainda quando estavam latentes as dificuldades militares enfrentadas durante o conflito. Trata-se de chamar a atenção para a necessidade de fortificar o rio São Francisco, "por onde entravam navios de grande calado, para a defesa dos

currais de gado das suas margens"¹³². Esta ideia, porém, não foi aceita pelo mestre de campo Francisco Barreto, encarregado pelo rei de analisar o plano de Vieira; segundo ele, fortificar o São Francisco era uma estratégia ineficiente, haja vista os portugueses terem dominado o forte Maurício e este não ser capaz de defender os gados, como se pode atestar no trecho abaixo:

Primeiramente he Baldada a fortificação que se se fizer no Rio de Sam Francisco, porque não deffende os gados que hã pella Campanha, nem o mesmo Rio posto que se fica a Beira delle; que quando os Holandeses ahy o tiverão, traziam tropas franqueando a Campanha; e porque estas lhe faltarão se renderão entregando o forte; e asy me pensesse se nam deve fazer fortificação em o ditto Rio; porque ademais das Razões Referidas, nam fica evitando qualquer outra que o Inimigo Intente fazer¹³³.

Cabe destacar o empenho de Fernandes Vieira em demonstrar no mesmo documento a imprescindível necessidade de fortificar os portos de Pernambuco e a reestruturação das fortificações usadas na guerra holandesa de Recife, Tamandaré, outros locais de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba, obras para as quais Francisco Barreto advogava a recuperação, com exceção de Olinda e do rio São Francisco, este conforme justificativa já apresentada acima. De acordo com Gonsalves de Mello (2000, p. 404) em sua obra sobre João Fernandes Vieira¹³⁴, em carta ao rei de 18 de março de 1654, este militar dá ênfase mais uma vez à questão defensiva dos portos, ao sugerir "que se fortifiquem os portos e paragens por onde o Inimigo as entrou ha 24 anos". Entre esses portos que deviam ser alvo das ações da Coroa, não informados por Vieira, podiam estar alguns do litoral alagoano, como Jaraguá e a Barra Grande.

Imperavam, portanto, após 1654, medidas como o restabelecimento das fortificações e a guarda da costa pernambucana, na qual se inclui a alagoana. Outro documento que veio a corroborar o entendimento deste panorama em que os portos são espaços centrais nas políticas militares do *post bellum* é o relatório de 1671 do governador Fernão de Souza Coutinho, após assumir a capitania de Pernambuco. Conforme aponta Gonsalves de Mello (2000, p. 418), esse governador advertia à Coroa lusa sobre a vulnerabilidade dos portos das capitanias do Norte e a necessidade de fortificá-los: "com muito cuidado e vigilancia da guarda e defesa dos portos dessas Capitánias, prevenindo as fortificações da marinha [...] de maneira em que nenhuma parte vos achem desprevinidos".

¹³² MELLO (2000, p. 407).

¹³³ AHU, Pernambuco Avulsos, caixa 6, documento 534.

¹³⁴ *João Fernandes Vieira mestre-de-campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*. Esta obra também serviu de referência para os estudos de Miranda (2006), e nela nos embasamos para elaborar nossas análises sobre o período.

Diante das necessidades bélicas que se mostravam urgentes a fim de garantir o resguardo do território de Pernambuco, uma das medidas tomadas por parte da Coroa foi a criação em 1671 da Superintendência das Fortificações, comandada por João Fernandes Vieira a partir de 1674, que se manteve neste cargo até o seu falecimento em 1681, quando foi extinta esta instituição¹³⁵. Conforme explica Miranda (2006), a atuação da Superintendência correspondeu a um período em que “o perigo, no litoral, não rondava com tanto vigor”, contudo, “por conta da vulnerabilidade da área costeira”, foram efetuadas melhorias nas fortificações dos principais portos do Norte.

É neste contexto que se insere a proposta de fortificar o porto de Jaraguá em 1673, exposta por Thomaz Espíndola (2001) e já amplamente discutida. Voltemos a ela para resgatar o período *post bellum*. Segundo este autor oitocentista (2001, p. 163), “o capitão general Affonso Furtado de Mendonça, visconde de Barbacena, teve ordem não só de mandar fortificar o porto de Jaraguá contra o ingresso dos indígenas e estrangeiros contrabandistas de pau Brasil, como de povoar o território adjacente e vizinho ao mesmo porto”.

Um ano antes de serem dadas as ordens para fortificar Jaraguá, em 1672, o bando do governador de Pernambuco, Fernando de Souza Coutinho, constante no Segundo Livro de Vereações da Câmara da Vila de Santa Maria Madalena da Lagoa do Sul, trata sobre a necessidade de defesa dos portos e embarcações da costa pernambucana, o que deveria incluir Jaraguá, por sua relevância como porto militar enquanto termo da vila das Alagoas.

Por quanto convem ao serviso de sua Altesa Deos guarde a defesa destas Capitánias que de nehua sorte falte a prevensam que he nellas nesasarias para as ocazião de guerra que podem suseder ordeno a todos os moradores da Villa e Distrito das Alagoas de coalquer calidade e condisam que seja tenham prontos os seus escravos com armas asesorios para acodirem com ellas em companhia de seos senhores ao primeiro rebate que se fizer de tres pesas de dia ou de noite a parte que pareça mais nesasaria para defensa dos portos e de embarcadouros daquella costa e por que a todos venha esta notisia e desde loguo se ponham em execusam materia tão importante o Capitam mor daquella Vila fasa publicar este edital na parte costuma da o que para que a todo o tempo conste se registrará nos livros a quem tocar. Olinda desoito dias do mes de maio de mil seis sentos e setenta e dois anos – Fernão de Souza Coutinho – não disia mais o Bando que tresladei bem e fielmente e eu Manoel de Siqueira Feio escrivam da Camara que ho escrevi¹³⁶.

Ainda que vencida a guerra holandesa e estabelecido o acordo de paz entre as nações, este aviso demonstra que a insegurança da colônia e a possibilidade de outros confrontos bélicos eram questões cruciais, para as quais os moradores da vila deveriam estar atentos e colaborar no sentido de proteger a si e aos domínios lusos que ajudaram a construir. Portanto,

¹³⁵ MIRANDA, 2006.

¹³⁶ IHGAL. Segundo Livro de Vereações da Câmara da Vila de Santa Maria Madalena da Lagoa do Sul (1668-1680). 00006-01-02-02, fl.95v.

fica evidenciado que estando Portugal em estado permanente de conflito e suas colônias em estado iminente de ataque, os portos eram locais frágeis a ser defendidos. Esta membrana entre mar e terra demandava vigilância e a presença do poder bélico, pois dela emanava o temor da invasão, já vivenciado durante a guerra holandesa e que deixara cicatrizes.

Voltando às propostas para a defesa de Pernambuco por João Fernandes Vieira, quando superintendente das Fortificações desta capitania, apesar do indicativo de que os portos do território alagoano em 1672 eram alvo das estratégias militares traçadas, não há registro que seguramente contenha alguma indicação de que Jaraguá foi fortificado em 1673 nos manuscritos avulsos da Capitania de Pernambuco do AHU, analisadas por Miranda (2006) e por nós consultados. Corrobora esta lacuna a afirmação de Gonsalves de Mello (2000, p. 422) de que "Infelizmente não se conservaram papéis que documentem a atividade de João Fernandes Vieira, na sua nova função, nos anos de 1672 e 1673". Se realmente houve a proposta, esta não se acha presente na documentação analisada por ambos os autores e por nós consultada, mas deve estar em algum documento relativo ao governo-geral ainda não difundido pela historiografia alagoana.

Outro ponto nebuloso sobre Jaraguá no período analisado diz respeito à proposta de povoar sua área contígua que estava associada à deste ancoradouro. Craveiro Costa (2001) detalha melhor a informação do historiador alagoano que o precedeu; indica que aquela atitude se respaldava numa mudança política "em virtude da nova orientação da metrópole em relação à colonização", que tinha como objetivo a guarda da costa pernambucana e o povoamento de Alagoas com colonos vindos das Ilhas dos Açores:

Expulso o batavo, após combates que assolaram e despovoaram a capitania, cessando ao mesmo tempo a autoridade dos donatários, em virtude da nova orientação da metrópole e relação à colonização, o governo português procurou resguardar a costa imensa pernambucana, naqueles pontos ainda desprovidos de defesa militar, contra possíveis agressões. E D. Pedro II, em 1673 ordenou ao governador geral, Visconde de Barbacena, que fizesse fortificar o porto de Jaraguá e povoar a comarca das Alagoas com ilhéus dos Açores (COSTA, C., 2001, p. 13).

Uma das propostas de João Fernandes Vieira dá ênfase ao vínculo existente entre a necessidade de fortificar e a de se ocupar as bordas litorâneas para a eficaz defesa do território, e está diretamente ligada às supostas ações propostas para Jaraguá em 1673, ainda que este ponto da costa pernambucana não seja citado. A intenção de povoar a costa com colonos vindos dos Açores se fez presente nas estratégias de João Fernandes Vieira de 1675, de aliar a fortificação de pontos estratégicos da costa ao povoamento. Em suas palavras:

[...]faso presente a VA. como resebi a provizam, para fortificar todaz as cappitanias do Nortte de Pernambuco das quais vou tratando e tratarei [...] porque sey a importansia dellas e o quanto convem serem fortificadas, e sem

embargo **que a fortificasam das fortalezas he a mais premanente, tambem he muito neessario ajudallas com fortificasam de gente, porque sam estaz cappitanias muito abertaz pella costa de mar,** e ja tenho feito avizo a VA, que toda a casta de gente serve para estas comquistaz, e se forem cazais com suas famílias, **se povoaram com mais facilidade, e das Ilhas dos Asores** pode vir quantidade de gente desta sem alli fazer falta¹³⁷.

Esta informação constante no manuscrito do AHU datado de 1675 é posterior à data de 1673, apontada por Craveiro Costa (2001) e Thomaz Espíndola (2001) com referência às ordens de se povoar a área contígua a Jaraguá, dada pelo governador-geral do Brasil. Da mesma forma, a proposta é apresentada como uma intenção pessoal de Vieira, ao afirmar: “quando a fazenda de VA. não puder de presente mandar fazer esse gasto, daquelas ilhas me offereso a minha custa mandar comboyar trezentos a quatrocentos cazais comsedena me VA. lisensa”, e não como uma ordem do governo-geral que deveria executar.

Ainda que se tome como verdadeira a informação de se fortificar Jaraguá em 1673 e de povoar a sua área adjacente, considerando haver outros documentos coevos que atestem esse fato, ao que tudo indica nada foi feito, não passando de uma simples intenção, pois não foi encontrada nos arquivos pesquisados qualquer prova de ter havido projetos de fortificações para o local em fins do século XVII e no início do seguinte. Também, sobre o povoamento da área adjacente com “ilhéus dos Açores”, ou melhor, o seu repovoamento, admitindo-se a hipótese de que haviam sido povoadas antes da guerra holandesa, nada se encontrou no *corpus* documental. Veremos na próxima seção que somente na segunda metade do século XVIII fixaram-se colonos na área.

No período *post bellum*, a possibilidade de novos conflitos externos, a presença indígena ou o contrabando do pau-brasil, nenhuma dessas ameaças foi capaz de fazer de Jaraguá um ancoradouro fortificado até o século XVIII. As atenções da Coroa e do governo de Pernambuco na segunda metade dos seiscentos devem ter sido concentradas na guerra dos Palmares, que causava severos danos aos grandes proprietários da região das lagoas e especialmente aos senhores de engenho.

Desde o desembarque de tropas luso-hispânicas em Jaraguá, em 1635, até as propostas de fortificá-lo em 1755, impulsionadas pela necessidade de defesa do comércio de madeiras nele praticado, assunto a ser discutido na próxima seção, o único evento relativo à fortificação e à povoação da área é a duvidosa ação de 1673. Após 1755, verifica-se nas fontes coevas a elaboração de projetos de fortificações para a ponta de Jaraguá, a enseda da Pajuçara e a barra das Alagoas, datados de 1762, que foram analisados na última seção.

¹³⁷ AHU, Pernambuco Avulsos, caixa 11, documento 1029, grifo nosso.

Portanto, da perspectiva da documentação analisada, verifica-se uma grande lacuna de informações acerca da defesa e do povoamento de Jaraguá e área litorânea contígua na primeira metade do século XVIII.

Defendemos que Jaraguá, no período lacônico acima descrito, firmou-se como um fundeadouro conhecido pelas autoridades lusitanas sediadas em Pernambuco e na metrópole, assim como pelos inimigos além-mar, por subdivisoras qualidades superiores, como um porto seguro para o desembarque de tropas, abrigo de um maior número de embarcações de grade lote e posição estratégica em relação a Alagoas do Sul; todas essas características identificadas nas fontes seiscentistas já analisadas – cartografia da família Albernaz e de Georg Marcgrave e nos relatos de portugueses e holandeses.

Por outro lado, pela ausência de dados sobre o período que vai de fins do século XVII até a primeira metade do XVIII, é de se supor que não houve interesse da metrópole ou do governo local em investir não só em infraestrutura bélica, mas também em ações para povoá-lo, tendo sido marcado apenas por uma ocupação transitória, em caso de refutação da hipótese de povoamento de 1673. A existência da fonte de água próxima a Jaraguá e de ter sido um porto seguro são indícios importantes para se considerar este porto colonial um ponto notável da costa, que deveria ser conhecido pelos navegantes com destino à vila das Alagoas ou que faziam a rota entre Pernambuco e Bahia. Nesse caso, Jaraguá pode ter exercido a função de um ponto de abrigo e aguada, utilizado ocasionalmente, quando o mal tempo ou os ventos não permitiam às embarcações seguirem viagem até seus destinos.

Segundo os estudos de Russell-Wood (2014, p. 128), as viagens costeiras de Pernambuco à Bahia duravam em média 4 a 5 dias na monção do nordeste (outubro a abril) e no sentido inverso, a monção sudeste (abril a outubro) favorecia a navegação. É de supor que essa curta rota, considerando-se, além do tempo de viagem, a capacidade de armazenamento das embarcações envolvidas no comércio transoceânico, ou mesmo as de menor porte na cabotagem, poderia ser realizada sem a precisão de abastecimento de víveres e água. Todavia, nas vezes que ocorria contra a monção, tornava-se longa, ocasionando, talvez, a privação de suprimentos pela tripulação. Assim como ocorreu com Rui Pereira em 1560, que viajava da Bahia para Pernambuco contra a monção, conforme se pode acompanhar em trecho abaixo, a embarcação precisou se resguardar e se abastecer em alguns pontos da costa, apresentando-se Jaraguá como uma das alternativas. Tendo-se como exemplo esse fato histórico, é plausível afirmar que essa situação pode ter se repetido com outras embarcações.

E primeiramente, começando nossa viagem, saberão que desta Ca[pitania à Baya] há pouco mais de cem legoas, he por virmos contra monção, partindo da Baya a 14 de Outubro à tarde, não chegamos aqui senão a 19 de Janeiro,

o qual caminho diguo daqui para laa, com a monção dos Nordestes, se anda três ou 4 dias, e de lá para quã, com a do Sul, em pouco mais (LEITE, 1958, p. 325).

Pode-se dizer que, em 1560, Jaraguá era uma paragem pouco conhecida e perigosa, devido à presença dos indígenas, possivelmente os belicosos caetés. No entanto, esse quadro se modificaria pela desocupação ou extermínio dos autóctones e pelo maior conhecimento desse porto, depois da guerra holandesa, com a sua divulgação na cartografia holandesa e portuguesa. Nessas condições, é possível que em fins do século XVII e início do XVIII, Jaraguá tenha se afirmado como porto seguro para escalas não previstas, principalmente para o caso das frotas que seguissem em direção a Pernambuco, ou de lá partissem para o sul da colônia, movimento marítimo já detalhado na seção anterior. Outro fator que deve ter concorrido para essa nova função foi a indispensável comunicação entre Pernambuco e Bahia, que gerava um tráfego marítimo regular entre os portos dessas capitânicas, haja vista a dependência de Pernambuco, assim como outras capitânicas, das principais instituições da Justiça, religião e administração colonial, sediadas em Salvador, como o Bispado e a Relação da Bahia¹³⁸.

O conhecimento de Jaraguá entre pilotos que cruzavam as águas atlânticas ao sul de Pernambuco deve ter sido ampliado a partir do início do século XVIII. É o que se pode constatar na identificação deste ancoradouro na descrição da rota Pernambuco-Bahia na obra do cosmógrafo-mor Manoel Pimentel de 1712: “*A Arte de Navegar, em que se ensinam as regras praticas, [...] & roteiro das viagens, e costas maritimas, de Guiné, Angola, Brasil, Índias, & Ilhas Occidentaes, & Orientaes, Agora novamente emendado, & acrescentada muitas derrotas novas por Manoel Pimentel, Fidalgo da Casa de S. Magestade, & Cosmographo mór do Reyno, & Senhorios de Portugal*”.

Esse roteiro possui duas edições, a de 1699¹³⁹ e 1712 (esta reeditada em 1746, 1762 e 1819)¹⁴⁰. Em ambas, encontram-se acidentes geográficos da costa alagoana na *Derrota de Portugal para Pernambuco na monção de março até setembro* e na *da Bahia para Pernambuco*. Pela função náutica do documento, Manoel Pimentel traz informações aos seus leitores mareantes sobre os principais portos, cursos d’águas e suas barras na capitania de Pernambuco. O cosmógrafo-mor dá detalhes sobre a distância em léguas entre eles, os perigos para se entrar em cada uma das barras, identifica quais os ancoradouros tidos como

¹³⁸ De acordo com Nogueira (2015), o bispado de Pernambuco foi criado em 1676 e a Relação de Pernambuco apenas em 1822, conforme atestam Barbosa, Acioli e Assis (2006).

¹³⁹ *Arte Prática de Navegar, e Roteiro das Viagens e Costas Marítimas do Brasil, Guiné, Angola, Índias e Ilhas Orientais e Ocidentais, agora novamente emendado, e acrescentado o Roteiro da Costa de Hespanha e Mar Mediterrâneo*.

¹⁴⁰ Conforme detalha Correia (2010, p. 127).

seguros e o lote das embarcações que podem neles fundear, além da descrição dos elementos geográficos, como as barreiras vermelhas, montes e vegetação, que serviam de baliza às embarcações e de identificação do local por onde navegavam a partir do reconhecimento das particularidades do trecho da frente atlântica em que se encontravam.

A edição de 1699 de Pimentel, no que concerne ao litoral de Alagoas, contém poucos acidentes geográficos, barras e portos em relação a de 1712. Aparecem nessa primeira edição apenas os rios São Francisco, Santo Antônio, o Camaragibe e o Porto Calvo que, pela descrição, corresponde à barra do rio Manguaba ou rio das Pedras, caminho hídrico para a vila de mesmo nome. Já na segunda edição, foram citados pelo cosmógrafo-mor do Reino, na *DESCRIPÇAM E conheçença da costa desde a Bahia até Pernambuco*, nessa ordem: o São Francisco, o Coruripe, S. Miguel, a barra das Alagoas, a ponta de Jaraguá, o rio S. Antônio Meirim, o Santo Antônio Grande, o Camaragibe, Porto Calvo (o porto de Pedras) e a Barra Grande.

Conforme explica Correia (2010, p. 30), os roteiros, que aparecem desde o final do século XV, multiplicaram-se no século XVIII e, pela importância da literatura roteirista portuguesa, "muitos foram traduzidos e estão publicados por ingleses, holandeses e franceses" e por isso tiveram grande difusão no mundo atlântico. A parte roteirística da obra de Pimentel em questão foi, segundo Guedes (2007, p. 25), tardiamente traduzida para o inglês em 1808¹⁴¹. Dessa forma, evidenciamos a possibilidade dos nautas europeus já conhecerem, por meio do roteiro de Pimentel de 1712, os mais notáveis portos e barras da costa alagoana, onde inclui-se o porto de Jaraguá.

A explicação de Correia (2010, p.179), de que os roteiros eram elaborados pela adição das informações que se coletavam a cada viagem, dá pistas sobre as razões que envolvem a suposta desatenção do cosmógrafo-mor em registrar os principais pontos navegáveis da costa de Alagoas na primeira edição de sua obra: "os roteiros tiveram diversos autores (muitos dos que o publicaram nunca navegaram) e foram sendo repetidos de publicação em publicação". Manoel Pimentel (1712) afirma, logo na apresentação da obra ao leitor, ter verificado para essa nova edição, os roteiros de Manuel de Figueiredo, outro cosmógrafo-mor de Portugal, que publicou há mais de 100 anos sua obra. *Hydrographia, exame de pilotos, no qual se contem as regras que todo Piloto deve guardar em suas navegações assi no Sol, variação dagulha, como no cartear, com algũas Regras da navegação de Leste, Oeste, com mais o Aureo numero, E paetas, Marès, & altura da Estrella Pollar. Com os Roteiros de Portugal pera o Brasil, Rio da Prata, Guinë, S. Thomé, Angolla, Índias de Portugal, & Catella.*

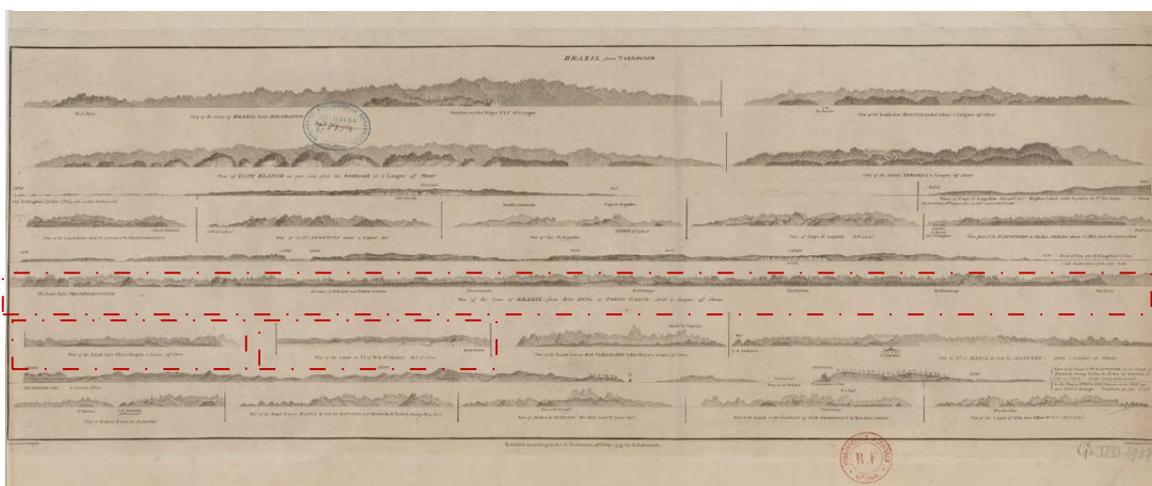
¹⁴¹ *The BRAZIL PILOT; or A DESCRIPTION OF THE COAST OF BRAZIL... to which are ADDED, CHATS, of some of its most considerable parts, from mss never published.*

O primeiro q' em Portugal publicou estes Roteiros foi Manoel Figueiredo, que sérvio de Cosmografo mór haverá 100 annos; & como se as informações que os Pilotos daquele tempo derão a Manoel de Figueiredo fossem infalliveis, todos os que lhe succederão no mesmo cargo não fizerão mais q' tornar a imprimir varias vezes os mesmo Roteiros sem alguma mudança. E com tudo na descripção das costas marítimas tinhão elles mutos erros, pouca calreza & nenhuma ordem. Para obviar a estes defeitos me foi necessario ler muitos livros em varias lingas & conferir com as Portuguezas as Caryas de mear de outras naçoens, no que encontrei huma grande variedade [...] (PIMENTEL, 1712).

Diante do exposto, podemos trabalhar com a hipótese de que Jaraguá e demais barras e fundeadouros do litoral alagoano, faziam parte da rota entre Bahia e Pernambuco de 1699, porém ainda não constavam nessa primeira edição por seu autor ainda não ter atualizado os roteiros de Manoel de Figueiredo. O texto da derrota entre Bahia e Pernambuco publicado na edição de 1625 de Figueiredo é exatamente o mesmo constante na primeira edição de Pimentel. Assim, é admissível supor que após a guerra holandesa todos os pontos de ancoragem do litoral alagoano e suas barras, portas de entrada para as principais vilas, passaram a ser bem conhecidos, não só pelos nautas portugueses, mas também por outras nações que tinham acesso aos roteiros produzidos pelos lusitanos.

Organizamos na Tabela 14, para a melhor compreensão sobre a navegação pela costa alagoana no início do século XVIII, as informações contidas no roteiro de Manoel Pimentel, acompanhadas das imagens das fachadas atlânticas de trechos da costa alagoana publicadas por A. Dalrymple em 1779 sob o título de *Brazil from Van Keulen* (Figura 65). Assim, é possível se realizar uma leitura visual dos acidentes geográficos, vegetação e edificações notáveis que deveriam ser avistados pelos pilotos para se situarem durante a navegação.

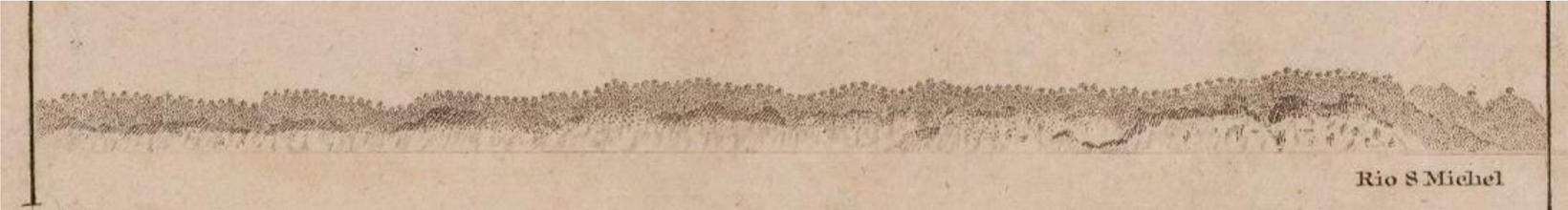
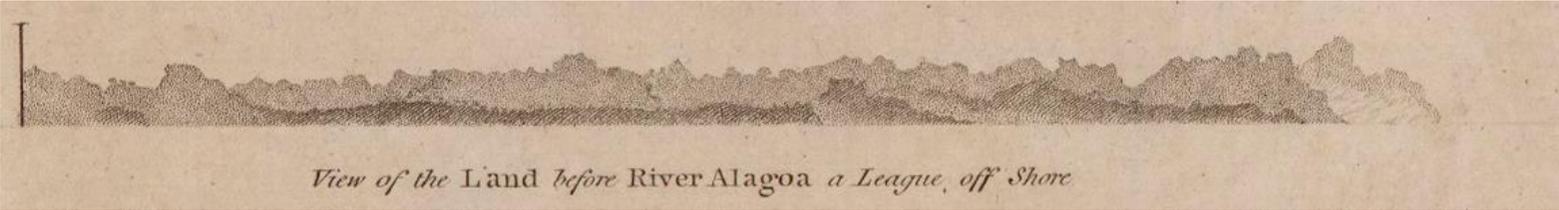
Figura 65 – *Brazil / from Van Keulen* ; Etch'd by P. Begbie, the writing by T. Harmar, 1779, com indicação de trechos da fachada atlântica de Alagoas.



Fonte: BNF.

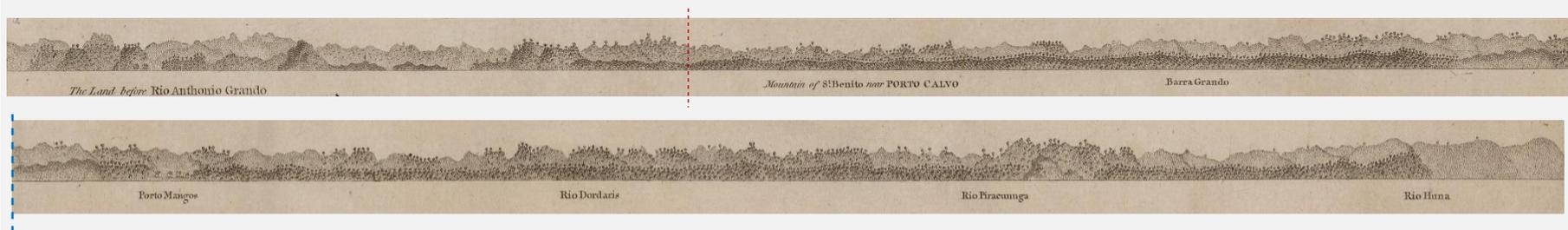
Tabela 14 – Descrição dos pontos da costa alagoana segundo o roteiro da Bahia para Pernambuco contido nas obras do cosmógrafo-mor Manoel Pimentel, edições de 1699 e 1712, ilustrado com os perfis costeiros destes mesmos pontos publicado por A. Dalrymple em 1779 sob o título de *Brazil from Van Keulen*.

Sentido roteiro de Bahia até Pernambuco segundo o livro de Manoel Pimentel (Sul→ Norte)	Rio de São Francisco → rio Coruripe → baixio de D. Rodrigo → rio de São Miguel → barra das Alagoas → Ponta de Jaraguá → rio Santo Antnio Merim → rio de Santo Antônio Grande → rio de Camaragibe → Porto Calvo [entrada da barra do rio Manguaba, Porto de Pedras]
Sentido do roteiro utilizado como referência na apresentação dos perfis litorâneos do “Brazil from Van Keulen” (Norte → Sul)	Rio Santo Antônio Grande → morro de São Bento, perto de Porto Calvo → Barra Grande → porto “Mangos” → rio Dordaris → rio Piracinunga Vista das terras antes do Rio Alagoa → vista das terras do rio São Miguel
Rio São Francisco	<p>“O rio de S. Francisco tem da banda do sul junto da boca huma ilhota, que se chama dos Passaros, & por entre ella & a terra vai hum canal que se chama Rio Garatuba, o qual vai até dentro do Rio de São Francisco: na entrada deste canal há 12 ou 13 pés de fundo que são duas braças largas, & com bom tempo he mais fácil entrar por este canal do que pela barra do Rio de S. Francisco, porque corre menos agua. Da Ilha dos Passaros sahe hum banco para o Nordeste meya légua ao mar.</p> <p>O Rio de S. Francisco he muito caudaloso & largo, cuja origem ainda não he conhecida; cresce no verão de odo que faz grandes inundaçoens. Dizem que dez jornadas para cima da foz entra por hũ sumidouro ou caverna, & corre por baixo da terra por espaço de 12 leguas, & depois que torna a aparecer; em distancia de 40 leguas da foz se precipita de huma alta rocha com tam grande ruido, que se ouve de muito longe. No temoi das cheas que he de Setembro até Março traz huma corrente tão arrebatada que se não pode subir para cima com huma lancha esquipada a 8 remos. Não entrão nelle mais que sumacas, assim pela grande corrente, como porque grande parte da entrada está occupada com bancos. Entrase por junto da costa do Norte, & depois de estar de dentro vai surgir no porto de Piásábuso tres leguas acima da foz, onde ha muito fundo & mais acima quatro leguas está a Villa do Penedo. Dessa a cidade da Bahia até este rio contão 50 leguas (PIMENTEL, 1712, p.278)”.</p>
Rio São Francisco → Rio Coruripe	“Mais para o Norte do Rio de S. Francisco cinco leguas está o rio Cururipe estreito, & de tão pouca agua, que de baxamar fica quase em seco. Defronte de Cururipe huma légua ao mar está hum baxo que se chama de D. Rodrigo, o qual corre de NorteSul por espaço de duas leguas; he descoberto, & por elle & a terra se póde passar com navios grandes (PIMENTEL, 1712, p.279)”.

Rio Coruripe	→	Rio de São Miguel	“De Cururipe para a banda do Norte tres leguas està o Rio de S. Miguel, onde entrão sumacas: navegasse quatro léguas por elle acima em barcos (PIMENTEL, 1712, p. 279)”.
			
Rio de São Miguel	→	Barra das Alagoas	“Dalli 5 leguas fica a barra das Alagoa, onde tambem não entrão mais que sumacas [...] (PIMENTEL, 1712, p. 279)”.
Barra das Alagoas	→	Enseada de Jaraguá	“duas léguas adiante [da barra das Alagoas] fica a ponta de Jaraguá que tem duas enseadas capazes de navios grandes, os quaes quando há mau tempo em huma se vão abrigar na outra [...] (PIMENTEL, 1712, p. 279)”.
			
Barra das Alagoas	→	Rio Santo Antônio Merim	“Das Alagoas ao Nordeste em distancia de 9 leguas fica o rio de S. Antonio merim, o qual tem huma chapada de barreiras vermelhas de meya legua de comprido, & tres montes redondos não mutio grandes, o do meio mais pequeno; & pela terra dentro arvoredo não muito alto, & na terra de longo do mar mato verde baxo, & na praya área branca, & recifes que botão ao mar obra de meia légua (PIMENTEL, 1712, p. 280)”.
Rio Santo Antônio Merim	→	Rio Santo Antônio Grande	“Deste rio para o Norte hua legua está outro chamado S. Antonio Grande [...] (PIMENTEL, 1712, p. 280)”.

“O Rio de Santo Antonio está em altura de 9 graos, & 3 quartos, para 10 graos: he terra grossa com hũa chapada de barreiras vermelhas de meya legua de comprido, & tem 3 montes redondos não mui grandes, o do meyo he mais pequeno que os dous, & pela terra dentro arvoredado não mui alto, & na terra de longo ao marmato verde baxo, & na praia área branca, & arrecifes, que botão ao mar obra de meya legua. Neste ponto não entrão senão embarçaçoens pequenas, & daqui para o Sul corre a costa ao Sudoeste (PIMENTEL, 1699, p.197)”.

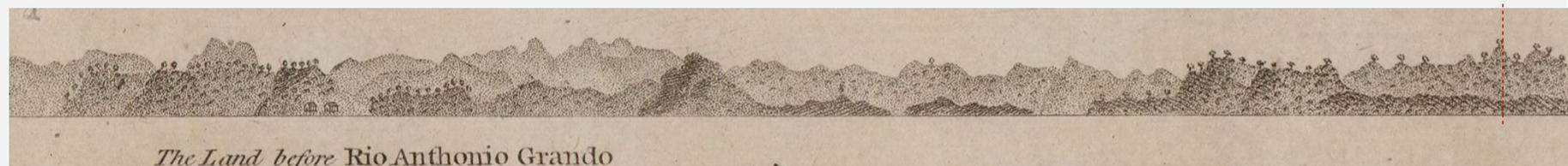
Rio de Santo Antônio Grande → Rio Huna [Pernambuco]



Rio Santo Antônio Grande → Rio Camaragibe

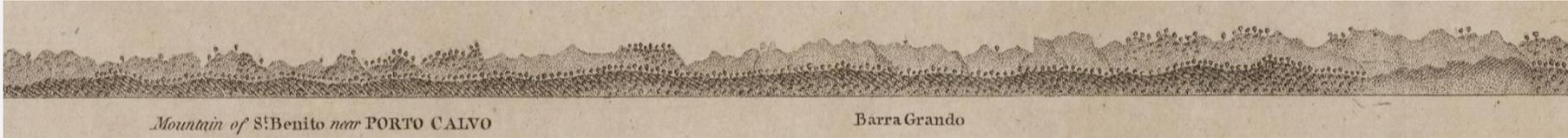
“duas léguas adiante fica o Rio de Camaragibe, que tem da banda do Sul huma chapada ou morro de barreiras vermelhas à borda do mar, do feitio de huma grande eira (PIMENTEL, 1712, p.280)”.

“Estes tres rios não serverm mais que para barcos [Santo Antônio Merim, Grande e Camaragibe] (PIMENTEL, 1712, p.280)”.



Rio Camaragibe → Porto Calvo

“De Camaragibe a Porto Calvo serão 6 leguas: a terra por aqui he muito alta, mas chã de mato raso, & vão correndo ao longo da costa recifes meya legua ao mar, & na praya área branca.

	[barra do rio Manguaba, Porto de Pedras]	<p>Este porto he pequeno, póde entrar nelle nao de 120 toneladas, & dentro podem estar seis destas embarçoens. Ao longo da costa correm recifes meya légua ao mar, & por entre elles està a barra que logo se vê: tem na entrada 5 & 6 braças, & dentro somente 3: quem aqui nunca entrou, vá com o prumo na mão, mas estando do rio para dentro he estar em rio morto, & o fundo he de área branca (PIMENTEL, 1712, p.280)".</p> <p>O Porto Calvo está em 9 graos, & hum terço do Sul, póde entrar nelle não de 120 toneladas, onde poderão estar dentro 6 embarções destas; lança este porto ao mar meya légua arrecifes, & por entre elles está a barra, que logo se vé, tem na entrada 5. 6 braças, & vá com o prumo na mão quem aqui nunca entrou: & como estais dos arrecifespara dentro he estar em rio morto, o fundo he área branca. Se vierdes de mar em fora, ou ao longo da costa para conhecerdes este porto vereis em cima hũa terra grossa junto ao mar com tres arvores altas copadas, que parecem pinheiros, & ao pé delas tres barreiras vermelhar, & toda a mais terra de longo da cista he muito rasa; & chea de mato verde raso, & na praya área branca (PIMENTEL, 1699, p.197).</p>
Porto Calvo [barra do rio Manguaba, Porto de Pedras]	→ Barra Grande	<p>"Mais para o Nordeste 4 leguas está outra barra chamada Barra Grande, que tem por conhecida o monte ou ponta de S. Bento, que lhe fica da banda do Sul, e tem em cima a Igreja de S. Bento. Esta enseada tem tambem recifes ao mar, & dentro huma pedra alagadiça defronte de huma ribeira. A barra fica defronte de huma das barreiras, & tem fundo somente de 3 braças (PIMENTEL, 1712, p.280)".</p>
 <p style="text-align: center;"><i>Mountain of S:Benito near PORTO CALVO</i> <i>Barra Grando</i></p>		
Porto Calvo	→ Rio Huna [Pernambuco]	<p>Do Porto Calvo á enseada, a que chamão Huna, há 3 leguas, a qual enseadade hum pequeno rio pequeno [...].</p>

Fonte: autora, adaptado de PIMENTEL (1699, 1712)

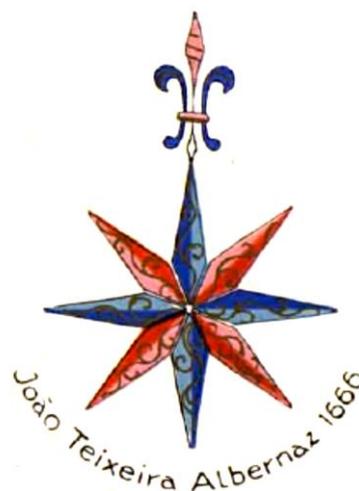
Conforme se pode acompanhar do texto do roteiro de 1712, demonstra-se que Jaraguá se destacava, quando se tratava dos pilotos encontrarem um fundeadouro seguro para navios de grande calado ao sul de Pernambuco. É importante notar que neste documento, escrito para os navegantes que faziam a rota Pernambuco-Bahia, Pimentel descreve as barras de Jaraguá e da Pajuçara, que ficam entre a ponta de Jaraguá, como “capazes de grandes navios, os quaes quando há mau tempo em huma se vão abrigar na outra”, mas silencia sobre a existência do porto dos franceses e sobre a Barra Grande, que no tempo da guerra holandesa tiveram destaque; é apenas informado que esse último ancoradouro “tem fundo somente de 3 braças”. Este pode ser um indicativo de que tanto as enseadas da Pajuçara, quanto a de Jaraguá fossem preferencialmente utilizadas pelos pilotos de navios de grande calado, caso necessitassem, em detrimento a outros portos alagoanos.

Dessa forma, a presença de Jaraguá no roteiro de Pimentel de 1712, obra que teve “uma longa vida na instrução de pilotos” por ter sido reeditada até o século XIX¹⁴², confirma o seu uso para os homens do mar como um porto seguro para navegações costeiras. Porém, essa condição não é suficiente, pela natureza náutica do documento, para determinar sua utilização ligada a uma atividade marítima que demandasse a fixação de população, capaz de torná-lo destino final no que concerne a sua participação no tráfico marítimo colonial. Isto, somente ocorrerá no século XVIII, como discutiremos na próxima seção.

¹⁴² CORREIA, 2010, p. 127.

5 DESTINO JARAGUÁ

De ponto de passagem a destino, Jaraguá passou por um longo processo de transformações espaciais no contexto da comarca de Alagoas, sobremaneira, aquelas relativas à região lagunar nos setecentos. Na segunda metade deste século, num cenário de progresso econômico, Jaraguá foi utilizado como porto comercial, porto do mar das Alagoas, conjuntamente com o dos franceses; por ele eram escoadas as caixas de açúcar e as valiosas madeiras de lei produzidas na região lagunar. Foi o comércio madeireiro, como apontam as fontes coevas, capaz de modificar de forma marcante esse espaço portuário, por inseri-lo na rede portuária colonial do ultramar português, a ponto de ter sido pela primeira vez registrado cartograficamente em detalhes e pensado como ponto estratégico na defesa costeira, juntamente aos espaços a ele adjacentes, enseada da Pajuçara e barra das Alagoas, para onde foram projetadas e, talvez construídas, fortificações. Investiga-se também nessa seção a participação efetiva de Jaraguá na gênese da vila de Maceió, quando a função marítima portuária foi determinante na mutação dos “lugares” conhecidos como *Poço* e *Massayó* para que no início do século XIX o povoado rural passa-se a ser a vila de Maceió portuária.



5.1 O porto do mar das Alagoas no século XVIII

Entender como e quais os motivos que levaram Jaraguá a passar de um porto de escala a destino de mercadorias é uma tarefa difícil, haja vista o já comprovado silêncio da historiografia alagoana sobre o século XVIII e o completo vazio sobre esse porto na documentação consultada referente às capitanias de Pernambuco e Alagoas na primeira metade do referido século. Em contraste a esse período lacônico, abundam informações sobre Jaraguá na segunda metade do século XVIII, tendo sido encontrados dados dispersos sobre esse porto na documentação oficial. Pensados em conjunto estes dados comprovam, de forma consistente, a inserção de Jaraguá nas redes mercantis de Alagoas, da colônia e do ultramar português.

A partir da análise dessa particularidade *corpus* documental existente, optamos por investigar inicialmente as possibilidades de utilização desse ancoradouro para o escoamento da produção açucareira da região das lagoas no século XVIII, resultado do florescimento econômico alcançado na capitania de Pernambuco, que teve reflexo em Alagoas; deixando para a próxima seção uma investigação aprofundada sobre a segunda metade dos setecentos, quando Jaraguá foi um importante porto de exportação madeireira e, pela relevância desta atividade, foi determinante na ocupação do espaço colonial e a vida marítima portuária gestada na enseada de mesmo nome e espaços adjacentes.

No decurso do século XVIII, os laços de poder e dependência econômica entre o reino português e sua colônia na América foram alargados, tendo o comércio marítimo se expandido, aproximando ainda mais a Coroa portuguesa dos seus súditos do outro lado do Atlântico. O quadro era de expansão urbana e demográfica, resultado, principalmente, da descoberta do ouro em fins do século XVII.

Particularmente, na segunda metade do século XVIII, verifica-se a existência de um maior volume de negócios entre o Brasil e Portugal, o que levou à ampliação do tráfego marítimo no Atlântico Sul; tudo isso teve impacto nos setores sociais e culturais. As políticas do Marquês de Pombal (1750-1777), no governo de D. José I, fomentaram a economia metropolitana e da colônia brasileira. A instalação das companhias gerais de comércio, de Pernambuco e Paraíba, e do Grão-Pará e Maranhão, possibilitaram o desenvolvimento mercantil dessas capitanias. Em meados do século XVIII, as capitanias do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco foram, nessa ordem, as maiores regiões exportadoras do Brasil e consumidoras dos produtos comercializados pelos portugueses¹⁴³.

¹⁴³ Segundo dados de Joel Serrão e Oliveira Marques, apresentados por Dias, E. (2005, p.2) “Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco perfaziam 78,4% de todas as exportações portuguesas para as Colônias

Esse panorama de progresso material setecentista teve reflexo não só comércio marítimo, mas também na formação do espaço urbano. Foi a segunda metade do século XVIII marcada pela necessidade de controle do território, principalmente das regiões Norte e Sul, pela delimitação das fronteiras, repovoamento, urbanização e a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763, ações fruto da política de fortalecimento do Marquês de Pombal (FLEXOR, 2011). Essas ações levaram a um notável aumento da rede urbana brasileira, que pode ser acompanhado a partir dos dados fornecidos por Bueno (2011) expostos na Tabela 15, em que a quantidade superior do número de vilas fundadas no período em questão ilustra o impacto que teve a política pombalina no território colonizado.

Tabela 15 - Processo de Urbanização do Brasil entre os séculos XVI e início do XIX.					
Os primeiros tempos (1500-1580)	O tempo dos Felipes (1580-1640)	Restauração (1640-1706)	D. João V (1706-1750)	Pombal (1750-1777)	D. Maria I (1777-1808)
12 vilas	17 vilas	20 vilas	31 vilas	60 vilas	35 vilas
2 cidades	4 cidades	1 cidade	2 cidades	1 cidade	-

Fonte: BUENO, 2011.

Para o caso da capitania pernambucana, a prosperidade alcançada no século XVIII foi produto da recuperação econômica ocorrida após o fim da guerra holandesa, que consistiu num longo e lento processo. A economia açucareira, que continuava a ser o principal esteio do desenvolvimento desta capitania, sofreu, de início, com a concorrência das colônias francesas e inglesas no *post bellum*, situação acentuada pela transferência de população para a região das minas e pelo aumento no valor dos víveres (DIAS, E., 2013). Somente a partir de 1713, a situação se reverteu para Pernambuco e outras demais “capitanias do açúcar” no Norte da colônia, conforme explica Dias, E. (2013):

Contudo, depois de 1713 esta situação mudou. Graças à assinatura do tratado de Utrecht, à criação de frotas regulares de navios entre as «capitanias do Norte» e os mercados europeus, à situação de paz na Europa e à regulamentação do fornecimento de escravos, a agricultura de exportação das capitanias de Pernambuco, Paraíba e Baía, principalmente, conseguiu manter-se. Embora o açúcar não fosse a atividade mais lucrativa durante o período de maior produção e extração do ouro, esta mercadoria nunca perdeu o lugar de primeiro produto de exportação colonial em volume. E apesar das oscilações de preço, ao longo de todo o século de Setecentos o valor do ouro jamais ultrapassou o valor das exportações agrícolas (DIAS, E., 2013, p. 79).

e exportavam 83,7% para a Metrópole”. Esses números comprovam a hegemonia das capitais regionais e do poder central dessas capitanias, enquanto centros portuários no âmbito da colônia.

Alagoas acompanhou, como não haveria de ser diferente, esse processo de restabelecimento da economia da capitania-mãe. Na região lagunar, que particularmente nos interessa, foi vagaroso o reerguer econômico das áreas estratégicas para a produção de gêneros de exportação, conforme se pode atestar da passagem de Diégues Júnior (2006, p. 78): “Parece ter sido lento o desenvolvimento da região. Os vales, realmente, eram ricos; as lagoas eram alimentadas por dois rios importantes – o Paraíba e o Mundaú afora outros de menor vulto [...]”¹⁴⁴. Com relação ao caso do vale do Mundaú, destaca o referido autor que o século XVIII foi um divisor de águas para o desenvolvimento dessa área interligada à lagoa do Sul, uma vez que as ameaças internas representadas pelos negros palmarinos tinham sido cessadas em 1695, abrindo caminho para a colonização, através da concessão de terras aos colonos (DIÉGUES JÚNIOR, 2006).

Em adição, Curvelo (2014, p.68) reitera esse momento de “reconstrução econômica” para a região de Alagoas do Sul, demonstrando em números o quadro de ampliação da área de produção açucareira que se viveu no início do século XVIII: “de apenas seis engenhos, em 1655, Alagoas do Sul passou para 26, em 1712, o que representa, em termos políticos, a ampliação do setor açucareiro na elite local”. É importante destacar também, que o florescimento econômico de Alagoas não se limitou ao açúcar no *post bellum*, pois o tabaco teve certa representatividade neste cenário e a região das lagoas não deixou de fornecer gêneros alimentícios para Olinda e Recife (CURVELO, 2014)¹⁴⁵.

Pode-se ter uma ideia do incremento da produção açucareira alagoana no século XVIII a partir da Tabela 16, elaborada segundo dados apresentados por Carvalho, C. (2016).

Tabela 16 – Alagoas - Evolução do número de engenhos, séculos XVI a XVIII								
Ano	1600	1630	1639	1700	1730	1749	1774	1802
Número de engenhos	5	14	16	40	47	61	69	180

Fonte: CARVALHO, C. 2016.

Todos os dados apresentados acima dão a dimensão da produção açucareira para toda Alagoas, todavia, como visamos entender a participação de Alagoas do Sul, pela estreita ligação de Jaraguá a esta região, reunimos abaixo nas Tabelas 17 e 18 o número

¹⁴⁴ Para uma melhor compreensão desse espaço produtivo, ver Figuras 36 e 37 constantes na subseção 2.4 “Jaraguá e a colonização lagunar”.

¹⁴⁵ Segundo Azevedo (2012), a vocação de Alagoas para servir de celeiro aos principais centros urbanos de Pernambuco vinha do período anterior à guerra holandesa, evento histórico responsável por interromper essa economia diversificada.

de engenhos segundo cada vila e termo disponíveis em dois dos raros documentos sobre Alagoas no século XVIII: a *Informação Geral da Capitania de Pernambuco* (1749) e a *Idéia da população da Capitania de Pernambuco e das suas anexas* (1774).

Tabela 17 - Freguesias, população e número de engenhos, Comarca das Alagoas, segundo Informação Geral da Capitania de Pernambuco 1749, com indicação da data de criação da vila entre parênteses						
Vila / Freguesia	Engenhos moentes	Engenhos fogo morto	Capelas	Clérigos	Fogos	Pessoas
Vila de Porto Calvo e seu termo						
Freguesia da Vila (1637)	6	0	10	6	420	3030
Parte da Freguesia do Una	4	0	8	9	945*	3400*
Freguesia de Camaragibe (1852)	5	0	10	8	-	-
Freguesia de S. Bento	3	0	5	4	411	1712
Total	18	0	-	-	-	-
Vila das Alagoas e seu termo						
Freguesia da Vila (1636)	10	4	9	11	-	-
Freguesia da Alagoa do Norte (1830)	8	1	15	7	-	-
Freguesia de S. Miguel (1832)	9	1	8	5	635	2590
Freguesia de Nossa Senhora do Ó, de Santo Antonio Merim (1880)	-	-	1	2	176	643
Total	27	6	-	-	-	-
Vila do Penedo e seu termo						
Freguesia da Vila (1636)	7	3	10	11	9311	3568
Curato do Poxim			1	2	248	884
Total	7	3	-	-	-	-

Fonte: INFORMAÇÃO, 1908; ESPÍNDOLA (2001); PEIXOTO (1939).

Tabela 18 – Freguesias, população e número de engenhos, Comarca das Alagoas (rol da desobriga do ano de 1774 e 1777), com indicação da data de criação da vila entre parênteses							
Vila / Freguesia	Engenhos moentes	Engenhos fogo morto	Igrejas	Conventos	Capelas	Fogos	Pessoas de desobriga
Vila de Porto Calvo							
da vila de Nossa Senhora da Apresentação da Villa do Bom Sucesso (1636)	12	2	1	-	13	700	4.470
do Senhor Bom Jesus de Camaragibe (1852)	11	6?	1	-	1	1.170	4.120
de São Bento	5	-	1	-	5	600	3.000
de Unna	4	-	-	-	3	351	423
de Nossa Senhora do Ó, Curato Meirim (1880)	2	-	-	-	1	70	472
Total	34	8				2.891	12.485
Vila das Alagoas							
da Vila das Alagoas da Senhora da Conceição (1636)	10	-	4	2	6	1.569	4.899
de S. Miguel da Senhora do Ó (1832)	9	-	2	-	6	1.037	3.749
da povoação da Alagoa do Norte, da Senhora Santa Luzia (1830)	8	-	02	-	9	1.070	3.016
Santo Antonio Meirim de N. Senhora do Ó (1880)	3	-	1	-	1	334	998
Total	30	-				4010	12.662
Vila de Atalaia							
de Nossa Senhora das Brotas, e Santo Antonio da Real Villa da Atalaia (1762-1765)	-	-	1	-	2	650	1.484
Total						650	1.484
Vila do Penedo							
de Nossa Senhora do Rozario da Vila do Penedo (1636)	7	-	3	1	10	1.671	5.626
de São Jozé, e Madre de Deos, Curato Poxim	2	-	1	-	2	462	1.682
de Nossa Senhora da Conceição do Porto Real	-	-	1	-	-	112	256
de Nossa Senhora do Ó	-	-	1	-	5	699	2.333
Total	9	-				2.944	9.897

Fonte: MENEZES, J., 1923; ESPÍNDOLA (2001); PEIXOTO (1939).

Pelos dados expostos nas tabelas, pode-se atestar o aumento significativo do número de engenhos em todo território alagoano, em um período de cerca de 25 anos. Verifica-se que este aumento ocorreu de forma acentuada no espaço sob jurisdição da vila de Porto Calvo, e que o número de engenhos das freguesias da vila de Alagoas do Sul e do Norte tenha se mantido inalterado, 10 e 8, respectivamente. Já o número inexpressivo da participação da região sul se deve ao fato da região sanfranciscana está tradicionalmente ligada à atividade da pecuária.

No tocante ao cômputo populacional, foram analisadas ainda as informações sobre o número de fogos e de pessoas de desobriga¹⁴⁶ contantes no relatório de visita do bispo de Pernambuco, D. Fr. Francisco de Lima, que foram reunidos na Tabela 19. Outros dados analisados para este caso foram os provenientes do documento Relatório Alagoas Eclesiástica de 1739¹⁴⁷, que contém os levantamentos do bispo de Pernambuco, D. F. Luiz Santa Tereza, reunidos na Tabela 20.

Tabela 19 – Número de fogos pertencentes às freguesias da capitania de Pernambuco (c.1696-c.1700)

Freguesia	Número de fogos
Una	200
Vila do Porto Calvo	225
São Bento	120
Camaragibe	310
V. de Alagoas do Sul	540
Santa Luzia do Norte	200
São Miguel	180
Vila do Penedo	300

Fonte: VISITA que o bispo de Pernambuco estado do Brasil nas Índias Ocidentais, D. Fr. Francisco de Lima faz *ad sacra limina Apostolorum*, e notícia, que dá do seu bispado a sua santidade pelo seu procurador o Doutor Manuel Banha Quaresma. Arquivo Secreto do Vaticano: Congregazione del Concílio, Relationes Diocesium, 596 (Olinden). In: CURVELO, 2014, p.69.

Tabela 20 – Número de capelas, clérigos, fogos e pessoas, Comarca das Alagoas, 1739

Freguesia	Capelas	Clérigos	Fogos	Pessoas
Freguesia da Vila de Porto Calvo	10	6	420	3030
Freguesia de Camaragibe	10	8	-	-
Freguesia de Nossa Senhora do Ó, de Santo Antonio Merim	-	2	176	643
Curato do Poxim	1	2	248	884
Freguesia da Alagoa do Norte	15	7	-	-
Freguesia do Porto da Folha do Rio São Francisco	7	6	295	1.706
Freguesia da vila do Penedo	10	11	931	3.568
Freguesia da Alagoa de São Miguel	8	5	635	2.590
Freguesia da Alagoa do Sul	9	11	-	-

Fonte: Revista do IHGAL, volume XII, 1927, p. 186-190.

¹⁴⁶ O número de pessoas corresponde aos fiéis habilitados para confissão que foram contabilizados na freguesia, que não inclui “os menores de quatorze anos para os homens e doze anos para as mulheres” segundo Silva, G. (2017). Já cada “fogo” equivale “uma unidade familiar com vida independente, isto é são contados apenas os cristãos livres ou alforriados”, conforme explica Curvelo (2014, p. 69).

¹⁴⁷ Revista do IHGAL, volume XII, 1927, p. 186-190.

No geral, a comparação entre os dados tabelados acima referentes ao início do século XVIII, demonstra que o desenvolvimento econômico das Alagoas foi acompanhado de uma expansão demográfica no território alagoano à semelhança do que ocorreu no cenário da colônia, conforme discutido no início desta subseção.

Focando nos casos da vila da Alagoas do Sul e do povoado de Alagoas do Norte, termo desta vila e de cuja freguesia Jaraguá fazia parte¹⁴⁸, a ausência de dados populacionais para essas freguesias nos anos de 1739 e 1749, levou-nos apenas a comparar o número de fogos para o ano de 1774 com aqueles de c. 1696-c.1700. Dessa análise é possível constatar o significativo aumento populacional por que passou a freguesia do Norte, de 200 para 1.070 fogos e a vila de Alagoas do Sul, freguesia de Nossa Senhora da Conceição, de 540 para 1.569.

Portanto, nos setecentos, em torno dos dois principais centros irradiadores de povoamento do século XVII na região lagunar, Alagoas do Norte e do Sul, foi ampliada a capacidade produtora açucareira, acompanhada de um incremento populacional. Essas transformações tiveram certamente impacto na vida urbana desses núcleos e no papel que desempenhavam enquanto centros de atração. A Alagoas do Sul, no início do século XVIII, alcançou ainda maior influência sobre seu termo e todas as outras vilas e povoados do território alagoano, por ter sido a sede da comarca das Alagoas, criada em 1706 e instalada em 1712. Ao assumir o posto de cabeça de Comarca, esta vila ocupou lugar central nas dinâmicas de poder do território alagoano, passando as vilas de Porto Calvo e Penedo a estarem a ela subordinadas. Este fato, portanto, a colocou em posição cimeira como centro do poder para o exercício das funções jurídicas de todo o sul da capitania pernambucana; esse foi, nas palavras de Caetano (2010, p. 25), “um dos momentos mais importantes para o entendimento do “mundo colonial alagoano”.

Todas essas considerações sobre o quadro favorável da economia açucareira na região lagunar, da expansão populacional e da criação de um centro autônomo de poder jurídico e administrativo¹⁴⁹ no século XVIII, tiveram reflexo direto no comércio marítimo e nos espaços portuários. Afinal, como bem fundamentou Cabral, Diogo (2014, p. 160): “A produção de nada valia sem a circulação. O valor de troca do açúcar só podia ser realizado com o transporte para a Europa”. Ou seja, o progresso só era possível a partir da execução da última

¹⁴⁸ Jaraguá pertenceu à freguesia de Santa Luzia do Norte, ou simplesmente Alagoas do Norte, embora fosse termo da vila das Alagoas, assim como a própria Alagoas do Norte que apenas foi elevada à vila em 1830.

¹⁴⁹ Para Caetano (2010, p. 26), ainda que a instituição da Comarca tenha significado uma delimitação jurídica, o papel do ouvidor era mais amplo na prática, pois “ele funcionava como uma espécie de governador de capitania quando as localidades não possuíam este ofício [...]”.

etapa: o embarque das valiosas caixas de açúcar nos portos do mar nos navios que a transportavam para o outro lado do Atlântico. Essa é a função primordial de um porto, a comercial. Mas qual ou quais seriam os portos do mar de escoamento da produção açucareira da região das lagoas, dos vales férteis do Mundaú e Paraíba?

Jaraguá era um ancoradouro colonial seguro, com capacidade para abrigar um número significativo de navios e sua localização ao norte da barra das Alagoas, a “porta” de entrada e saída da região lagunar o fazia ser uma opção estratégica para o escoamento da produção açucareira e a entrada de peças, mão de obra e infraestrutura essenciais para o funcionamento da indústria açucareira, além de servir de ponto de passagem para aqueles que partiam e chegavam da sede da comarca. Todas essas circunstâncias geográficas, associadas à existência de uma *hinterland* para esse porto, a região das lagoas e vales férteis do Mundaú e Paraíba possibilitavam o uso de Jaraguá já como porto comercial em fins do século XVIII.

Mas, no que concerne às análises sobre Jaraguá, deve-se atentar não só para a possibilidade de canalizar para esse porto a produção alagoana, ampliada no século XVIII. É fundamental também se ater ao seu favorecimento por meio das ações do poder local e da Coroa portuguesa, que definem qual porto deve escoar a produção; além de se observar as limitações impostas pelo sistema de transporte e comunicação até o Atlântico¹⁵⁰.

Apesar da existência da identificação de elementos facilitadores da natureza portuária comercial de Jaraguá desde, pelo menos no início do século XVII, somente em fins do século XVIII é possível comprovar o seu uso como destino dos navios mercantes que iam carregar as caixas de açúcar vindas da região das lagoas. A informação contida na *Idéia da população da Capitania de Pernambuco e das suas anexas* de 1774 dá provas de que o escoamento das “caixas, e mais gêneros” da vila das Alagoas, ou Alagoas do Sul, era feito por Jaraguá, conforme se pode atestar do trecho desse documento abaixo:

He a dita Alagoa toda navegavel, em distancia de sette leguas, the o lugar do trapiche donde recebem as Caixas, e mais generos, **que pela dita Alagoa se transportão de donde em carros condusem huma legoa por terrathe o porto ou Bahia chamada Jaraguá , onde ancorão as Sumacas**, que não sobem pela Alagoa acima, pelos muitos baixios que encontrão the defronte da mesma Villa (MENEZES, J., 1923, p. 56, grifo nosso).

¹⁵⁰ Para Barros, A. (2004, p. 27), um dos fatores essenciais de um porto comercial consiste na relação que este estabelece com o seu *hinterland*, ou seja, “a região alimentadora do seu tráfico”, “elemento fulcral no marco do funcionamento de um porto”. Conforme explica esse autor, a geração de um excedente da produção no *hinterland* para escoamento de mercadorias garante a “saúde econômica do ancoradouro”, mas não a define, posto que é possível relativizar a condição do excedente. Ainda que seja indispensável, é preciso reconhecer a capacidade dos agentes locais em reverter quadros desfavoráveis ao fator produção (BARROS, A., 2004).

Fica patente nessa informação as limitações geográficas da vila de Alagoas do Sul de não ser capaz de oferecer um fundeadouro lagunar adequado para o escoamento da produção açucareira que se fazia em sua volta e da insuficiência da rede hídrica que a conectava ao porto do mar. Nesses termos, o governo local e agentes mercantis viram em Jaraguá uma solução viável para o problema do sistema de transporte até o Atlântico, tendo investido ou aproveitado uma infraestrutura mínima disposta no caminho por terra: um trapiche para armazenar as caixas de açúcar, até a chegada das embarcações que as transportariam, e carros de bois para transporte da valiosa carga.

No que se refere a Alagoas do Norte, o mesmo documento em análise silencia sobre qual foi o porto do mar, destino da produção desta região e do vale do Mundaú a ela conectada. Infere-se, todavia, a partir da informação sobre a produção açucareira e de outros gêneros de Alagoas do Norte, que esta era inferior a de Alagoas do Sul, pois tinha “algum Commercio de assucar, Madeiras, Peixe, e algum azeite, cujo commercio he comum, e tambem commerceão em algum Tabaco da Páu Brasil”¹⁵¹. Essa certa inexpressividade condiz com uma outra informação, constante nos manuscritos do AHU da capitania de Alagoas do século XVIII, sobre o diminuto número de engenhos de açúcar da freguesia de Santa Luzia do Norte que se encontravam em decadência. Trata-se da carta do vigário Jerônimo Bezerra escrita em 1770 ao rei de Portugal, solicitando ajuda para a sua freguesia, em que descreve o quadro de falência dos senhores de engenho de Alagoas do Norte:

A segunda necessid^e hé a falta de benz, q experimentão os homenz todoz falidoz, e grasados de dividaz e os Senhorez dos Engenhoz tão arastadoz, q avendo nesta freg^a [corroído] emgenhoz sómente douz fazem asucar, e todoz os maiz estão como de fogo morto, e desta mizeria participão tão bem os contratoz de Vossa Mag^e; e com a necessidade dos freguesez [...]¹⁵².

Fica portanto comprovado uso de Jaraguá como porto comercial em fins do século XVIII, todavia, é preciso discutir o uso de Jaraguá como porto do mar da vila das Alagoas antes de 1774. Não foram encontradas nas fontes primárias analisadas qualquer evidência dele ter sido o destino da produção açucareira a ser exportada para Portugal antes da citada data; apenas confirmação da sua expressividade para a função de porto onde se carregavam as valiosas madeiras de lei que “Sua Majestade” empregava na construção da sua frota de guerra, retiradas das abundantes matas alagoanas, assunto a ser discutido no próximo item.

¹⁵¹ MENEZES, J., 1923, p. 57.

¹⁵² AHU, Alagoas Avulsos, caixa 3, documento 195.

Outro ponto delicado nessa discussão é a utilização do porto dos franceses em detrimento do de Jaraguá no século XVIII.

A historiografia alagoana¹⁵³ aponta para uso do porto dos franceses como principal ancoradouro de escoamento da produção da região de domínio da vila de Alagoas do Sul antes do século XIX, no entanto poucos são os historiadores que informam quais foram as fontes primárias que tiveram como lastro. Segundo Sant'Ana (2011, p. 34), por exemplo: “O desenvolvimento comercial de Maceió, consequência do seu porto privilegiado, data de 1819, pois antes o mais concorrido era o do Francês [...]”; seu posicionamento tem como base o depoimento de Cipriano Lopes de Arroxelas Galvão ao Conselho do Governo de Alagoas em 23 de março de 1829, em defesa do porto dos franceses para sediar a alfândega em oposição à Jaraguá:

[...] fato certo e inegável que o pouco comércio e navegação antigamente praticado nesta Província até a época da instalação dela, cujo território antes era sujeito a Pernambuco, se distribuía por vários portos delas, **dos quais até a dita época, o mais freqüentado era o do Francês**, fazendo-se por êle toda importação para as praças de Pernambuco” acrescentando que “muitas vezes se achavam dentro dêste porto ancoradas várias sumacas maiores e menores ao número de 8, 9 e até 10 como em muitas vezes presenciei e alguns afirmaram terem visto maior número, ao mesmo tempo, que não me lembro ter visto metade fundeadas em Jaraguá duma só vez (SANT'ANA, 2011, p. 34-35, grifo nosso).

As questões trabalhadas pela historiografia alagoana relativas ao escoamento da produção por Jaraguá e o porto dos franceses estiveram centradas no quadro de disputas políticas que envolveram a chegada do primeiro governador da capitania de Alagoas em 1819, Sebastião Francisco de Melo e Póvoas. Sua decisão em estabelecer residência na recém vila de Maceió, criada em 1815¹⁵⁴ e instalada em 1817, além da Junta da Administração e Arrecadação da Fazenda e o corpo de tropa, com base no argumento de ser Jaraguá melhor porto, favoreceu sobremaneira este fundeadouro e os comerciantes da vila de Maceió, levando à insatisfação dos poderosos habitantes da velha vila da Alagoa do Sul, a vila de Alagoas, cabeça de comarca desde os primórdios dos setecentos¹⁵⁵.

Infere-se que o problema da vila de Alagoas residia na inexistência de um porto do mar, sendo a distância por terra desta vila ao Atlântico considerável, bem como a qualidade inferior de navegabilidade das vias hídricas que a conectavam a um porto do mar. Estas

¹⁵³ COSTA, C. 2001; ESPÍNDOLA, 2001; SANT'ANA, 2011; BARROS, 1991.

¹⁵⁴ CÓDIGO brasileiro ou coleção das leis, alvarás, decretos, cartas regias &c. promulgadas no Brasil desde a feliz chegada do Príncipe regente N. S. e estes Estados com hum índice cronológico. Tomo 111, Ano de 1814 a 1820. Rio de Janeiro: Imprensa Regia, 1815.

¹⁵⁵ Sobre as primeiras ações empreendidas por Sebastião Francisco de Melo e Póvoas como o primeiro governador da capitania de Alagoas consultar Santos (2012, p. 146).

condições que prejudicavam o comércio marítimo e as comunicações foram notadamente reconhecida por Thomaz Espíndola (2001, p. 58) em fins do século XIX ao afirmar: “A distância deste porto à cidade das Alagoas, distância que não excede a duas léguas, foi uma das causas poderosas que influíram para a mudança da capital para Maceió”.

Diante dos argumentos expostos acima, entendemos ser nebulosa também a participação do porto dos franceses nos circuitos econômicos de Alagoas antes do século XIX, apesar das informações da historiografia alagoana. Defende-se que o porto de Jaraguá apresente-se como destino da produção açucareira da vila das Alagoas, pelo menos em fins de setecentos conforme demonstrado, sendo possível que o comércio marítimo nesse tempo também ocorresse paralelamente no porto dos, mas já com uma importância secundária.

Deve-se admitir que, em algum momento, antes do final do século XVIII, Jaraguá se apresentava como concorrente do porto dos franceses, não pelas inferiores qualidades que este porto apresentava em relação àquele, mas pelas forças políticas que desejavam fazer dele uma alternativa economicamente viável. Todavia, é no século XIX em que econômica e politicamente essa disputa entre espaços coloniais portuários, que sem dúvida impactava as funções urbanas dos povoados e vilas envolvidos, tenha se iniciado ou sido acentuada, pois o que estava em jogo era o domínio sobre uma importante área produtiva do território alagoano.

Conforme se pode concluir a partir dos estudos da historiografia alagoana e da análise da documentação do AHU da capitania de Alagoas, desde a independência desta capitania em relação a Pernambuco, em 1817, até a criação da província de Alagoas, em 1821, há uma acentuada disputa em torno desses dois portos, produto das rivalidades entre os comerciantes da vila de Maceió e as forças políticas estabelecidas na velha vila de Alagoas do Sul, que se viam, naquele momento, ameaçadas pela próspera vila portuária¹⁵⁶.

Nesse cenário de disputas, pode-se identificar as circunstâncias da denominada “geografia da vontade”, conceito trabalhado por Barros (2004) e Ravina (2002)¹⁵⁷, no tocante aos aspectos de defesa do porto dos franceses pelo lado de Alagoas do Sul. A passagem de Barros (2004) a seguir, sobre a superação dos condicionalismos territoriais que produzem a “geografia da vontade”, é clara em demonstrar como ações políticas propostas pela vila das Alagoas foram tentativas de vencer os obstáculos que impediam o seu desenvolvimento. Podemos citar, dentre essas medidas, a proposta de criação de um canal que interligava a

¹⁵⁶ AHU, Alagoas Avulsos, caixa 4, documentos 483-485, 488, 491 e 502.

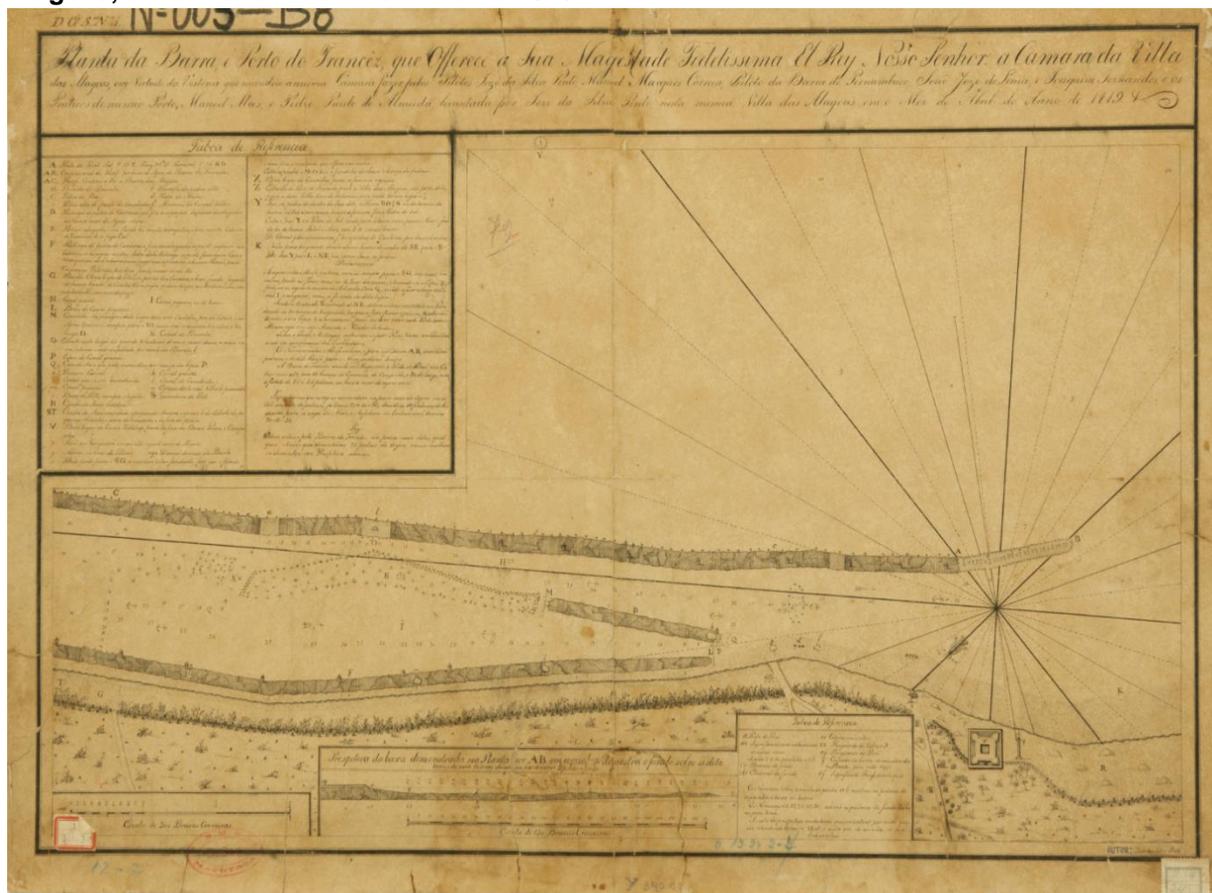
¹⁵⁷ Para Ravina (2002, p. 294, tradução nossa), “esta “geografia da vontade” nos leva ao fator institucional: geoestratégia política e defensiva, autoridade e administração portuárias, fiscalidade, regime de propriedade e instituições representativas do Estado e das elites que dominam o negócio marítimo”.

lagoa do Sul ao porto dos franceses, projeto considerado “fútil e inexecutável” pelo deputado e escrivão da Junta Real da Fazenda¹⁵⁸, Floriano Vieira da Costa Perdigão, que defendia o estabelecimento da alfândega na nascente vila de Maceió em 1819.

Sendo a escolha de um local favorável para a instalação de um porto surge como uma evidência, e que ordenamento territorial (a configuração das povoações, dos rios, e das vias de comunicação) condicionou, favorecendo ou prejudicando determinados portos relativamente a outros, não é menos certo que estes foram, por vezes, determinados quase que exclusivo pela localização geográfica da povoação em que estavam inscritos, sendo necessário, futuramente, agir no âmbito da “geografia da vontade” para vencer os fortes obstáculos que influenciavam o seu desenvolvimento (BARROS, A., 2004, p. 30).

Outra ação de cunho político deve ter sido o levantamento cartográfico do porto dos franceses datado também de 1819 oferecido ao rei (Figura 66).

Figura 66 - Planta da Barra, e Porto do Francêz, que oferece a Sua Magestade Fidelissima El Rey Nosso Senhor a Camara da Villa das Alagoas, em virtude da Vestoria que mandou a mesma Camara fazer pelos Pilotos Jozé da Silva Pinto, Manoel Marques Correia, Piloto da Barra de Pernambuco, João Jozé de Lima, e Joaquim Fernandes, e os Praticos do mesmo Porto, Manoel Alves, Pedro Paulo de Almeida, levantada por Jozé da Silva Pinto, nesta mesma Villa das Alagoas, em o Mez de Abril do Anno de 1819.



Fonte: AHEx.

¹⁵⁸ AHU, Alagoas Avulsos, caixa 4, documento 502.

Posta a questão da possibilidade de concorrência entre o porto dos franceses e o de Jaraguá, é essencial analisar os raros documentos da época sobre o assunto, para se discutir em seguida o uso do porto dos franceses antes do século XIX e até que ponto se pode afirmar ter havido, de fato, a participação de Jaraguá nos circuitos econômicos da vila de Alagoas antes de 1774.

Os relatos de Laet sobre a invasão holandesa em 1633 à região das Alagoas, por exemplo, contêm indícios de que o porto dos franceses era o porto do mar das Alagoas, pois foram identificados alguns locais de armazenamento de caixas de açúcar próximos a esse fundeadouro, que foram saqueados pelos holandeses:

Chegaram a Porto de Francezes pela tarde [...]. Havendo desembarcado o resto da gente, mandaram forças para todos os lados em busca de assucar, as quaes não longe dalli encontraram um telheiro de palha no matto, no qual havia 74 caixas de assucar. Depois disso, acharam um armazém com 37 caixas e outro com seis [...] (LAET, 1916, p. 416).

Por outro lado, o 2º Livro de vereações de Santa Maria Madalena da Lagoa do Sul (1666-1681)¹⁵⁹, que poderia ser peça-chave para o esclarecimento da questão em apreço, não especifica qual era o porto utilizado para a realização do comércio marítimo. Nesta fonte primária, encontram-se registrados alguns termos de fiança de embarcações, contendo o nome do fiador, algum morador da vila das Alagoas ou de seu termo, e do mestre dos navios, mas não há informação sobre o porto onde seria realizado o embarque da carga; a tipo de exemplo, apresentamos um desses termos datado de 1671:

Domingos Martins morador no termo desta Vila e por elle foi dito que fiançava e se obrigava como de feito se obrigou a toda carga do dito Barco invocação Santo Antonio e as Almas – a dar conta della e entregar as pessoas a quem fossem consinadas sem quebra nem diminuição enxutas e bem acondicionadas e de as pagar aos seus donos as faltas que pelo dito barco receberem reservando fogo e mar e corsário e naufragios que se dem no mar para o que disse se obrigava a sua pessoa e os bens moveis e de raiz para satisfação do que o dito [...] ¹⁶⁰.

Cabe registrar ainda, uma informação contida no documento em análise que pode estar ligada diretamente ao escoamento de mercadorias para o porto dos franceses na segunda metade do século XVII, são os termos pelos quais se obrigam moradores da vila de Alagoas do Sul a reconstruir uma ponte sobre o rio Sumaúma. Em um dos termos, o de 1668, está escrito:

E logo em ho dito dia mes e ano asima declarado ordenarão o seguinte e requereu o procurador do Conselho Miguel André da Rocha aos ditos ofisiaes

¹⁵⁹ IHGAL, Documento 00006, Caixa 01, Pacote 02, Doc. 01.

¹⁶⁰ Ibidem.

da Camara que mandarem fazer as pontes que hé a serventia desta dita Vila que he do rio de Solauma que vai para o porto dos franseses e Rio de sam Miguel e Rio de sam Francisco Resife e mais partes [...] ¹⁶¹.

Garantir o acesso e tráfego contínuo por terra entre a vila de Alagoas e porto dos franceses poderia significar que este era o seu porto do mar. Pelos investimentos a serem empregados em infraestrutura de comunicação entre esta vila e este porto, é plausível que esse fosse o principal porto, afinal, essa era a rota mais curta por terra para se escoar a produção; estava a 2 léguas de distância de Alagoas do Sul, enquanto o de Jaraguá, a 7 léguas ¹⁶². Portanto, sob essa lógica, Jaraguá, ainda que fosse um fundeadouro de qualidade superior em termos práticos para a navegação, não se demonstrava vantajoso para os poderes locais, por estar mais distante por terra.

Diante do exposto, é sensato afirmar, com base nos argumentos acima apresentados, que o porto dos franceses foi o principal destino da produção açucareira da região lagunar sob domínio da vila de Alagoas do Sul, até fins do século XVIII, conforme atestam as fontes primárias. No entanto, é possível admitir que Jaraguá tenha sido também utilizado, esporadicamente, para o mesmo fim, em casos em que não fosse possível as embarcações fundearem no porto dos franceses, pois ambos possuíam sondas no século XVII, como já havíamos destacado na seção 2.

Ainda é preciso levantarmos uma questão fulcral sobre o assunto em debate: qual fatores levaram à mudança do uso de um porto mais próximo da cabeça da comarca para outro mais distante em fins do século XVIII? Como já ressaltamos em momento anterior, não há respostas para essa pergunta na documentação apresentada, nem nos textos dos historiadores. Todavia, é possível, com base nas análises precedentes sobre o assunto, apresentar-se algumas conjecturas: com o aumento do volume da carga a ser embarcada, a capacidade do porto dos franceses para um número superior de vasos deve ter “saturado”, levando o poder local a buscar Jaraguá; por outro lado, as transformações substanciais por que passou Jaraguá para centralizar o comércio das madeiras náuticas com destino a Lisboa na segunda metade do século XVIII, pode ter resultado no oferecimento de uma infraestrutura melhor para o transporte e comunicação com a vila de Alagoas do Sul; ou então, pode-se considerar ainda que essas duas causas estivessem associadas.

Seja o que tivesse ocorrido, essa foi uma decisão que partiu dos agentes locais que deveriam se beneficiar com a mudança, e esta foi ratificada pelos representantes dos interesses da Coroa, assertiva que segue o posicionamento de Barros (2004, p. 25), quando

¹⁶¹ IHGAL, Documento 00006, Caixa 01, Pacote 02, Doc. 01.

¹⁶² Segundo informações fornecidas por Espíndola (2001, p. 58 e 257).

diz que “a intervenção dos poderes políticos revela-se como elemento essencial da constituição de um porto”. Sobre esse ponto, apresentamos como um forte argumento para explicar a questão, o fato de que, pelo menos até o século XVIII, como Jaraguá e Maceió não passavam de simples povoados, não ofereciam competição para a vila de Alagoas do Sul, pois estavam sob jurisdição do Senado dessa vila, porém, quando em 1815 Maceió é elevada à vila e Jaraguá torna-se o seu porto e não mais o porto do mar das Alagoas, o poder dos comerciantes sobre esse excelente porto foi decisivo para Alagoas do Sul buscar a reversão da mudança feita em fins do século XVIII ou antes.

Destarte, se no século anterior Jaraguá não passava de um porto ocasionalmente utilizado, de papel secundário na guerra holandesa, a partir da segunda metade dos setecentos, pelo menos, ele passou a ser um porto comercial, função que teve grande peso sobre a ocupação do espaço colonial. Isto só foi possível por ter se tornado porto do mar das Alagoas, ou seja, do termo da vila de Alagoas do Sul, cabeça de comarca de todo sul da capitania de Pernambuco, e de parte da região produtiva lagunar próxima a este centro de poder. Esse papel que assumiu, todavia, não se resumia apenas à exportação da produção açucareira, mas de outro valioso produto – as madeiras de lei empregadas na construção naval – ramo do comércio colonial pouco estudado para o caso alagoano e relativo à capitania de Pernambuco. Essa atividade, no nosso ponto de vista, foi elemento central nas ações que resultaram nas transformações mercantis e espaciais neste porto colonial atlântico.

5.2 O comércio das madeiras alagoanas em Jaraguá nos setecentos

Se Jaraguá tornara-se destino da produção açucareira proveniente da região em torno da vila das Alagoas apenas em fins do século XVIII, defende-se, com base nas fontes pesquisadas, que sua relevância como porto atlântico colonial na rede ultramarina portuguesa ocorreu décadas antes, quando se encontrava em ascensão o comércio de madeiras náuticas brasileiras para Portugal¹⁶³. Este porto, na segunda metade do século XVIII, serviu estrategicamente à política e à economia lusitana que visava ao mercado madeireiro

¹⁶³ O principal uso da madeira no Brasil colônia correspondeu à construção naval, mercante e de guerra, setor que mais do que qualquer outro demandava volumosa quantidade de madeiras e peças de maior grandeza dessa matéria prima, ainda que praticamente todos os segmentos produtivos da economia colonial necessitassem dos recursos florestais. A madeira era utilizada nos engenhos, do uso nas fornalhas à fabricação das caixas de açúcar, na construção de casas, prédios públicos, fortificações e de todos os meios de transporte (terrestres e marítimos), em suma, nas diversas atividades que sustentavam a vida colonial (CABRAL, Diogo, 2014; MILLER, 2000). A madeira como componente principal dos navios foi somente substituída pelo ferro a partir da segunda metade do século XIX, depois veio o aço (MARINHA, 2006, p. 18).

brasileiro, passando a estar conectado a diversos centros portuários da colônia e da metrópole.

De Jaraguá em meados dos setecentos, foram enviadas muitas peças de madeiras navais fabricadas a partir das férteis matas alagoanas para o porto do Recife, a Ribeira das Naus em Salvador e o Arsenal Real de Lisboa¹⁶⁴. Eram empregadas na construção das naus de guerra portuguesas, assim como destinaram-se a um florescente setor da construção naval mercante particular, fomentado pela vitalidade do comércio marítimo¹⁶⁵. Pode-se citar ainda o emprego de madeiras para o reparo de navios nos estaleiros reais e particulares, tendo sido este um importante segmento do comércio madeireiro na colônia.

As diversas espécies florestais encontradas nas regiões do Brasil tinham propriedades distintas para usos específicos na fabricação de cada peça dos navios, por isso, a tarefa de seleção das madeiras era complexa (MILLER, 2000)¹⁶⁶. Era preciso tempo, mão de obra especializada e experiência para realizar o reconhecimento das espécies florestais, de acordo com as propriedades a serem atendidas para cada peça das embarcações a serem fabricadas (ALMEIDA, 2015).

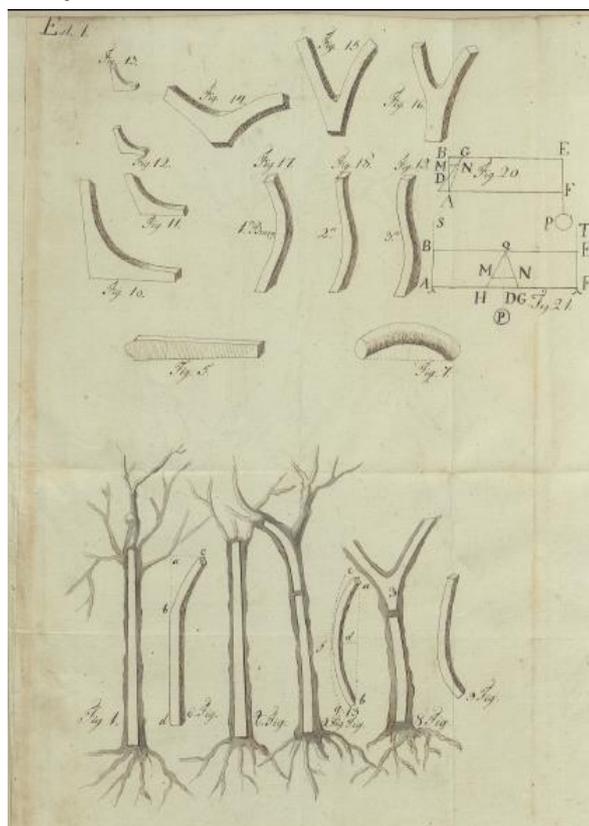
A obra manuscrita do início do século XIX: 'Ensaio da física vegetal dos bosques de Ilhéus', de autoria de Balthazar da Silva Lisboa, magistrado e naturalista português que ocupou o cargo de superintendente das matas de Ilhéus (1799-1818), contém uma estampa que ilustra a forma de aproveitamento de cada formato de tronco para fabricação das peças dos navios (Figura 67).

¹⁶⁴ A capitania da Bahia foi um importante polo de construção de embarcações mercantes, fabricadas em estaleiros privados localizados ao sul de Salvador, como em Ilhéus (DIAS, 2010). Pode-se também citar a existência desses estaleiros em Recife, Paraíba e Ceará, além do Rio de Janeiro, que trabalhavam tanto com a construção, como o reparo de um número significativos de navios mercantes. Os estaleiros particulares dinamizaram a marinha mercante no período colonial, tendo este setor privado alcançado grande êxito econômico, apesar do pouco incentivo da Coroa, que estava majoritariamente interessada na construção de embarcações de guerra em seus estaleiros reais na Bahia, Pará e Rio de Janeiro (MILLER, 2000).

¹⁶⁵ A ribeira das naus em Salvador foi um destacado centro colonial dessa atividade, fomentada pela prática dos navios lusitanos da carreira das Índias, no século XVII, fazerem escala no "porto do Brasil", como era conhecido o porto de Salvador (HUTTER, 2015).

¹⁶⁶ As madeiras brasileiras destinadas à construção naval são de uma diversidade singular, com características distintas daquelas encontradas nas florestas temperadas do Báltico e América do Norte, principais centros exportadores para os impérios marítimos europeus no período colonial, que utilizavam tradicionalmente o carvalho para confeccionar a maior parte dos componentes das embarcações. Apesar do reconhecimento do potencial madeireiro da colônia portuguesa na América, o Brasil não foi o principal fornecedor desta matéria-prima para Portugal florestal registrada desde o descobrimento não ocorreu antes da segunda metade do século XVII (MILLER, 2000). Os lusitanos importavam da América britânica e do Báltico a maior parte das madeiras que consumiam, além de outros materiais essenciais à construção naval, como asfalto e piche para calafetagem, cordame, velas, âncoras e pregos (CABRAL, Diogo, 2014).

Figura 67 – Estampa 1 do livro de Balthazar da Silva Lisboa: ‘Ensaio da física vegetal dos bosques de Ilhéus’.



Fonte: LISBOA, 1801-1803.

O interesse de Portugal pelas madeiras brasileiras no século XVIII foi resultado da necessidade de fortalecimento da sua marinha de guerra, pois, como enfatizou Cabral, Diogo (2014, p. 235): “Sem uma Marinha de Guerra poderosa, nenhum Estado do Antigo Regime podia sustentar seus domínios”. No século XVII, os conflitos bélicos contra a Holanda e a Espanha, levaram a uma perda significativa do poder naval português nos mares (CABRAL, Diogo, 2014; MILLER, 2000). Esse quadro de declínio foi acentuado pela dependência portuguesa dos navios de guerra de outras potências marítimas mais poderosas, como a Inglaterra. A Coroa lusitana, após o fim da União Ibérica, concedeu uma série de privilégios econômicos à Inglaterra no campo diplomático, entre eles, viu-se Portugal obrigado a comprar exclusivamente com essa nação todas as suas embarcações de guerra (CABRAL, Diogo, 2014). Nos séculos XVII e XVIII, verifica-se, por exemplo, que a defesa das frotas mercantes lusitanas que faziam a carreira do Brasil era feita por embarcações inglesas (HUNTER, 2005; RUSSELL-WOOD, 2014).

Diante desse quadro de declínio da Marinha naval lusa, após a restauração em 1640, houve uma mudança significativa na política de Portugal para a defesa dos seus domínios,

tendo-o levado a explorar o potencial econômico dos recursos florestais brasileiros a partir do seu controle e instituição legal de sua posse. Uma das principais ações nesse sentido, consistiu na rígida determinação de reservar à Coroa as melhores madeiras brasileiras usadas na construção de navios de grande porte. Eram as chamadas *madeiras de lei*¹⁶⁷, declaradas propriedade régia por volta de 1652, segundo explica Miller (200, p. 46). Estavam incluídas aquelas madeiras encontradas em terras particulares, estando apenas autorizados a cortá-las e comercializá-las o rei, por meio das autoridades coloniais ou seus contratadores licenciados.

Em continuidade ao florescimento da construção náutica portuguesa, na segunda metade do século XVIII, o governo pombalino, a partir de 1750, investiu fortemente neste setor, visando reduzir a dependência de Portugal da marinha britânica, conforme explica Cabral, Diogo (2014). Esta linha de ação foi levada a cabo por seus sucessores que deram continuidade ao estímulo da indústria náutica. Destaca-se neste período o estímulo às exportações de madeiras brasileiras para Lisboa para serem aplicadas no setor da construção civil, resultado da grande demanda gerada por essa matéria-prima após o terremoto de 1755. Pouco menos de um mês depois da catástrofe, Pombal declarou isenta de taxas de importação e exportação todas as madeiras brasileiras enviadas para Portugal. O ministro do rei D. José I também procurou animar o setor de marcenaria, incentivando o uso de madeiras importadas do Brasil na construção de móveis em Portugal, em oposição aos adquiridos tradicionalmente na França (MILLER, 2000).

Em fins do século XVIII foram implementadas várias ações de controle e proteção legal das madeiras brasileiras. As medidas régias não só atuaram sobre o corte e comércio das madeiras, mas foram além, tendo incidido sobre a propriedade legal das matas. Alguns marcos desta estrita política podem ser citados: a criação dos cargos de juiz conservador das matas, primeiro dos pinhais da Leria em Portugal (1783) e depois no Brasil, nas comarcas de Ilhéus e Alagoas (1797) e na cidade do Rio de Janeiro (1798)¹⁶⁸; e a publicação da polêmica carta régia de 13 de março de 1797, em que D. Maria I determinou a “propriedade exclusiva

¹⁶⁷ Até onde esclarecem Miller (2000) e Cabral, Diogo (2014) não se sabe da existência de uma lista oficial contendo a relação das espécies declaradas madeiras de lei. Cabral, Diogo (2014) faz algumas ressalvas sobre a utilização da expressão madeiras de lei na documentação do período colonial e sua origem legal. Este autor afirma que “não se deve levar a expressão “madeiras de lei” tão ao pé da letra, como se ela tivesse sido instituída juridicamente, desde o princípio. “De lei” e “real” eram expressões para designar a excelência de um material ou de uma obra, em Portugal e depois no Brasil” (CABRAL, Diogo, 2014, p. 255).

¹⁶⁸ As datas de criação dos cargos de juiz conservador das matas em Portugal e na colônia brasileira foram fornecidas por Miller (2000) baseado em documentação coeva.

Nesse contexto, Pernambuco foi o segundo maior centro exportador da colônia em fins do século XVIII e início do XIX, de acordo com a análise de Miller (2000, p. 73) dos dados de exportação madeireira para Portugal, extraídos da Balança Geral do Comércio do Reino (1796-1816). Lamentavelmente não se pode aferir, a partir desses dados, a participação portuária alagoana na escala ultramar e nesse dinâmico comércio colonial, pois, segundo o sobredito autor, as exportações eram identificadas pelo porto de destino final da produção, no caso, Recife.

Todavia, Miller (2000) fornece um panorama da ampla *hinterland* do porto de Recife, que incluía não só as madeiras provenientes de Alagoas, mas do Rio Grande do Norte e da Paraíba. Havia uma nítida divisão dos fluxos de exportação da produção madeireira de Alagoas, a proveniente da região sudeste, juntamente com a do recôncavo baiano (Ilhéus e Porto Seguro), destinava-se à Bahia, terceiro maior exportador de madeiras para o Reino; enquanto o destino da produção da região norte foi o porto de Recife. Há de se acrescentar, segundo Cabral, Diogo (2014, p. 373) que Alagoas foi também *hinterland* do porto do Rio de Janeiro¹⁷⁰, o maior centro exportador da colônia brasileira, segundo as fontes de Miller (2000) supracitadas.

Esclarecida a participação de Alagoas na exportação madeireira para os principais centros portuários da colônia brasileira, é preciso identificar as relações de Jaraguá com outros nós dessa rede portuária. Na documentação do AHU da capitania de Pernambuco analisada, há um conjunto consistente de manuscritos referentes ao transporte, comércio e estudos sobre os portos usados para o escoamento da produção e as várias espécies de madeiras que serviam à construção náutica provenientes das matas da capitania da Paraíba e do distrito de Alagoas. Constam no elenco documental, correspondências trocadas entre o governador geral da capitania de Pernambuco, a secretaria de Estado e Ultramar e os ouvidores da Paraíba e Alagoas. Esse conjunto, marcadamente da segunda metade dos setecentos, reflete o panorama político e histórico tratado nos parágrafos acima, período em que “a preocupação régia com a construção naval cresceu exponencialmente”, segundo observou Cabral, Diogo (2014, p. 256).

As matas alagoanas eram consideradas uma das melhores no cenário colonial para a construção naval, eram abundantes de espécies únicas para a fabricação de peças específicas dos navios de guerra. As “curvas” são um exemplo dessa particularidade; eram peças arqueadas usadas na construção do costado dos navios, bastante valiosas no

¹⁷⁰ Cabral, Diogo, refere-se ao período entre 1799 e 1822, em que foi registrada a entrada no porto do Rio de Janeiro de 17 bracos, por média anual, que traziam madeiras de outros pontos da costa brasileira, que se estendia “ao norte, até as Alagoas e, ao sul, até o rio São Francisco, em Santa Catarina” (CABRAL, Diogo 2014, p. 373).

mercado¹⁷¹, por serem fabricadas a partir de árvores difíceis de serem encontradas. As espécies de que se faziam as “curvas” a partir das raízes, como a sucupira, eram encontradas nas matas das Alagoas e da Paraíba que as possuíam em maior abundância¹⁷².

No tocante à política florestal em Alagoas, foi o seu principal agente o influente José de Mendonça de Matos Moreira, ouvidor da comarca (1779-1798), que ocupou o cargo de juiz conservador da Superintendência das matas alagoanas, como era referida a instituição a que esteve à frente por longos 18 anos (1789-1807)¹⁷³. Este magistrado português teve papel determinante nas estratégias locais que envolviam a produção e exportação das madeiras alagoanas para os centros navais da metrópole e da colônia¹⁷⁴. Nas cartas trocadas entre Matos Moreira e as autoridades régias superiores, constantes no acervo do AHU da capitania de Alagoas, este magistrado afirma em inúmeras oportunidades ser a “Real Coroa” dependente das preciosas madeiras das matas alagoanas para a fabricação embarcações de guerra que se fabricavam na Ribeira das Naus na Bahia e no Arsenal Real de Lisboa.

Ofícios das câmaras de Alagoas do Sul, Atalaia e Porto Calvo, encaminhados ao secretário de Marinha e Ultramar em 1796¹⁷⁵, solicitando a criação do cargo de superintendente das matas em Alagoas e indicando Matos Moreis para ocupá-lo, revelam quais as matas mais férteis que se conheciam nas Alagoas e as espécies de madeiras usadas no “Real serviço”. Os oficiais da câmara informavam serem as matas dos Palmares as mais férteis, fonte abundante de sucupira-mirim e de pau-amarelo, únicas para a construção de naus de guerra. Destacavam, no geral, o emprego dos paus de extraordinária grandeza retirados das matas alagoanas e utilizados na Marinha mercante, como por exemplo, as madeiras empregadas na fabricação de mastros, além das fontes de pau-brasil, sendo a melhor delas o “Campos de Inhaum”; este, era portanto, um produto de valor comercializado em fins do século XVIII.

Podemos ter um panorama da diversidade e localização das matas alagoanas no território ao sul de Pernambuco em fins do século XVIII, a partir das correspondências

¹⁷¹ O preço dessas madeiras era alto no mercado, pois, conforme observação de Cabral, Diogo (2014, p. 172), com o valor pago por uma única “curva”, 32\$000 réis, era possível “se alugar um armazém litorâneo por um ano ou abastecer uma adega com quinhentos litros de vinho importado”.

¹⁷² Conforme informações de Miller (2000, p. 19).

¹⁷³ Segundo Almeida (2015, p. 156), tendo também como lastro fontes primárias, o período de atuação de José de Mendonça Matos Moreira “vai de 18 de março de 1789, quando da publicação do edital da capitania, até 18 de julho de 1807, quando Antônio Felipe Brederode assumiu o cargo, totalizando 18 anos à frente do Serviço das Matas”.

¹⁷⁴ Sobre a trajetória de Matos Moreira à frente da ouvidoria de Alagoas, consultar Caetano (2010) e especialmente da superintendência das matas, consultar Almeida (2015) e Pedrosa, M. (2012).

¹⁷⁵ AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 3, documentos 248-250.

trocadas entre o governador de Pernambuco e suas anexas¹⁷⁶ e o secretário de Marinha e Ultramar português, em que são repassadas informações sobre a comarca de Alagoas com o fito de atender às demandas de construção naval do Reino em 1789. Atendendo ao pedido do secretário de, Martinho de Melo e Castro, de se realizar o exame das matas de onde provinham as madeiras para a construção real para saber em que estado de conservação se encontravam, o governador de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, solicitou aos corregedores das comarcas de Alagoas e Paraíba que o remetesse uma descrição das matas sob suas jurisdições. Ainda, por determinação do secretário, o governador publicou o edital de 18 de março de 1789 em proibia o corte de madeiras de construção que servissem às naus de guerra que se fabricavam na Ribeira das Naus. Pelo edital, ficava permitida a possibilidade de se realizar o corte dessas madeiras por particulares, mediante a expedição de licença junto ao corregedor da Comarca, por autorização do governador.

Em atendimento às ordens de D. Tomás, Matos Moreira elaborou “com toda exactidão, miudeza, e trabalho” a *Discripção de todas as Mattas da Comarca das Alagoas do Sul, com os destrictos das quatro Villas de que a mesma se compoem, Alagoas, Athalaia, Porto Calvo, e Penedo na qual declarão todos os limitez das mesmas Mattaz, suas qualidandez, grosuras, e comprimentos, e o uzo que dellas se pode fazer*, constante como anexo à correspondência trocada com o centro de poder lusitano além-mar. Pela relevância deste documento para a economia, história e formação do território alagoano, reunimos as informações nele contidas na Tabela 21. Nela, estão expostas cada espécie das árvores encontradas nas matas alagoanas, segundo sua proveniência no território, a vila e seus termos, o uso de cada uma delas e, a mais importante para este trabalho, o porto do mar para onde era canalizada a produção madeireira de cada região da comarca das Alagoas.

¹⁷⁶ Conforme esclarece Carvalho, J. (2008, p. 9) em nota, no período pombalino (1750-1777), as capitânicas de Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e Ceará estavam anexadas a de Pernambuco, estas eram as conhecidas capitânicas do Norte do Brasil nas fontes coloniais, tendo este conjunto correspondido a aproximadamente ao Bispado de Pernambuco.

Tabela 20 – Descrição de todas as Mattas da Comarca das Alagoas do Sul, com os districtos das coatro Villas de que a mesma se compoem, Alagoas, Athalaia, Porto Calvo, e Penedo na qual declaração todos os límitez das mesmas Mattaz, suas qualidadez, grosuras, e comprimentos, e o uzo que dellas se pode fazer, José de Mendonça Matos Moreira, 1789

Vilas	Descrição das matas pertencentes ao distrito da vila	Espécies	Usos	Transporte, navegação e portos de destino
Vila das Alagoas	<p>“Principia o districto da Vila das Alagoas para a parte do Norte, no rio Sapucahi donde principia húa matta que finda no rio Merim com extinção de trez Legoa para a parte do Sul, como fundo de coatro Legoa de Leste para o Oeste, distante da costa do mar coatro Legoa até sette. Do dito rio Merim principia outra matta que finda para a parte do Sul com coatro Legoa de extenção no rio Mundahú, correndo de Leste a Oeste finda no rio Vrucú com tres Legoa de fundo. Do mesmo rio Mundahú para o Norte principia outra matta, a qual vai terminar pela parte do Sul no Lugar do Riaxão com coatro Legoa de Largo e com tres e meia de fundo correndo de Leste a Oeste até ao riaxe do Ermitão. Deste Lugar para a parte do Sul até o rio de São Miguel se acha outra matta com se te Legoa de Largo; a qual correndo de Leste a Oeste finaliza nos campos de Inhaúm. Do mes[mo] rio de São Miguel corre outra matta para a parte do Sul até terminar no rio de Jequihá com cinco Legoa de Largo e de Leste a Oeste até ao rio Jequitázinho tem esta matta junta com a de sima vinte e duas Legoa de fundo”.</p>	Jiquitibá (ou pau carga), Pau de Óleo, Camasarí, Gôroroba (ou Angelim amargo), laribá[?], Masaranduba, Sapucairana, Pau de Arco, Sapûcaia, Imberiba preta, Gulandim carvalho	Mastros de navios	<p>“Os portos que se achão neste districto por honde se podem exportar todas estas madeiras para a Prasa de Pernambuco são os seguintes. Bahia de Ijaragua (o melhor de todos) tanto pelos seus fundos, como pella sua grandeza, distante das mattas deste districto 5 até até 10 Legoa. O segundo de Santo Antonio Mirim ao Norte do primeiro 5 Legoa, e distante das mattas 4 até 9 Legoa. O terceiro hé o de São Miguel ao Sul do primeiro 6 Legoa. O quarto o de Jequihá ao Sul 10 Legoa. por estes dous ultimos portos se estrahem poucas madeiras por serem feixados, e cheios de muitos baixos pelo que se fas nelles a navegação perigosa”.</p>
		Grupiuna, Marmoguda[?], Visgueiro, Merindiba, Gameleiro	Tabuados para caixas de açúcar	
		Burabú, Pau santo, Jejúiba (ou Gonsalo Alvez [?]), Gitahí	Obras de marcenaria	
		Pirâuí	“Cinzas das dequadas dos Engenhos”	
		Cedro	Escultura e talha	
		Gitahí, Peraiba, Vinhatico (ou pau amarelo),	Tabuados	
		Pauffero (ou coração de negro)	Todas as obras	
		Secupira Mirin (Asú ou Carí)	Construção de navios	
<p>“não dão as mattas deste districto madeiras para Naus de alto bordo apenas se achão algúas com as vitolas de 10 polegadas de grosso, e 15 de largo para Fragatas”.</p>				

Vila da Atalaia	<p>“Principião as mattas deste destricto para a parte do Norte no rio Mundahú com exteção de 9 Legoas, e para a parte do Sul findão no rio Paraiba com 25 Legoas de fundo distantes da costa do mar 12 até 30 Legoas. No mesmo rio Paraiba principia outra matta com 8 Legoas de largo para a parte do Sul com fundo de 20 Legoas correndo de Leste ao Este até a serra da Palmeira, desta serra caminhando a o Norte se acha outra matta com 20 Legoas de largo, que termina no rio Sapucahí com 35 Legoas de fundo. as mattas que se achão neste destricto chamadas vulgarmente os Palmares são as melhores de toda a Comarca não só pela sua extenção; mas tão bem porque nellas se encontrão as melhores madeiras, tanto na qualidade como na grandeza dellas se podem extrahir madeiras para Náus de alto bordo”.</p> <p>“só destas mattas hé donde se extrahem todos os taboados que nesta comarca se fazem para Sua Magestade, ahinda que cõ muita difficuldade pela distancia de vinte cinco e trinta Legoas em que se achão do porto do embarque; mas tão bem por ser a terra montuoza e desigual, alem de ser a maior parte destas Arvores ocas em chegando a grande altura”.</p>	<p>Pau de arco, Pau de Oleo, Camasarí, Sapúcairana, Sapúcaia, Imbiriba preta, Amgelim amargo, Massarandúba, Gulandim, Gequitibá</p>	<p>Mastros de navios</p>	<p>“Os portos por honde extrahem as madeiras que nestas mataz se fizerem são os de Jaragoá são o do Merim distantes. Hú e outro das mesmas mattas dezeseis até vinte Legoas das que vem as sobreditas madeiras 8 até 12 Legoas arastadas, e oito ditas desem para huã alagoa e pelo rio chamado Mondaú.”</p>
	<p>Jetahí, Tapicurú, Pau santo, Jejuiba, Angico, Pitimijú</p>	<p>Obras de marcenarias</p>		
	<p>Grupiuna, Marmajuda, Mirindiba, Visgueiro, Pau sangue</p>	<p>Tabuados para caixas de açúcar</p>		
	<p>Pirauá</p>	<p>Cinzas das decoadas dos engenhos</p>		
	<p>Cedro</p>	<p>Escultura e talha</p>		
	<p>Cedro, Pitimijú, Peraiba</p>	<p>Tabuados</p>		
	<p>Brauna, Anjico, Quirimerim (ou Pininga), Burarema, Mucurí, Claraiba, Amarelo ou (vinhático)</p>	<p>Todas as obras</p>		
	<p>Jangada</p>	<p>“embarcações em que pescão os moradores deste paíz”</p>		
	<p>Pitimijú</p>	<p>Aduelas para pipas</p>		
	<p>Jeperandúba, Buranhen</p>	<p>Pipas e barris</p>		
<p>Gitó, Salgueiro</p>	<p>Barbatimão,</p>	<p>“para se fromarem cazas”</p>		

	Cascas de Barbatimão e Salgueiro	“para curtir couros”	
	Secupira Mirin (Asú ou Carí)	Construção de navios	
Vila do Porto Calvo	<p>“Principião as mattas deste dstricto pella parte do Norte no rio de Jacuipe, e findão pella parte do sul no rio Sapucahí com vinte Legoas de extensão: e principiando nas cabeceiras dos Engenhos pela parte de Leste até os certões dos Saranhum honde estas mattas terminão pela de Oeste terão trinta Legoas de fundo: cujas mattas exceptuando alguás pequenas porções pertencentes a varios sismeiros todas mais são de Sua Magestade”.</p>	<p>Nestas mattas se achão todas as qualidades de madeiraz com todas as dimenções que se encontrão nas mattas das villas das ALagoas, e Atalaia, tanto faz para mastros de Navios, como para outras deferentes obras</p>	<p>“o terreno em que se achão estas madeiras hé todo montuozo, cheio de asperas terranias, e profundas grotas, de onde senão extrahim sem húa enorme despeza: e muito mais não havendo rios por honde possão ser conduzidas; por que ahinda algús que se encontrão neste dstricto como seião os rios de Santo Antonio grande camaragibe, Tatuamunha, Manguape só permite navegação de sinco até sette Legoas, sendo a distancia das mattas ao mar de des, até vinte e sinco. De todos os coatro rios por honde se podem tirar algumas madeiras, hé pello de camaragibe no tempo das suas maiores enchentez, e ahinda nestas serão obrigados os fabricantes por cauza de algumaz catadupas, e precipitadas correntes por sima de asperos roxedos a que no país chamão caxoeiras arrastarem a madeira até honde ellas terminão para continuarem a navegação”.</p> <p>“Os portos que se achão neste dstricto para o embarque de semelhante madeiras são os de camaragibe, e o de Porto de Pedras ditzante das mesmas, dés até vinte e sinco Legoas”.</p>
Vila do Penedo	<p>“Principião as mattas deste dstricto pela parte do Norte no rio Jequi: há e findão pella parte do sul no rio do Pescoso com doze Legoas de estenção e correndo de Leste para Oeste tem as mesmas de fundo sette, e des Legoas”.</p>	<p>“Nestas mattas ahinda que se achão todas as madeiras que se encontrão nas mattas dos mais dstrictos comtudo são muita mais inferiores tanto na qualidade como nas dimensões, pela razão de creserem pouco as Arvores neste terreno”.</p> <p>“dellas apenas se podem tirar madeiras para Navios de transporte a excepção das do rio Jequihá honde se poderão achar alguás para Fragatas”.</p>	<p>“Os portos deste dstricto são o de Jequihá e o de Cururipe destes o primeiro hé pouco frequentado pela razão de ser muito combatido dos ventos, e xeio de muitos baixos. O segundo hé por honde ordinariamente se extrahem todos os efeitos que produz o paíz”.</p>

A relação composta por Matos Moreira contém exposição de um variado elenco de madeiras empregadas não só na construção naval, mas em atividades como marcenaria, construção civil e produção de bens fundamentais à vida colonial. Julgamos ser este documento de grande contributo não só para o estudo dos portos alagoanos envolvidos no tráfico madeireiro, mas, no geral, para a economia colonial alagoana no século XVIII, tema sobre o qual sentimos falta de um maior número de estudos para embasarmos nossa análise. Essa lacuna foi verificada também por Pedrosa, M. (2012), que enfatiza a necessidade de reconhecimento das madeiras e outros gêneros para a economia setecentista, opondo-se à corrente posição da historiografia que centrou seus estudos no açúcar e ouro¹⁷⁷.

Sobre a participação das madeiras na economia alagoana, há de se destacar, a existência de um mercado de construção naval particular em fins do século XVIII e nas primeiras décadas do XIX que se servia dessa matéria prima. Existiu na década de 1820 um estaleiro real na Pajuçara, onde foram construídas embarcações de guerra de médio porte, como a corveta Rainha Carlota¹⁷⁸. Além da Pajuçara, conforme se pode extrair da documentação do AHU e dos estudos de Sant'Ana (2011), houve outros polos de construção naval privados em alguns pontos do território alagoano, como Poxim, Jequiá da Praia¹⁷⁹ e porto do Francês¹⁸⁰.

Em complementação às informações contidas no manuscrito do AHU de 1789, podemos apresentar um raro exemplar cartográfico setecentista de Alagoas, produzido também no âmbito das políticas empreendidas no século XVIII para as matas alagoanas, trata-se do *“Mappa geographico da capital da provincia de Pernambuco até rio de São Francisco, dado pelo Senhor José de Mendonça de Mattos Moreira, indicando as mattas que podem servir para a construção da Marinha de Guerra, e Mercantil, e os terrenos proprios à agricultura”* (Figura 69).

Este mapa é uma cópia de 1874, encontrada do acervo do AHEX. Ele possibilita uma leitura do território alagoano segundo seus recursos florestais articulados à rede hídrica que serve de escoamento da produção madeireira até os portos do mar. É plausível estimar que ele tenha sido elaborado no último quartel do século XVIII, no contexto dos pedidos de Matos Moreira para criação da superintendência das matas em Alagoas em 1796 e da promulgação da carta régia de 13 de março de 1797, quando por determinação régia fazia-se essencial assegurar os recursos florestais pernambucanos e, para isso, era preciso delimitar as matas de propriedade da Coroa (CAMPELLO; FERRARE; FORTES, 2018, no prelo). Com esse

¹⁷⁷ Esta autora se apoia nos estudos dos alagoanos José Ferreira de Azevedo, Golbery Lessa e Dirceu Lindoso para defender seu posicionamento (PEDROSA, M., 2012, p 182).

¹⁷⁸ AHU, Alagoas, caixa 7, documentos 473, 487, 492 e 507.

¹⁷⁹ AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 5, documento 396.

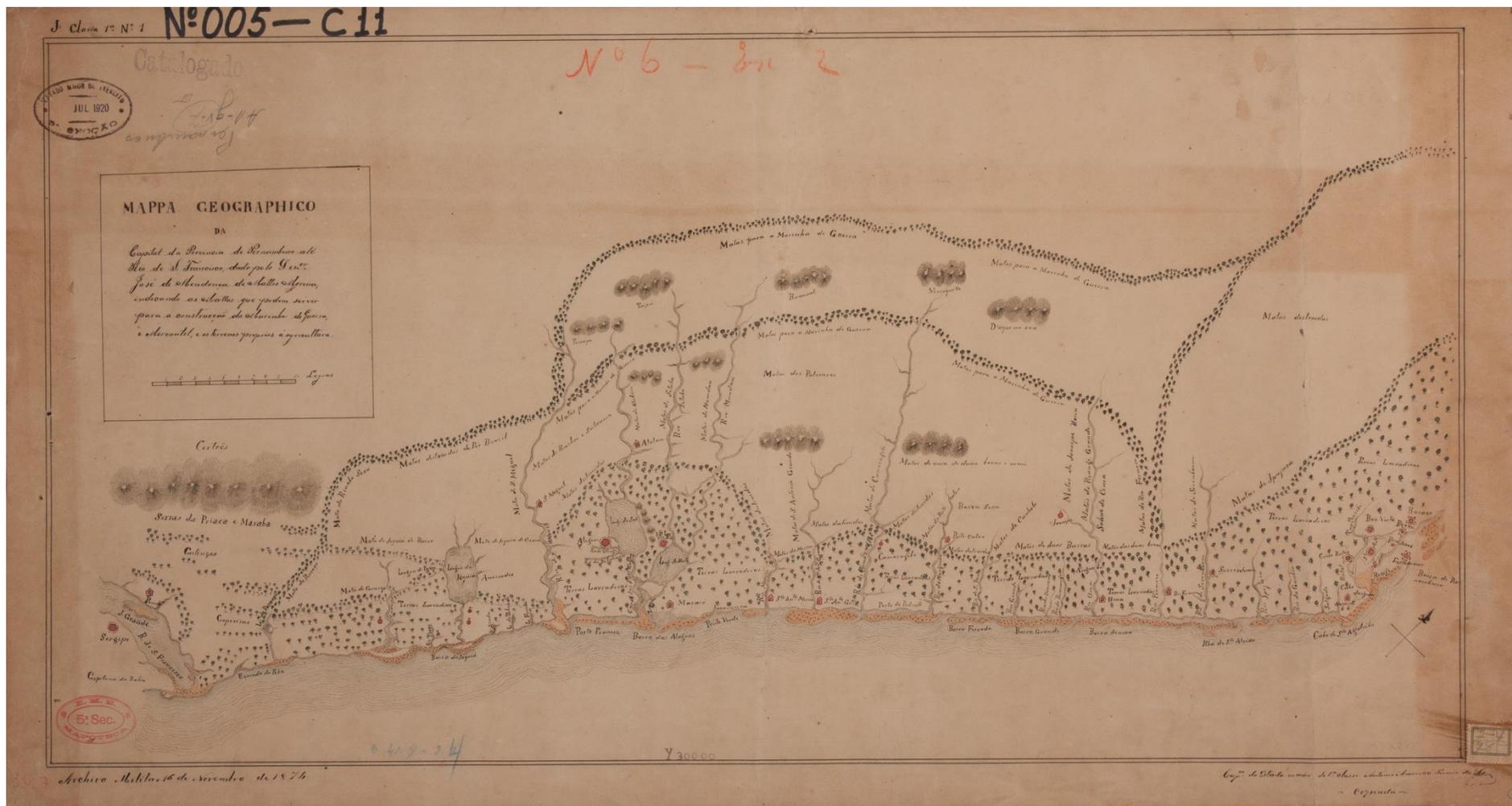
¹⁸⁰ SANT'ANA (2011, p. 73).

intuito, foi estritamente ordenado em 1797 ao governador de Pernambuco pelo secretário de Estado da Marinha e Ultramar demarcar as matas de sua majestade:

Pela Carta Régia de 13 de Março do presente anno, he Sua Mag^e servida, declarar serem da propried^e excluziva da Sua Real Coroa todas as Mattas, e Arvoredos a borda do Mar, ou de Rios por onde em Jangadas, e Canôas se possão conduzir as Madeiras cortadas até as praias [...]; **em segundo logar hé a mesma Senhora Servida ordenar-me; faça Demarcar sem a menor perda de tempo, em toda a extensão desta Capitania os logares da Costa de Már, ou de Rios que desembocão no Mar, onde se achão estas Mattas, mandando levantar Mappas dos mesmos logares**, como tambem quaes são as Mattas, que pela sua extensão e fretelidade (sic) necessitão de Ministros Superintendentes para a sua concervação, mostrando a forma mais conveniente para se conseguir os fins de tão importante objecto [...]"¹⁸¹.

¹⁸¹ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 198, documento 13623, grifo nosso.

Figura 69 – “Mapa geographico da capital da provincia de Pernambuco até rio de São Francisco, dado pelo Senhor José de Mendonça de Mattos Moreira, indicando as mattas que podem servir para a construção da Marinha de Guerra, e Mercantil, e os terrenos proprios à agricultura.



Fonte: AHEx.

Figura 70 – Detalhe do mapa de Matos Moreira (Figura 69), mostrando a área correspondente às matas dos termos da vila das Alagoas e de Atalaia.



Fonte: AHEx.

Pela análise dos documentos sobre as matas alagoanas apresentados, textual e cartográfica, infere-se que, na escala do território alagoano, o arranjo natural das vias hídricas que ligavam as regiões do interior, onde estavam os recursos florestais, até os portos do mar favoreciam os termos das vilas de Alagoas do Sul e de Atalaia no mercado madeireiro, ainda que seja dito por Matos Moreira, que no caso de Atalaia, o terreno acidentado e a distância das matas para o porto de destino apresentavam-se como verdadeiros obstáculos a serem vencidos, o que certamente prejudicava a eficiência do transporte até o Atlântico. Para o caso da região norte de Alagoas, referente à vila de Porto Calvo e seus termos, era prejudicada pelos condicionantes hídricos e topográficos, ainda que fosse dotada de matas abundantes das mesmas madeiras existentes nos termos das vilas de Alagoas e de Atalaia. Por sua vez, a vila de Penedo e seu termo estava muito atrás das outras em termos de quantidade e qualidade das fontes de madeiras comercializáveis disponíveis, além da constatação da inferioridade de seus portos para o transporte madeireiro.

Nessa configuração territorial pensada a partir da produção madeireira, Jaraguá, o melhor de todos os portos, segundo evidencia Matos Moreira, tinha como *hinterland* uma vasta

área que englobava os distritos das vilas de Alagoas e Atalaia (Figura 70), onde estavam as matas mais abundantes da comarca e com uma maior diversidade de espécies, e por isso, deveriam gerar um volume de carga a ser escoado superior a outros pontos de Alagoas. Assim, pela interpretação das fontes, é plausível afirmar que Jaraguá foi o destino da maior parte da produção madeireira alagoana, pois os demais portos não ofereciam as condições adequadas de fundeação, nem estavam ligados a uma *hinterland* potencializadora de demanda de escoamento. Por isso tudo, além dos fatores de infraestrutura e navegabilidade, como veremos a seguir, a Coroa portuguesa focalizou suas ações neste porto, para o desenvolvimento do comércio de madeiras náuticas para alimentar a sua indústria naval.

A rota de escoamento das madeiras até Jaraguá, conforme se infere da documentação coeva, era a mesma do açúcar, descrita na Idéa da Capitania de Pernambuco de 1774, já citada no item anterior. Também, segundo descrição de Miller (2000), a partir de documentação do AHU, as madeiras eram transportadas das matas até a lagoa do Sul, de lá seguiam oito léguas pelos canais até o rio Alagoas, que desemboca no Atlântico ao sul de Jaraguá; eram então desembarcadas neste ponto e seguiam por terra por mais de uma légua até chegar a esse fundeadouro onde eram carregadas em sumacas, que não podiam entrar na barra deste rio, por este não oferecer fundo adequado e ser a mesma perigosa.

O ponto de desembarque em terra poderia ter sido o mesmo das caixas de açúcar, no trapiche, ou seja, “Casa de guardar generos, de embarque, com aparelho para carregar, e descarrega-los dos navios”, conforme definição de Antonio de Moraes Silva (1789). Este interposto comercial, lugar que deu origem ao bairro ‘Trapiche da Barra’, foi, conforme se pode constatar da assertiva que fez Espíndola (2001) em fins do século XIX, o destino das madeiras vindas da região lagunar. É possível que este tenha sido o caminho do açúcar e das madeiras até o porto do mar também nos setecentos.

A povoação do Trapiche da Barra. – Situada em um areal a mais de 5.000 jardas a oeste do porto de Jaraguá, à margem oriental da Lagoa do Norte: era outrora o interposto das madeiras e gêneros vindos do interior pela mesma lagoa e desembarcados, em virtude do perigo da barreta, para serem transportados em costas de animais para o bairro da cidade ou para o de Jaraguá por uma bela e larga estrada onde se acham os cemitérios públicos velho e novo (ESPÍNDOLA, 2001, p. 151).

Todas essas circunstâncias geográficas desfavoráveis resultavam na elevação do tempo necessário para o escoamento da carga, que chegava a ser de até 6 dias, superior ao praticado no Pará, meia hora, e nos portos do sudeste da Bahia, entre 1 e 4 dias, conforme explicação de Miller (2000). O depoimento de Joaquim de Assunção em 1796, oficial de carpinteiro da Ribeira das Naus em Salvador, natural da comarca das Alagoas, em que solicita a El-rei o cargo de inspetor ou administrador das madeiras da Comarca das Alagoas, vem a

confirmar as dificuldades de transporte enfrentadas na vila das Alagoas e a rota de escoamento das madeiras até Jaraguá; somam-se a elas, nas palavras do suplicante, a ineficiência dos agentes que estão envolvidos no serviço e a deterioração das madeiras pela demora em enviá-las até o destino:

V^a. das Alagôas, distante da terra firme, onde se costumão fazer os cortes das referidas madeiras des legoas, e do m.^{mo} lugar dos cortes he q' são conduzidas em balsas p^{lo} rio abaixo, thê oposto da d.^a V^a; e outras arrastadas por terra por infinitas junctas de Boys, thê a m^{ma} V^a., onde se fas lamentável a perda de tantos paus, huns comidos de buracos, outros já apodrecidos; por cauza do dilatado tempo, que existem dentro da agôa, e huns e outros sem mais serventia alguã, perdido não so o trabalho, como a dispeza do R^l. Erario da Capitania da B^a., e tudo isto acontece por falta de regime, e froxidão dos feitores, ou Administradores das taes madeiras, da falta de zelo e exactidão, com que se devião fazer transportar [...]¹⁸².

A análise aqui empreendida nos leva a concluir que em fins do século XVIII, Jaraguá foi o destino das valiosas caixas de açúcar e madeiras de lei das Alagoas. Sem um porto lagunar que oferecesse condições adequadas para a exportação do produto, a vila de Alagoas do Sul, ainda que centro do poder de toda Comarca, era deficiente nos aspectos de comunicação e transporte pelo Atlântico, fator preponderante para a vida colonial e desempenho econômico no comércio ultramarino. Dessa forma, as necessidades impostas pelas particularidades do tráfico madeireiro para Portugal, exigia que o simples povoado marítimo, naqueles longínquos tempos, ainda que não dispusesse de um aparato administrativo permanente, o poder central deveria nele fazer-se presente. Era essencial o estabelecimento de uma comunicação marítima e lagunar, segura e corrente, entre Alagoas e Recife, entre Jaraguá e a vila das Alagoas e entre os dois lados do Atlântico, para que as estratégias definidas em Lisboa chegassem ao governo de Pernambuco e fossem executadas na comarca de Alagoas.

Alguns documentos oficiais produzidos entre 1777 e 1783, pertencentes ao acervo do AHU¹⁸³, revelam a existência de uma complexa logística e trâmites administrativos que passavam por importantes organismos da Coroa para a realização do comércio ultramar das madeiras alagoanas em Jaraguá. Segundo os ofícios enviados do governador de Pernambuco ao secretário de Marinha e Ultramar, cada etapa, entre a expedição de um aviso até o embarque das madeiras com sua discriminação em mapas, passava pelas mãos de funcionários de El-rei em Lisboa, Pernambuco e na Comarca das Alagoas.

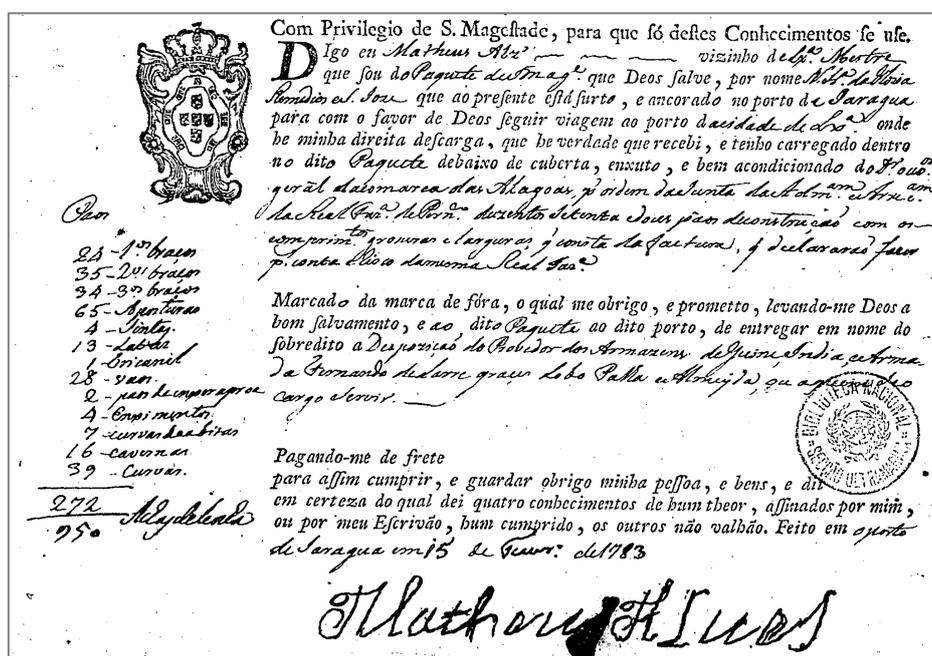
Atuavam nesse processo o governador de Pernambuco, funcionários da Junta da Administração da Fazenda de Pernambuco, Erário Régio, o provedor dos Armazéns da Guiné

¹⁸² AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 3, documento 254.

¹⁸³ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 142, documento 10465; caixa 145, documento 10596; caixa 146, documento 10697.

e Índia e o secretário de estado da Marinha e Ultramar; além das autoridades locais da Comarca das Alagoas, por meio do seu ouvidor e dos agentes que diretamente trabalhavam na escolha das matas de onde seriam extraídas as madeiras, no contrato dos carpinteiros e no transporte da carga até os portos de embarque. No acervo do AHU foram também encontrados três contratos celebrados entre a Coroa e o mestre do paquete real Matheus Alves, dois deles assinados em Jaraguá (Figura 71) e o outro no porto de Recife. Abaixo transcrevemos o de 15 de fevereiro de 1783:

Figura 71 – Contrato celebrado entre o mestre do paquete real Nossa Senhora da Gloria, Remedios e S. Joze, Matheus Alves e a Coroa portuguesa em 15 de fevereiro de 1783 no porto de Jaraguá.



Fonte: AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 146, documento 10697, 1783.

Com Privilegio de S. Magestade, para que só destes Conhecimentos se use. Digo eu Matheus Alz' vizinho de Lx^a Mestre que sou do Paquete de S Mag^e que Deos Salve, por nome N. Sr^a da Gloria Remedios e S. Joze que ao presente está surto, e ancorado no porto de Jaragua para com o favor de Deos seguir viagem ao porto da Cidade de Lx^a onde he minha direita descarga, que he verdade que recebi, e tenho carregado dentro no dito Paquete debaixo de cuberta, enxuto, e bem acondicionado do D^o ou^{or} geral da comarca das Alagoas, p^o ordem da Junta da Adm^{am} e Arrec^{am} da Real Faz^a de Pern^{co} duzentos setenta e dous páos de construção com os comprim^{tos} grossuras e larguras, q^a consta da factura, q^a declararão fazer p^o conta e risco da mesma Real Faz^a.

Marca da marca de fóra, o qual me obrigo, e prometto, levando-me Deos a bom salvamento, e ao dito Paquete ao dito porto, de entregar em nome do sobredito a Despozição do Provedor dos Armazens de Guine, India, e Armada Fernando de Larre Graus Lobo Palha Almeyda, ou a quem seo cargo servir.

Pagando-me de frete para assim cumprir, e guardar obrigo minha pessoa, e bens, e dit^a [sic] em certeza do qual dei quatro conhecimentos de hum theor,

assinados por mim, ou por meu Escrivão, hum cumprido, os outros não valham. Feito em o porto de Jaragua em 15 de Feverº de 1783.
Matheus Alves¹⁸⁴

Pelo conteúdo do contrato exposto acima, é plausível afirmar que se tratava de um documento oficial usado nos contratos de fretamento da Coroa portuguesa no século XVIII, o mesmo modelo se repete em vários outros documentos do AHU da capitania de Pernambuco que tratam do comércio madeireiro. Aqueles encontrados relativos à comercialização das madeiras alagoanas eram geralmente assinados pelos mestres dos navios no porto de Recife. No caso de Jaraguá, era informado o nome piloto do paquete real batizado de Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José, José Lopes dos Santos, que aparece em todos os três contratos. Nos termos de estabelecimento desse contrato era ainda descrita a carga, através do seu quantitativo total e detalhamento dos tipos de peças, o porto de embarque e destino das madeiras, que deveria ser entregue ao provedor dos Armazéns da Guiné e Índia.

Outra característica importante, no tocante a travessia transatlântica, é que o contrato firmado entre a Coroa e seu vassalo era feito sob a proteção divina, conforme se depreende das expressões “para com o favor de Deos seguir viagem ao porto” e “levando-me Deos a bom salvamento”. Se, como vimos na primeira seção, os santos eram evocados pela tripulação em situações de naufrágio iminente, rogar por Deus por uma viagem segura era igualmente imprescindível antes do início da travessia atlântica e para a garantia do sucesso do empreendimento comercial luso.

Jaraguá é, portanto, registrado nos ofícios como palco da realização da última etapa da complexa operação de produção e comercialização de madeiras de lei para a Coroa portuguesa. Era um ponto fulcral da comunicação ultramar, que envolvia o armazenamento das madeiras em local coberto e a condução das mesmas da praia de Jaraguá até o paquete real. O desempenho dessas tarefas de embarque ficava a cargo de homens com atribuições específicas. Segundo a descrição contida no pagamento, junto à fatura anexa ao ofício do governador de Pernambuco ao secretário de Marinha e Ultramar em 1783, os “homens do arrasto” levavam as madeiras da praia até a balsa, outros se ocupavam do transporte de duas balsas, atividade que durou 15 dias, e os homens de “arrumar a madeira a bordo”, cuja duração foi de 14 dias¹⁸⁵.

Destarte, nos setecentos, Jaraguá foi não apenas o porto do mar das Alagoas, foi porto atlântico colonial de interesse da Coroa lusa, por servir à exportação das madeiras náuticas para a construção de sua frota de guerra em Lisboa e na Bahia, o “porto onde se carregam as madeiras de Sua Majestade”. Essas circunstâncias tem um grande impacto sobre aquele

¹⁸⁴ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 146, documento 10697, 1783.

¹⁸⁵ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 146, documento 10697, 1783.

espaço colonial, até então à margem do processo de colonização em Alagoas, mas que em fins do século XVIII e início do século XIX alavancou o desenvolvimento do povoado de Maceió, a ele adjacente, levando-o a progredir economicamente e possibilitando sua ascensão como uma vila portuária, tornando-o capaz de competir com a vila das Alagoas, cabeça de comarca até 1817, ano em que passa a ser sede da capitania de Alagoas, independente de Pernambuco.

5.3 Jaraguá e a gênese da vila de Maceió portuária

O porto é o coração da cidade marítima, afirma Martínez Shaw (1997). Essa ênfase no elemento portuário, do reconhecimento de uma tipologia urbana diferenciada, conforme já discutido na introdução, está embasada no entendimento de que porto e cidade portuária são indissociáveis e, por isso, não podem ser estudados separadamente. A assertiva de Ravina (2002, p. 290) de que “o porto justifica a existência da urbe”, é ainda mais esclarecedora quanto ao problema que propomos analisar a seguir: a participação de Jaraguá na gênese da cidade de Maceió.

Em estudo sobre as funções das cidades marítimas no Antigo Regime no contexto europeu, Shaw (1997) faz uma análise sobre a capacidade de algumas atividades marítimas originarem cidades. Demonstra o referido autor que a pesca de subsistência nunca foi capaz de gerar núcleos urbanos, ao contrário da pesca de alto-mar que, por si só ou em associação a outras atividades, deu origem a aglomerados urbanos de médio porte; já a construção naval contribuiu diretamente para o surgimento e desenvolvimento de cidades, contudo, por ser pensada como um ramo do comércio marítimo e dele dependente, não pode o sobrepujar, logo “o comércio é a principal função criadora de cidades e o comércio marítimo (associado ou não a outras atividades independentes ou derivadas) a principal origem das cidades mais importantes dos tempos modernos” (SHAW, 1997, p. 265, tradução nossa).

Com relação à realidade colonial da América portuguesa, o porto marítimo, seja como embrião da aglomeração urbana ou polo gerador do comércio marítimo que possibilitou o desenvolvimento da urbe, está associado, ao nosso ver, ao desempenho de sua centralidade e capacidade de atração de pessoas e investimentos que o distinguem dos núcleos rurais, que dependem dos portos do mar, em vista da imprescindível comunicação atlântica. Esta condição decorre também do desempenho das funções coloniais particulares dos grandes centros portuários da América portuguesa, do seu caráter multifuncional – comércio, defesa e administração – conforme estabeleceu Russell-Wood (2014, p. 126). Este autor, conforme já argumentamos, destaca o fato dessas funções terem sido também desempenhadas pelos

espaços portuários de menor porte “que surgiram como decorrência natural das necessidades comerciais”, mas que não alcançaram estatuto político como os maiores centros portuários, caso de Jaraguá.

Estudar o processo de gênese de Maceió como cidade portuária passa inegavelmente pelo reconhecimento das dinâmicas econômicas e políticas que resultaram do exercício da centralidade econômica do seu porto, Jaraguá, como ponto de atração populacional e de interesse estratégico da Coroa, além da investigação de como as forças e agentes envolvidos foram capazes de transformar e agregar os espaços a sua volta em função da atividade marítima portuária com o conseqüente nascimento da urbe. Assim, a função portuária, que teve como sustentáculo o comércio marítimo de valiosas mercadorias coloniais, o açúcar e as madeiras reais, foi, conforme declaram os pesquisadores alagoanos e aqui se foi ratificado com base em documentação primária, definidora no processo de gênese. Esse argumento está alinhado com a posição defendida por Teixeira, R. (2009, p.35) de que a função urbana “se refere precisamente às motivações para o surgimento das localidades, por um lado, assim como a evolução dessas motivações, que se transformam ao longo do desenvolvimento histórico das aglomerações, por outro”.

Daqui em diante, será investigada a preexistência de usos e funções do sítio primitivo da cidade de Maceió que possam estar associados à gestação da urbe portuária, antes da elevação do povoado à vila em 1815¹⁸⁶, ou seja, num quadro de ausência de certa autonomia político-administrativa que, na escala local, significava a subordinação de Jaraguá e o povoado de Maceió à vila de Alagoas do Sul como seus termos e, no âmbito religioso, à freguesia de Santa Luzia do Norte. Ou seja, era forte a dependência dos espaços em análise da região lagunar, indo além das relações mercantis de Jaraguá como porto do mar das Alagoas, como demonstrado no início dessa seção.

Antes de realizarmos a tarefa de estudar Jaraguá como o embrião da Maceió marítima portuária tendo como substrato as fontes primárias analisadas, faz-se indispensável apresentar, de forma sintética, como alguns dos mais importantes pesquisadores alagoanos e os historiadores clássicos pensaram as origens desta cidade. Ao tempo em que se pode identificar alguns dos usos e funções do espaço colonial correspondente ao núcleo mais antigo da cidade e sua relação com o porto.

¹⁸⁶ Para Teixeira, R. (2003, p. 55), a concepção de vila no período era de “uma localidade constitutiva do centro de uma jurisdição territorial, a sede do município. A vila é deste modo composta de um governo local, o senado da câmara, com sua casa de câmara e pelourinho na praça central. A expressão implicava, portanto, uma dimensão político-administrativa, e referia-se a uma pequena comunidade urbana dotada de certa autonomia política na esfera municipal”.

A historiografia alagoana oficial, apesar de apontar para o século XVIII como o marco temporal do surgimento do povoado de Maceió e, por conseguinte, do uso de Jaraguá como porto do mar por essa povoação, não fornece fontes coevas suficientes para que comprovem o fato histórico urbano de maior relevância para o passado vivido durante o período colonial da cidade, tendo-se voltado mormente aos episódios do século XIX que definiram a elevação do povoado em vila em 1815. Esta condição, que gira em torno da obscuridade do nascimento da cidade de Maceió, resultado da indisponibilidade de fontes coevas para desvelá-lo, foi identificada por Duarte (1983):

Quando os historiadores, pesquisadores e estudiosos do passado alagoano despertaram do seu indiferentismo para a narração da vida de Maceió, poucos documentos dispuseram para isso. A recomposição **pari passu**, da vida da cidade de Maceió, desde os seus primeiros marcos, documentalmente, deixou por isso de ser possível. No meado do século XVIII, não passava Maceió de um mero povoado (DUARTE, 1983, p. 19, grifo do autor).

Desta forma, sem substratos documentais para construir a história urbana de Maceió, os primeiros historiadores alagoanos buscaram sustentar seus argumentos sobre aquela que foi a mais expressiva atividade econômica do período, a produção açucareira. Thomaz Espíndola (2001), primeiro, e depois Craveiro Costa (2001), defendem que Maceió nasceu espúria no pátio do engenho de açúcar com capela dedicada a São Gonçalo que existiu na atual praça D. Pedro II, antiga praça matriz, coração da vila.

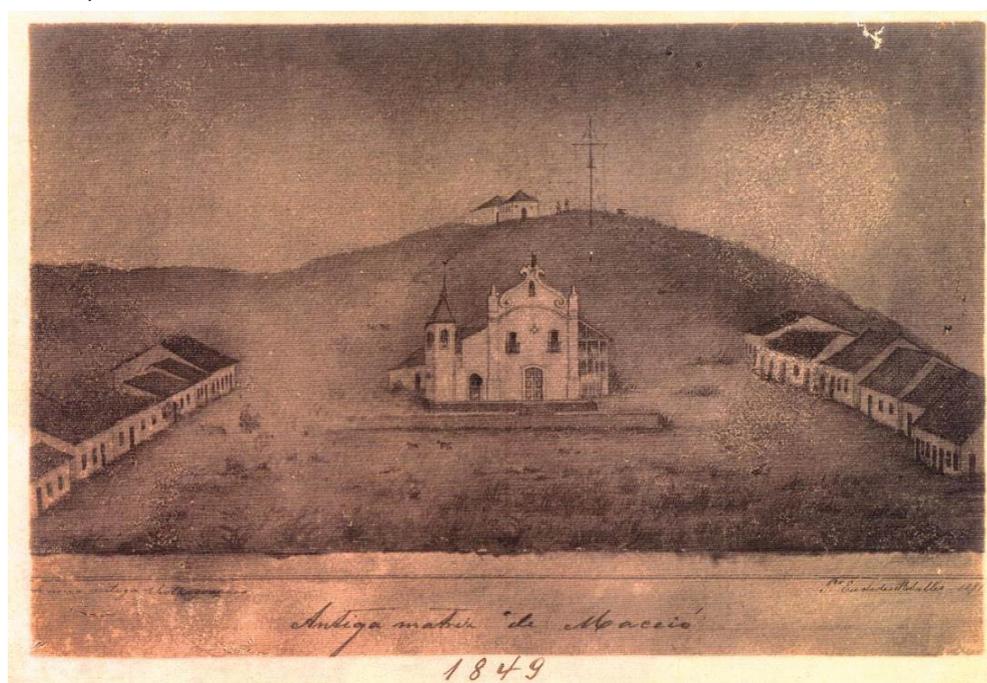
Apesar de Costa, C. (2001) instituir como elementos fundantes a capela e o engenho, reconhece o potencial de Jaraguá para o desenvolvimento do incipiente núcleo urbano setecentista por meio do comércio marítimo e pelas vantagens que oferecia à proximidade desse porto à fábrica de açúcar:

Para a fundação do engenho deveria ter concorrido a excelência do local, à margem do ancoradouro, que se deparava, franco e vasto, o atual porto de Jaraguá, até a enseada de Pajuçara, onde Manuel Antônio Duro edificara a casa de telha a que alude a velha escritura de 1611. Porto de fácil acesso, permitia a saída do açúcar e demais produtos, sem embarços e sem grandes despesas de transporte e talvez longe das vistas dos dizimeiros ávidos, oferecendo produtores maiores compensações (COSTA, C. 2001, p.19).

Na obra póstuma de Costa, C. (2000), “Maceió” foi publicada gravura que ficou conhecida como “Antiga Matriz de Maceió”, produzida em 1850 e encontrada no IHGAL. Esta imagem, segundo este autor, representa o momento de nascimento da urbe e desvela a paisagem herdada da antiga função açucareira do espaço. Esta gravura consiste numa fonte iconográfica bastante difundida em estudos que se debruçaram a entender as origens da cidade que a consideram fundante, mas que até pouco tempo atrás nada se sabia sobre o

seu contexto de produção. Este foi esclarecido por Campello (2012), ao encontrar o original da reprodução do livro de Costa, C. (2001) no acervo do APA (Figura 72). Neste exemplar iconográfico, foram encontradas pela citada autora evidências de que a gravura tenha sido produzida em 1881 por Euclides R. Salles, litógrafo atuante em Maceió, possivelmente para compor o conjunto de imagens de Alagoas para a Exposição de História do Brasil na Biblioteca Nacional que ocorreu neste mesmo ano. A data de 1849 identificada na imagem, seria apenas uma informação colocada posteriormente e refere-se à data da demolição da antiga matriz para a construção da nova que levou Costa, C. (2001) a datar a reprodução como de meados do século XIX (CAMPELLO, 2012).

Figura 72 – Original da gravura ‘Antiga Matriz de Maceió’, por Euclides R. Salles, 1881.



Fonte: APA.

Abelardo Duarte (1983) alinha-se ao discurso de Costa, C. (2001), afirmando ter o povoado de Maceió se originado a partir do engenho. Duarte (1983) cita, inclusive, a existência de provas físicas da existência da fábrica de açúcar, apontando para as descobertas veiculadas por Claudino de Arroxelas Jaime (1984) em publicação na revista do IHGAL, fato também apontado por Costa, C. (2001).

A suposição mais lógica e mais certa é mesmo como pensa Craveiro Costa, no seu livro póstumo “MACEIÓ”, de que o povoado surgiu depois da Restauração. Tivera por ponto de partida o engenho de açúcar que se situou no trecho ocupado pela atual praça D. Pedro II, muito anos antes conhecida pelo nome de Largo da Matriz. Ficou desse tempo, um testemunho material -

destroços da fornalha, de que nos dá conta um dos primeiros cronistas desta cidade, Claudino de Arroxelas Jaime, sua memória acerca da Matriz de Maceió. O episódio é por demais conhecido e recorda que, ao cavarem-se os alicerces para a construção do Palacete da Assembléia Provincial, foram encontrados destroços da fábrica de açúcar. Afirma o cronista Claudino Jaime, localizando aí o engenho, “ter-se verificado distintamente a boca da fornalha do mesmo, ao descambar da ladeira nessa mesma direção do palacete” (DUARTE, 1983, p. 19).

Da mesma forma que Costa, C. (2001), identifica-se no discurso de Duarte (1983) o reconhecimento da participação de Jaraguá como crucial para o desenvolvimento do povoado que nasceu da atividade açucareira. Este autor, além de apontar a atividade comercial marítima como função ímpar na expansão do povoado, refere-se à sua superioridade em relação ao limitado porto dos franceses e à ancestralidade do espaço portuário em comparação ao povoado de Maceió, este, um espaço agrário.

É lógico ou lícito imaginar, porém, que o antigo povoado que possivelmente se formara em torno do engenho de açúcar, não previra o seu proprietário. A expansão se deu naturalmente, pelas contingências das trocas mercantis, à medida que o Porto do Francês, célebre pelo comércio e pela traficância do pau-brasil entre nativos e corsários desta nacionalidade, e que servia às trocas operadas com as Alagoas, ia-se limitando a estas apenas. O escoamento da produção do velho engenho de açúcar deveria seguir o caminho do porto de Jaraguá, cujo nome já os mapas antigos mencionavam, antes de que neles constasse o de Maceió – Jaraguá da citação do SOMMIER DISCOURS (DUARTE, 1983, p. 19).

Em seguida, passando para os estudos de Lindoso (1983, 2000) e Cavalcanti, V. (1999), estes dão maior sustentação à participação de Jaraguá e ao comércio marítimo na criação do aglomerado urbano colonial setecentista. Estes autores apresentam argumentos relevantes sobre a questão, dentro das suas respectivas áreas de conhecimento. Lindoso (2000) dá relevo aos aspectos socioculturais ligados ao fato histórico; já Cavalcanti, V. (1999), na área de arquitetura e urbanismo, por ter como recorte temporal 1800-1930, teve como foco a história urbana da cidade oitocentista.

Contrário à tese dos primeiros historiadores alagoanos, Lindoso (1983) é categórico ao defender que o surgimento do povoado não foi fruto da exploração açucareira, mas sim resultado direto das rotas de escoamento do açúcar e das madeiras, caminhos mercantis que passavam pela aglomeração urbana nascente:

Ao contrário do que dizia Craveiro Costa, que pensou Maceió nascendo espúria e anônima em pátio de engenho, o caminho que ligava as terras úberes do vale do Mundaú, através da lagoa do Norte ao porto natural de Jaraguá, é que marcou o surgimento da cidade, e sua importância para a vida econômica da província. Foi como caminho de exportação de açúcar e madeira dos vales palmarinos que Maceió guardou a importância de chegar em 1839, a capital. O fato de um casario em pátio de engenho não dá a Maceió a importância que alcançou como sede de poder e ponto de contato comercial (LINDOSO, 1983, p. 41-42).

Esse intelectual alagoano, ao tratar dos primeiros polos de colonização do território alagoano, traz à tona a questão da gênese de Maceió sob uma perspectiva diferenciada dos autores alagoanos clássicos supracitados, ao relacioná-la de forma direta ao processo de ocupação da região lagunar, premissa a qual vem sendo até aqui adotada na construção da ideia de Jaraguá como porto do mar das Alagoas no século XVIII, antes de ser este o porto de Maceió no século XIX. Sob este ponto de vista, que equivale a uma nova forma de pensar a história urbana maceioense, de acordo com os estudos de Cavalcanti, I. (2015), destacamos a posição de Lindoso (2000) adotada por esta autora, ao defender que Maceió foi resultado tardio do processo de formação desse centro de irradiação de povoamento da região lagunar, conforme se pode atestar no trecho abaixo:

A velha capital, Santa Maria Madalena da Alagoa do Sul, com seus antigos conventos barrocos, é a mãe-cult que codificou em costumes e hábitos toda essa cultura lagunar, cuja base alimentar é um molusco: o sururu. Foi dessa cultura, de seus ritos culturais e costumes, que Maceió criou-se. Beiradeira como a velha cidade de Alagoas, metendo os pés na cultura lagunar, Maceió tem uma coisa que a velha Alagoas não tem: a fímbria marinha. O mar de colosso. E um planalto que lhe entra às entranhas. Pois foi esse terceiro polo que criou, tardiamente, Maceió (LINDOSO, 2000, p.41-42).

Lindoso (2000) destaca a posição cimeira de Jaraguá como um porto atlântico, beneficiando a Maceió marítima em oposição à vila de Alagoas, lagunar, isolada do mar, mas que se comunicava a ele através dos canais, que desembocam na barra das Alagoas. Fica, portanto, exposta a condição anfíbia maceioense, entre o oceano e a lagoa do Norte ou Mundaú, espaço com ascendência na região lagunar, que se revela na tradição cultural, ponto alto do discurso de Lindoso (2000), condição geográfica equivalente à cidade restinga de Fernandes Lima (2010).

Cavalcanti, V. (1999), por sua vez, faz uma análise pormenorizada sobre o patrimônio religioso de Nossa Senhora dos Prazeres, a capela de Maceió, visando identificar a quem pertencia as terras onde foram levantadas as primeiras habitações de Maceió no pátio da ermida no século XVIII. Segundo esta autora, com base nas informações contidas na caderneta de desobriga de 1782 da freguesia de Santa Luzia do Norte, Maceió é identificado como um *povoado* e, com base no testamento de 1787 do Padre Antônio Ferreira da Costa, como o *lugar* da capela de Maceió. Apoiada nos estudos de Murilo Marx sobre a formação das vilas brasileiras, esta autora destaca esse momento inicial do incipiente aglomerado antes de alcançar o *status* de vila, cuja propriedade da terra era da Igreja pela doação do patrimônio religioso.

Em adição, a autora supracitada, com ênfase no poder de transformações proporcionadas pela abertura dos portos em 1808, define esse evento histórico como determinante para o florescimento do povoado de Maceió. A chegada da Corte portuguesa ao

Brasil e a abertura dos portos ao comércio internacional no ano de 1808, entre outros fatos históricos do século XIX, são eventos que marcaram a profunda ruptura na dinâmica urbana das cidades brasileiras. Antes de 1808, as vilas coloniais brasileiras viviam sob um rígido controle da metrópole; com a abertura dos portos, as trocas econômicas com a Europa dinamizaram a vida colonial e a estrutura dos núcleos urbanos. Assim, o estabelecimento do comércio internacional por Jaraguá a partir de 1808 levou à conseqüente elevação do povoado de Maceió à vila em 1815 (CAVALCANTI, V., 1999).

Em síntese, embora os estudos dos dois últimos pesquisadores alagoanos apresentados acusem o reconhecimento da participação de Jaraguá na formação da urbe no século XVIII, eles não aprofundam suas investigações sobre as origens do povoado de Maceió e seu porto, por razões inerentes ao foco de suas pesquisas, legando a obscuridade do momento de gênese da urbe aos estudiosos atuais. Da mesma forma, sente-se a ausência de qualquer fonte primária, desde o século XIX, que venha a comprovar a existência de um engenho na Maceió pretérita. Portanto, ainda que esboçadas algumas conclusões sobre o assunto, é preciso ir mais a fundo nas análises e trazer à luz da documentação coeva respostas às seguintes indagações: quando haviam se estabelecido os colonos e por quê? Do que se ocupavam? Qual o interesse da Coroa portuguesa em ocupar Jaraguá e a área adjacente?

Deste modo, busca-se revelar o momento de gênese de Maceió no século XVIII a partir do estudo da participação de Jaraguá nesse processo. O ponto fulcral das análises que seguem consiste na apresentação de Jaraguá como o embrião que transformou profundamente o espaço colonial, levando à mutação do povoado em vila, tendo sido capaz de inverter a lógica de ocupação do espaço agrícola em comercial. Nesse sentido, se faz fundamental esclarecer a acepção do termo urbano no período colonial. Esse vocábulo aplica-se a um aglomerado muito distinto da concepção de urbano do que estamos habituados, que não só mantinha estreitas ligações com o mundo rural, como também se assemelhava a ele, assim como esclarece Teixeira, R. (2003):

As aglomerações ditas urbanas eram na verdade localidades semi-urbanas ou, se quisermos, semi-rurais, pois não somente a sua forma físico-espacial detinha elementos que lembravam o mundo rural, como também as relações que seus habitantes mantinham com este eram muito mais intensas do que atualmente. As aglomerações coloniais eram, com raras exceções, bastante limitadas. Mesmo o pomposo título de cidade, o mais alto posto hierárquico que uma aglomeração poderia obter, foi frequentemente empregado para designar localidades extremamente precárias (TEIXEIRA, R., 2003, p. 53).

De acordo com fontes textuais e iconográficas analisadas, coexistiam em fins do século XVIII três espaços que se complementavam quanto às funções que desempenhavam dentro da lógica colonial – Jaraguá, o *Massayó* e o *Poço*. Defendemos, com base na

documentação primária a ser apresentada a seguir, que esses três espaços de usos singulares, em conjunto, pelo menos desde a metade do século XVIII, formavam uma unidade espacial que foi o sustentáculo das práticas da vida colonial e que deu origem ao aglomerado urbano setecentista, antes mesmo da criação da freguesia de Maceió em 1819 e da vila de Maceió em 1815.

Esse arranjo espacial originário, que se reconhece como gênese urbana, segue à construção teórica de Marx (1991) para explicar a criação de uma vila. Conforme explica, o processo de constituição da sede de um município, a vila, agregava os espaços preexistentes e vizinhos ao núcleo, sendo raros os casos em que foram fundadas do nada. Além do mais, destaca esse autor, a existência de formas de ocupação das terras antes de elevação à vila, como “embriões de assentamentos urbanos” inseridos num meio rural:

Muito raras vezes fundou-se do nada uma cidade ou vila, o que tem sido surpreendentemente ignorado. Até nossa primeira cidade e capital, Salvador, situou-se em área já conhecida, percorrida, ocupada e não muito longe antecedida por uma vila. E nossas vilas, em grande parte, na maioria das vezes, surgiram de regiões ainda que ermas e quase inóspitas, que conheciam uma ocupação rural e embriões de assentamentos urbanos. Quantas vezes uma já considerável freguesia! (MARX, 1991, p. 71-72).

Defendemos a hipótese de que a função portuária foi determinante na mutação desse arranjo espacial, tendo garantido-lhe uma unidade na constituição da vila marítima portuária. Nesse processo importa entender quais os usos de cada um dos espaços citados, “embriões de assentamentos urbanos” pelo conceito de Marx (1991), e a relação entre eles, bem como a dependência ou não do porto de Jaraguá.

Optamos por apresentar a análise desse processo a partir do resgate do contexto de produção daquele que foi o primeiro registro cartográfico da cidade – *Planta e explicação daz enciadaz de Iaragôa, Pajusara[...]*¹⁸⁷ de ca. 1757 (Figura 73) – imagem que permite identificar o momento de gênese urbana, e por isso, foi identificada por Campello, Ferrare e Fortes (2018, no prelo) como a “Certidão de Nascimento de Maceió”¹⁸⁸.

¹⁸⁷ *Planta e explicação daz enciadaz de Iaragôa, Pajusara : as quais ficão juntas com se vê na planta situadas em 10 gr.e 8 m.de latitude dosul e 347 gr.e 10m. delongitud* (AHU_CARTm_015, D. 905).

¹⁸⁸ Este importante documento para a história maceioense foi objeto de divulgação e publicação por pesquisadoras alagoanas: Josemary Ferrare, durante sua pesquisa de doutorado entre os anos 2000 e 2006 para elaboração da tese sobre a formação colonizadora da antiga vila de Alagoas do Sul (FERRARE, 2006, p. 237) e por Maria Angélica da Silva, em artigo do jornal *Gazeta de Alagoas*, em junho de 2002 (LINS, 2002, p. 12) e em reportagem televisiva (2002). Pode-se ainda citar o estudo desse documento por Josemary Ferrare e Cynthia Fortes, em artigo inserido nos Anais do 3º Seminário Internacional da Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, Lisboa, em 2014 (FERRARE; FORTES, 2014, p. 539). Completa essa linha de novas interpretações da história da cidade de Maceió a partir da análise da planta de ca. 1757, o artigo produzido por Fátima Campello em coautoria com a autora desta presente tese e a professora Josemary Ferrare e Fátima Campello, intitulado *Certidão de nascimento de Maceió*, publicado na Revista Urbana, do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade da Unicamp, no dossiê ‘Cidade e Cultura Visual’, v. 9, n. 2, 2017).

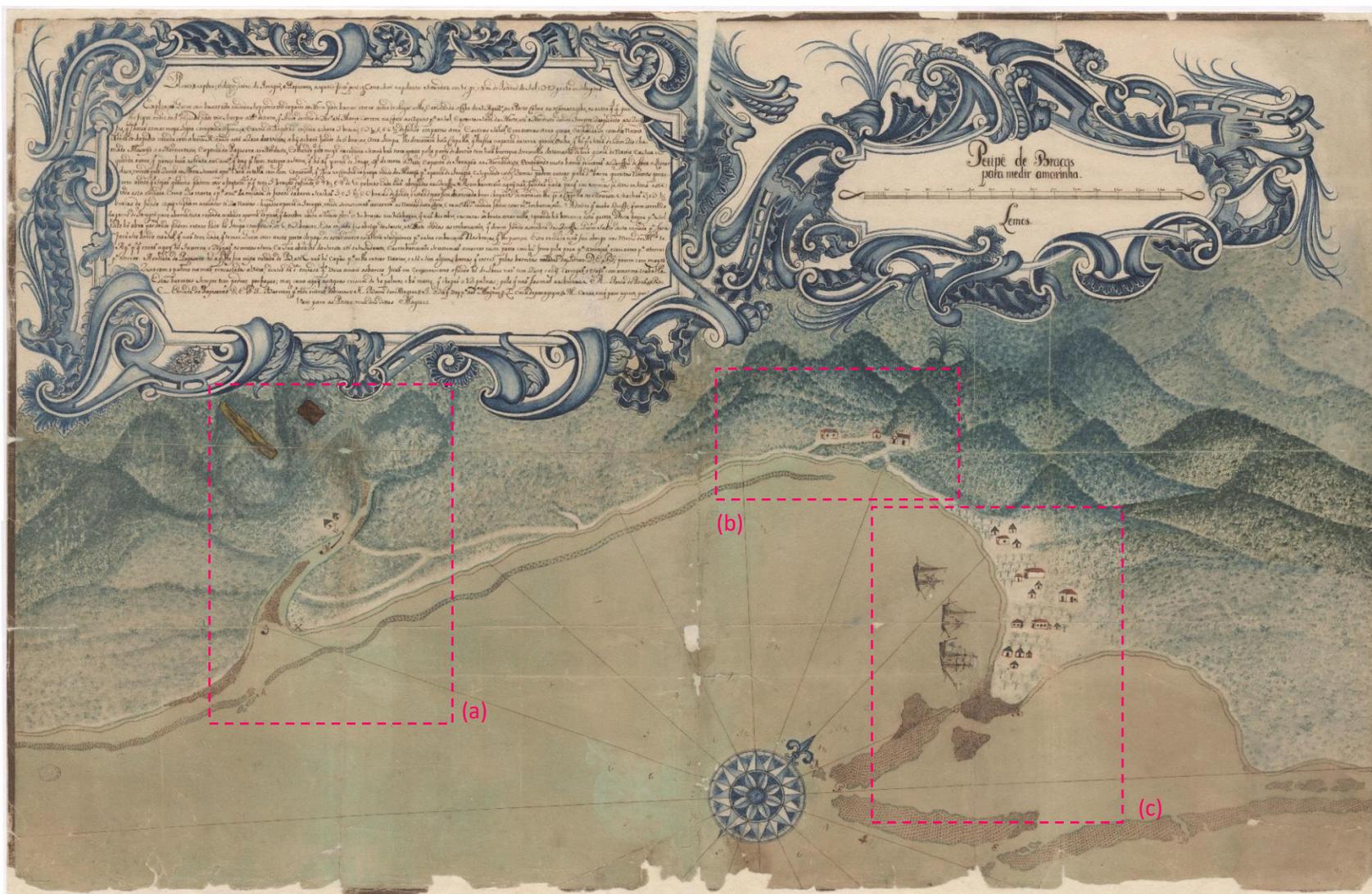
Passados os tempos gloriosos da cartografia portuguesa, a produção cartográfica do Brasil no século XVIII, voltada majoritariamente para demarcação do território com o objetivo de resolução dos conflitos a respeito dos limites e posses da Coroa portuguesa sobre a colônia brasileira, ainda se produziam “mapas de utilidade imediata, para as necessidades de navegação e comércio” (MAGALHÃES, 2009, p. 80). A *Planta e explicação daz enciadaz de laragôa, Pajusara* parece responder a essas necessidades e pode ser enquadrada num grupo “menor” da produção cartográfica do período, cujos exemplares são descritos por Magalhães como “suficientes para a orientação na costa de um mar bem conhecido”, função que fica clara ao se ler o texto manuscrito no cartucho desta planta, um guia detalhado para os navegantes:

Explicação quem vier buscar esta enciada suppondo vir da parte do Norte pode buscar a terra antes de chegar a ella, e avistando o Cabo de S. Agosti.^o ou o Porto Calvo, ou o Camaragibe ou outra q'. q'. que lhe fique antez da d.^a ençiada pode vir sempre a v.^{ta} de terra, q'. sendo do mes de Sbr.^o até Março correm na Costa as Aguas p.^a o Sul e os ventos sam do Norte, até o Nordeste dando sempre Resguardo aos reciffes [...] ¹⁸⁹.

A análise da planta de ca. 1757, a partir dos elementos gráficos identificados na legenda e da leitura do texto manuscrito desvela a existência de um sistema de comunicação e transporte entre Jaraguá e a vila de Alagoas, através do “O rio que vai para as ditas Alagoas” (I, na legenda), ou seja, o rio Alagoa, canal para onde confluíam as águas salobras das lagoas do Sul e do Norte. Pela barra das Alagoas (H, na legenda) entravam as pequenas embarcações capazes de navegar pelo pouco fundo da perigosa barra até os canais que levavam à cabeça da comarca, onde as sumacas não podiam entrar e por isso ancoravam em Jaraguá, “onde se podem acomodar té 20 navios chegados a ponta de laragôa, aonde se costumão amarrar os navios desta costa, e no m.^o da d.^a podem estar m.^{tas} embarcações”. Logo, Jaraguá era um ponto de escala para aqueles que tinham como destino a vila de Alagoas do Sul, que passou desde a implantação da comarca em 1711 a ser um espaço de atração no território ao sul de Pernambuco, conforme destacou Ferrare (2013).

¹⁸⁹ AHU, Cartografia, cota: AHU_CARTm_015, documento 905, ca. 1757.

Figura 73 –Planta e explicação dazenciadaz de Iaragôa, Pajusara : as quais ficão juntas com se vê na planta situadas em 10 gr.e 8 m.de latitude dosul e 347 gr.e 10m. delongitu, ca, 1757. Com indicação das áreas povoadas.



Fonte: AHU, cota: AHU_CARTm_015, D. 905.

Portanto, a planta de ca. 1757 representa para os navegantes a porta de entrada e saída para a sede da Comarca, a barra das Alagoas, por onde passavam as embarcações que transportavam gente, madeiras e caixas de açúcar e todos os outros produtos manufaturados trazidos do Reino para a vila de Alagoas. Por sua posição estratégica e por nela haver um fluxo de pessoas e mercadorias considerável, a barra das Alagoas precisava ser controlada e, por isso, havia no local uma infraestrutura mínima para o desempenho da travessia da gente que ia ou voltava da comarca, conforme se pode inferir do recorte da Figura 3(a) e a legenda: *Casa do passageiro* (L) e *Casa em que passa a gente, que vam para as Povoações das dita Alagoas* (M). A acepção dos termos passageiro e passagem contida no dicionário de Antonio de Moraes Silva (1789, p. 406) assegura a nossa proposição: “O que vái no navio de passagem, sem ser da obrigação, nem official d'elle” e “o ato de passar embarcado, ou por terra, a outro lugar. [...]. O que se paga ao senhor do navio, ou barca que passou o passageiro”.

Outro ponto de interesse na análise da planta de ca. 1757 é a ausência de uma edificação que seja identificada como o trapiche, interposto comercial no comércio do açúcar, assim como assinalado na *Idéa da população da Capitania de Pernambuco e das suas anexas* de 1774. Talvez, nessa época esse ainda não existisse ou, caso existisse, não haveria de ser representado por não servir ao comércio de madeiras, como ocorreu no século XIX de acordo com Espíndola (2001), pois, como discutiremos a seguir, esta planta foi elaborada para atender à necessidade de navegação marítima que servia ao transporte das madeiras navais até Jaraguá.

Apesar da ausência do trapiche na planta em análise, foi registrado o traçado do caminho que liga o canal ao porto de Jaraguá. Este deveria equivaler àquela uma légua da descrição do documento de 1774, por onde eram transportadas as mercadorias por terra até o ancoradouro, indica a existência da rota que passava pelo areal do Trapiche, o bairro da cidade que deriva do nome do edifício para armazenar o açúcar, Trapiche da Barra.

Sobre o arranjo espacial apresentado na planta em questão fica evidenciada a concentração de edificações ao longo da enseada de Jaraguá em contraste com o espaço a sua volta, Figura 3(c). Na “ponta de Jaragôa, aonde se costumão amarrar os navios desta costa”, foram desenhadas edificações com cobertura de palha e telhas disposta entre o que poderia ser um coqueiral, conforme se infere da passagem: “se verâ a pr.^a Caza de telha com hum coqueirall, q'. fica no combro da praya vindo do Masayo p.^a a ponta de Jaragôa”. O possível coqueiral se opõe à densidade da vegetação dos morros, que os navegantes deviam identificar da seguinte forma: “olhando pelo meyo da ençiada se verâ huá terra grossa pela parte de dentro tem huã barreyra vermelha do tamanho de húa gavia de navio, e a sua ezquerda outra, q'. parece húa estrada ou cam.^o; q'. vay p.^a hum outeyro asima”.

Oposta a essa forma de ocupação à beira-mar, no platô intermediário, no sopé do morro, pode-se identificar o núcleo original da cidade de Maceió, assim apontado pelos historiadores clássicos. Esse arranjo espacial era composto pela capela “q. Ihe fica na ponta da terra grossa, e alta, q'. hé p.^a sima de hum rio chamado Masayô” e duas edificações isoladas, implantadas de forma desalinhada da ermida, com espaço vazio à frente, sugerindo um adro, Figura 73(b).

A capela deveria ser a de Nossa Senhora dos Prazeres, talvez a sua feição mais primitiva, de quando foi feita a doação do seu patrimônio religioso. Sobre as origens dessa edificação, a certidão de registro do imóvel da atual catedral de Maceió, construída no local da antiga ermida, é reveladora quanto à data e doação das terras para constituição do seu patrimônio religioso.

IMÓVEL: UMA SORTE DE TERRAS neste mesmo **lugar de Massaió** que ouveram por titulo de arrematação que delles fizeram compra e praça pública pella cobrança que fizeram a Dona Brites Ferreira como cabeça de cozal por morte do capitam Apolinário Fernandes Padilha e declararam os ditos doadores que no dito **citio de terras** está a capela de Nossa Senhora dos Prazeres e como patrimônio dela que havia feito o dito defunto o Capitam Apolinário Fernandes Padilha se acha de minuto para o rendimento de seis mil reis e que hera obrigado e juntamente se acha letigiozo de novo fez dona Brites Ferreira segundo patrimônio nas terras que som doadores, digo, de que sam senhores ditos doadores sem validade alguma fazem os ditos doarores **patrimônio a dita Capella em um citio de terras pelo rio do Massaió acima alhe contestar com as mesmas terras de Francisco Martinho correndo para a parthe da praia athe topar com as terras de José Rodrigues, Manoel Rodrigues e Izabell Cabral**. O qual citio de terras disseram eles ditos doadores marido e mulher davam e doavam neste dia para todo o sempre a dita sua capela para seu rendimento todos os anos seis mil reis para apartamentos da dita capela para sei rendimento todos os gavam os doadores afazelos bom para o que diceram e obrigavam suas pessoas e bens moveis e de raiz havido e por haver a mais bens parado, deles edificaram mais eles doadores com dúvidas alguma pois que só queiriam ter e manter e guardar tudo assim e de maneira que nela se contem e declara. HISTÓRICO: Conta na transcrição n.º 26.725, que a proprietária adquiriu o imóvel constante da matrícula acima, de Alferes Antonio Fernandes Teixeira e sua mulher d. Maria de Aguiar (doador), conforme Certidão extraída do livro “B4” as fls. 40 a 41 sob n.º 5 de 10 de agosto de 1956 de uma escritura de duaçam e patrimonio de uma capela, lavrada em 18 de fevereiro de 1741, na Freguesia de Santa Luzia da Alagoa do Norte e termo de Villa de Santa Maria Magdalena da Alagoa do Sul Cabeça de Comarca do Distrito da Capitania de Pernambuco¹⁹⁰.

O conteúdo do documento diverge em alguns aspectos da informação participada por Espíndola (2001, p. 137) de que o patrimônio da capela:

[...] foi feito pelo capitão Apolinário Padilha e sua mulher D. Beatriz Fereira, aumentado aos 18 de fevereiro de 1761 pelo alferes Antonio Fernandes Teixeira e sua mulher Maria de Aguiar com a doação que estes fizeram do sítio do Poço, que obtiveram por arrematação, em virtude da cobrança feita à mesma D. Beatriz como cabeça do casal; e aumentado também com a

¹⁹⁰ Livro 2 de Registro Geral. Matrícula 70994, Ficha 01. 1º Registro Geral de Imóveis. Maceió-AL, grifo nosso.

doação que fora feita aos 23 de setembro de 1742 por Antonio Ferreira Costa, sacerdote do hábito de S. Pedro, senhor e administrador da capela [...] (ESPÍNDOLA, 2001, p. 137).

O histórico da certidão do imóvel nos permite recuar no tempo, demonstrando-se a ancestralidade da capela, ao identificar o ano de 1741 como a data de constituição do seu patrimônio religioso em 1741 no lugar *Massaió*, portanto, anterior ao primeiro registro iconográfico desta edificação, a planta de ca. 1757. Em adição, aparecem neste documento notarial o nome de outros habitantes do “lugar *Massaió*” e os limites da doação: “Em um citio de terras pelo rio do *Massaió* acima alhe contestar com as mesmas terras de Francisco Martinho correndo para a parthe da praia athe topar com as terras de José Rodrigues, Manoel Rodrigues e Izabell Cabral”. As habitações desses colonos deviam estar entre aquelas identificadas na planta de ca. 1757 que ficam entre o rio e a ponta de Jaraguá. Ao que tudo indica, o rio do *Massaió*, do topônimo que deu origem à cidade, era a linha natural de divisão.

Outro ponto a ser destacado é o emprego do termo “lugar” para se referir a *Maceió*, cujo significado para a época é de uma “localidade menos importante do que a vila e mais importante do que a aldeia”, conforme estudos de Teixeira (2003, p.53), que tem como base para esta assertiva a definição de Raphael Bluteau: “uma pequena povoação. Parece ser menos do que uma *vila* e mais do que uma *aldeia*”. Ou seja, estamos tratando de um estágio intermediário, da gênese, de um dos “embriões de assentamento urbano” que precede a elevação da vila, conforme pensamento de Marx (1991) exposto em laudas precedentes.

É notável nas fontes apresentadas acima, textual e cartográfica, a ausência de qualquer referência ao engenho, do qual se desconhece o proprietário que possa ter erigido a sua capela. O topônimo *Massayó* refere-se apenas ao curso d’água e ao sítio de terras e segundo a definição de Bluteau (1728) o sítio é o “espaço da terra descoberto. O chão, em que se pode levantar um edifício”, e para o caso em análise, deveria ser um espaço apto ao assentamento de colonos”.

A associação do engenho a essas terras do patrimônio da igreja, apresentada por parte da historiografia alagoana, pode ser explicada com base no manuscrito do acervo do AHU: *Listas dos capitães, oficiais e praças das companhias da vila de Alagoas e seu termo de 1750*¹⁹¹. Neste documento coevo, aparece a seguinte informação: “Listra da Companhia de que he Capitam loze Ignacio de Aguiar, na freguesia do Norte, mora no emgenho da Satuba destante do Seu destrito, que he o Lugar os Masayo Sinco Legoas”. Pela interpretação desse fragmento, podemos aludir que o lugar “*Massayó*” correspondia a terras pertencentes a um engenho de açúcar, o Satuba. Este engenho não mais existe, dele restou apenas a

¹⁹¹ AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 2, documento 135, 1750.

referência ao lugar como “Satuba Engenho”¹⁹², como conhecido pela população do município do mesmo nome, vizinho ao de Maceió, e sua primitiva capela dedicada a Santo Antônio, às margens da BR-316.

Nesses remotos tempos, toda a área correspondente à Satuba fazia parte da freguesia de Santa Luzia do Norte. Satuba ou *Setuba*, como aparece nos documentos coevos era, assim como o Massayó, um lugar, conforme se pode atestar no seguinte fragmento: As “terras Citas no lugar chamado Setuba”, constante no requerimento da viúva Catarina de Araújo de 1725, em que pede provisão de confirmação de troca de patrimônio de seus filhos, o padre Antônio Correia Pais e Mariana de Araújo. Mariana era casada com Antônio de Araújo Barbosa, que por “querer morar na freguesia do Norte e na dita terra querer fazer hum engenho de fazer asuquar como feito tem”¹⁹³, solicitou a troca da propriedade, dada como dote. Sobre a ligação entre Maceió e Santa Luzia do Norte, o próprio Costa, C. (2001, p. 14) levanta a possibilidade das origens de Maceió estarem relacionadas a algum proprietário de terras de Santa Luzia do Norte ao afirmar: “Alguém, certamente de Santa Luzia do Norte, desgarrou-se do burgo lacustre, com escravaria e gado, à aventura da indústria do açúcar, e à margem do riacho *Massayó*, fundou um engenho”.

A interpretação de Thomaz Espíndola (2001) e Craveiro Costa (2001) sobre ter nascido a cidade de um engenho de açúcar parcialmente teria fundamento pelo que se pode inferir da fonte supracitada; entretanto, não se tratava da existência da fábrica de açúcar, mas do pertencimento das terras que correspondem ao lugar Massayó a um engenho. Para este caso, adota-se a explicação de Gonsalves de Mello (1981) sobre o que se entende de um engenho. Para ele, o significado do engenho, vai além da ênfase dada ao senhor de engenho nas relações sociais de posse da terra, permitindo-se reconhecer uma diversidade de grupos associadas à produção açucareira que a efetivavam e de outras atividades desempenhadas na propriedade do engenho que não a fabricação do açúcar, das quais dependiam a vida colonial como um todo¹⁹⁴.

Essa categoria, a dos lavradores, merece atenção, pois a visão de um engenho é sempre a da dualidade senhor-escravo. A realidade é diversa: num engenho, abaixo do proprietário, da família, deste e do capelão, havia um grupo variado de profissionais especializados no fabrico do açúcar; um outro de agricultores, os lavradores, também com suas famílias e com seus capitais representados em escravos, carros de bois, canaviais plantados nos “partidos” etc. Tollenare menciona, também **a existência de certo número de “moradores” livres autorizados pelo senhor a permanecer no**

¹⁹² Consultar os questionários da localidade Satuba que integram a documentação do Sítio 3 no Projeto de Salvaguarda do Patrimônio Imaterial em Alagoas, em Ferrare (2017).

¹⁹³ AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 1, documento 33, 6 de abril de 1725.

¹⁹⁴ Ainda que se refira ao período holandês, a assertiva deste autor tem como base as notas de Tollenare (1905, p. 95-96) sobre a capitania de Pernambuco no início dos oitocentos, e, por isso, consideramos válidas para as análises da problemática que se discute no caso alagoano.

engenho, onde faziam pequenas plantações e prestavam serviços
(MELLO, 1981, p. 133, grifo nosso).

Os “moradores” livres que plantavam e prestavam alguns serviços ao senhor da terra poderiam ter sido os habitantes das terras do “Massayó” que as adquiriram e depois doaram parte delas para constituir o patrimônio da igreja. Contudo, essas são apenas possibilidades, mas o que se pode afirmar é que existiram dois “lugares” na área ocupada por habitações na planta de ca. 1757: o Massayó, no topo, e o “Poço”¹⁹⁵, ao centro das terras que acompanham a enseada de Jaraguá. Esses lugares foram identificados em um outro documento primário, o processo judicial movido pela viúva Rosa de Aguiar em 1751, moradora do Massayó, em que reivindica ser possuidora de terras no lugar do Poço, arrendadas a Francisco Rodrigues da Costa e o capitão João Pereira Dias que havia feito várias lavouras neste lugar, e solicita o pagamento do foro das mesmas, conforme trecho abaixo:

Dis a veuva Roza de Aguiar moradora de Massayo, q ella he Snr^a, e possuidora de hua parte de terra no lugar do Posso onde mora o C João Pr^a Dias e tem varias lavouras Se' querer o Sup^o pagar foro, ou pessão algúa sendo p' p^{te} dela requerido p^a q o faça como tão bem Fr^{co} Rz' da Costa na mesma terra planta sem pagar a Sup^e foro, ou com ella faser algum ajuste [...]¹⁹⁶.

Em suma, pode-se inferir da peça cartográfica em análise e das fontes manuscritas anteriores a ela que os primeiros habitantes deveriam ocupar espaços dotados de recursos estratégicos para a sua sobrevivência, mas que não se distanciavam do ancoradouro. Esse poderiam ter correspondido às terras do Poço que ficavam entre o rio Massayó e a enseada de Jaraguá, hoje situadas no bairro de mesmo nome, onde existiam fontes de água doce. Essa inferência baseia-se na informação publicada na obra de autor anônimo, o *Opúsculo*¹⁹⁷ em 1844, que os historiadores alagoanos dizem ser de Antonio Joaquim de Moura, de que o bairro de Jaraguá era “totalmente estéril d’água potável”. Os estudos de Espíndola (2001) de fins do século XIX asseveram ser o Poço, nessa época, uma localidade possuidora de água potável que abastecia parte da população de Maceió¹⁹⁸. Por outro lado, é plausível afirmar

¹⁹⁵ Este último, já conhecido por este topônimo desde o século XVII, conforme demonstramos na seção 4, quando se tratou do estabelecimento de uma trincheira neste ponto durante a guerra holandesa. Ademais, na atualidade, o Poço corresponde a um bairro da cidade contíguo ao de Jaraguá, mas não banhado pelo Atlântico.

¹⁹⁶ APA, caixa 58, Escripura de Terras no Porto de Massayó.

¹⁹⁷ OPÚSCULO da descrição geográfica e topográfica, física, política e histórica, do que unicamente respeita à Província de Alagoas no Império do Brasil. Por Um Brasileiro. Rio de Janeiro: Typografia de Berthe e Haring, 1844.

¹⁹⁸ Sobre o abastecimento de água de Maceió, Thomaz Espíndola (2001, p. 146) em seu relatório sobre salubridade da cidade, informa os locais das principais fontes de água potável da cidade, fazendo distinção da qualidade da mesma e da classe social da população que se abastecia de cada uma delas. Escreve o referido autor: “Sabe-se perfeitamente que a povoação de Maceió serve-se das cacimbas do Poço, da Cambona, e dos arredores do canal da Ponta Grossa, dos rios Bebedouro e Fernão Velho.

que o rio *Massayó* fosse usado para a subsistência dos colonos, haja vista ter sido registrado na cartografia seiscentista portuguesa como Rio Doce e Riacho Doce, em alguns atlas do Brasil da família Albernaz¹⁹⁹.

A planta de ca. 1757, portanto, é o registro mais remoto da cidade de Maceió e apresenta seus “embriões de assentamento urbano”: Poço, Maceió e Jaraguá. A seguir passemos a comparar esse arranjo espacial do século XVIII com o registrado na conhecida “Planta da Vila de Maceió” (Figura 74), um dos mais importantes registros da cidade do século XIX. Esta é uma cópia atualizada por Carlos de Mornay em 1841, da planta da vila mandada elaborar por Melo e Póvoas em 1820, primeiro governador de Alagoas, da qual nunca se encontrou o original. Carlos de Mornay acrescentou ao levantamento de Póvoas o detalhe da povoação de Jaraguá. Identificadas com a cor azul, as “casas q. se tem construído desde o ano 1820 até o presente de 1841” e em vermelho “casas cobertas de telhas” (CAMPELLO, FERRARE, FORTES, 2018, no prelo).

No detalhe da povoação de Jaraguá (Figura 75), prevalece a cor vermelha das edificações, alinhadas, acompanhando o desenho da enseada, nsituadas ao longo da atual rua Sá e Albuquerque. Defronte a elas há apenas os trapiches, que se prolongam sobre as águas atlânticas. Tanto na enseada de Pajuçara, quanto na área próxima do riacho Maceió, verifica-se uma ocupação esparsa e as edificações estão identificadas, em sua maioria, na cor azul.

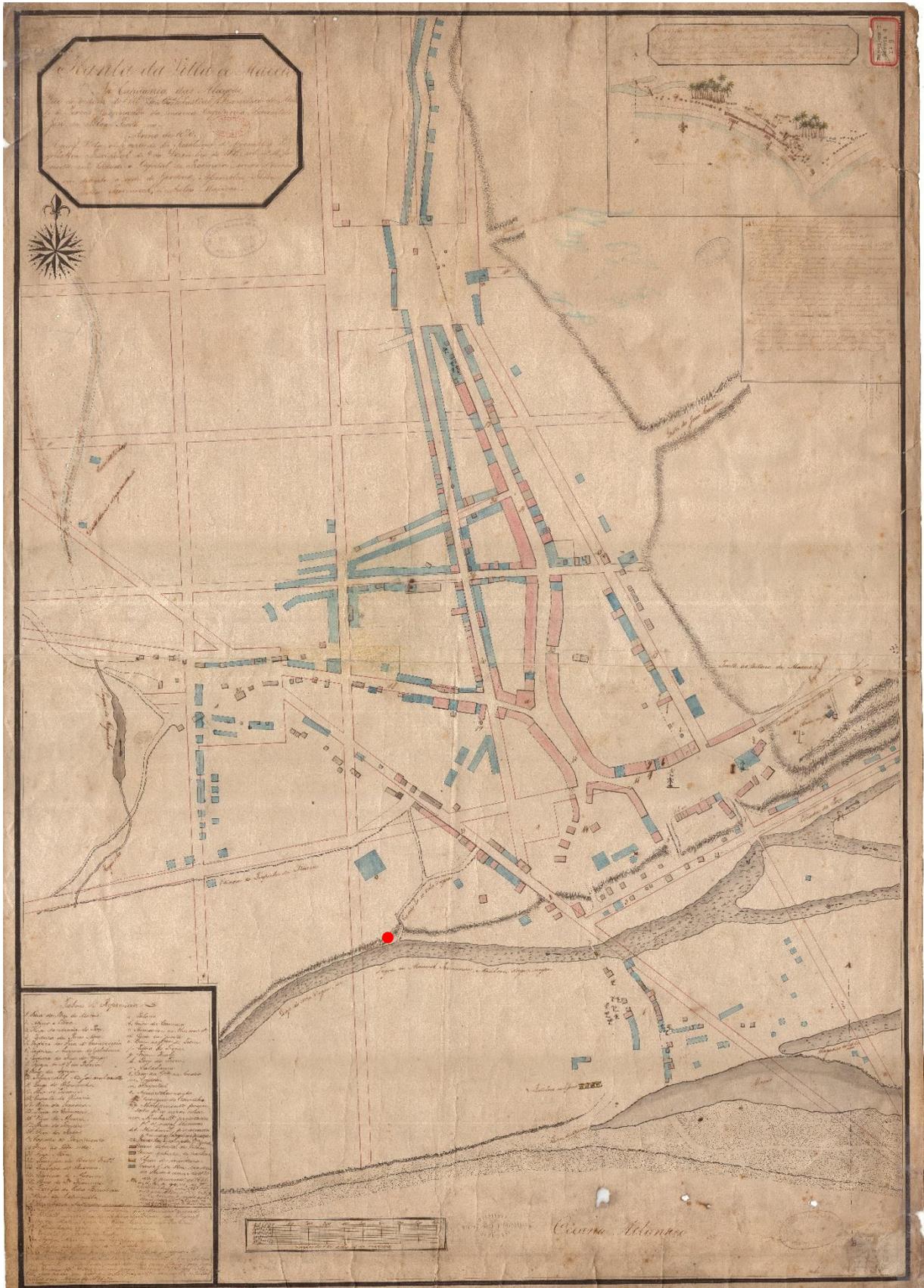
Interessante notar também nesta planta a identificação do “caminho do olho d’agoa” e o respectivo “olho d’agoa”, próximos à “estrada do Poço”. Este deveria ser o mesmo identificado no mapa holandês *Praefectura Pernambucæ pars Meridionalis* de 1747 (Figura 45), que abastecia as tropas no século XVII, que seguiam pelo caminho correspondente à estrada do poço até a região Norte e depois o primitivo povoamento que identificamos na planta de ca. 1757, o qual afirmamos ter se constituído no lugar chamado Poço²⁰⁰.

Pois bem; de todas estas águas a melhor é a do Fernão Velho, segue-se a do Bebedouro, todas as demais são nocivas. Sabe-se perfeitamente que pelas distâncias só a alta classe se serve d’água do Fernão Velho e do Bebedouro, a classe média d’água da Cambona mediante a contribuição de dez-reis por um pote, mandando-a buscar por pessoa sua, e que a classe baixa bebe a do Poço e dos arredores do canal da Ponta Grossa”.

¹⁹⁹ O topônimo Rio Doce foi registrado nos seguintes mapas: Estado do Brasil Coligido das mais sertãs notícias q pode aiuntar Dõ Ieronimo de Atayde, 1631 de João Teixeira Albernaz, Descrição de todo o Maritimo da terra de S^{ta} Crus de Albernaz, 1640, também de Albernaz e o Atlas do Brasil, 1666, de Albernaz II. Consulta a relação das cartas estudadas em ordem cronológica e topônimos do território alagoano nelas registrados, disponível no Anexo 2: Cartografia.

²⁰⁰ Sobre a análise dessa planta e a o primitivo sítio de Maceió, consultar Cavalcanti, V. (1999).

Figura 74 - “Planta da Vila de Maceió”, Carlos de Mornay, 1841, com indicação de detalhe para a área que está relacionada à ocupação de Maceió na planta de ca. 1757 e indicação do “olho d’agoa”.



Fonte: IHGB.

Figura 75 – Planta da Povoação de Jaraguá, 400 palsos – distante da Cidade de Maceio. Que a pedido do Coronel Francisco Manuel Martins Ramos, actual Secretário do Governo da Província das Alagoas, desenhou Carlos de Mornay, Engenheiro das Obras Públicas da mesma Província em Março de 1841.



Fonte: IHGB.

Destarte, defendemos que as transformações no âmbito econômico e no social ocorridas no século XVIII tiveram um impacto não só nas funções do espaço portuário de Jaraguá, como nos lugares a sua volta, Massayó e Poço. O surgimento desses lugares esteve ligado às necessidades prementes da vida colonial – a fé para alimentar as almas cristãs por meio da doação do patrimônio religioso da capela de Nossa Senhora dos Prazeres e as plantações para subsistência dos colonos. Essas se complementarão à atividade comercial portuária de Jaraguá que, por sua centralidade e como polo de atração de pessoas e investimentos, foi o elemento propulsor da vida urbana.

Entende-se, portanto, que foi o comércio marítimo portuário, a partir dos fluxos que atravessavam esses lugares, que os agregou sob a função portuária para dar origem à vila portuária marítima no século XIX. Esta foi batizada com o nome tupi do curso d'água e teve como sede administrativa o “coração” da vila, o largo da capela de Nossa Senhora dos Prazeres, que passou a ser a matriz, espaço mais adequado sob o ponto de vista do projeto colonizador português, no platô intermediário. O sítio original estava próximo ao canal lagunar,

à boca das Alagoas, estando ligado a ele pela estrada do Trapiche da Barra, e ao porto, ainda que separada pelo rio Massayó exigindo-se sua travessia. A vila se interligava, portanto, aos pontos estratégicos de escoamento das mercadorias, que geravam o comércio marítimo, fonte do seu desenvolvimento.

5.4. O porto onde se carregam as madeiras de Sua Majestade e as origens do povoado

Com base no *corpus* documental e iconográfico encontrado nos arquivos consultados, defendemos que o papel de Jaraguá como o porto onde se carregavam as madeiras de Sua Majestade na segunda metade do século XVIII teve grande peso, assim como o açúcar, para sua formação enquanto povoado marítimo portuário setecentista e depois para o desenvolvimento de Maceió como um aglomerado urbano no início do século XIX. Foi na realização das práticas vigentes no período colonial, associada ao transporte das valiosas madeiras alagoanas, que este espaço portuário revelou-se. As fontes primárias estudadas contêm provas de seus primeiros habitantes, da presença das autoridades portuguesas interferindo neste espaço e, ainda, da existência de uma infraestrutura básica que sustentava uma comunidade marítima.

O comércio madeireiro por Jaraguá justificou também propostas de fortificações para o espaço colonial de Maceió em pleno século XVIII, como forma garantir a soberania portuguesa sobre o monopólio das madeiras, que trataremos na última subseção; assim como o primeiro registro cartográfico desse trecho atlântico em detalhes para servir a navegação, a planta de ca. 1757, foi fruto das demandas deste comércio, questão a ser tratada a seguir.

O estudo do contexto de produção da planta de ca. 1757 (Figura 73), o mais antigo registro da existência de ocupação na cidade de Maceió como discutido na subseção anterior, apresenta-se como um caminho seguro para se compreender a função que cumpriu Jaraguá enquanto um porto comercial inserido na rede portuária ultramar portuguesa, além da sua participação no comércio marítimo da colônia como centro exportador de madeiras reais. O marco para entender esse processo é o ano de 1755, quando o governo de Pernambuco passa a realizar estudos, por ordem da Secretaria da Marinha e Ultramar, sobre a possibilidade de centralizar o escoamento da produção de madeiras desta capitania e da Paraíba em um único ponto da costa. Desses estudos, resultou o levantamento desse espaço portuário colonial e adjacências, cartograficamente representado na planta de ca. 1757.

Em abril de 1755, o governador de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, escreve ao secretário de Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, apresentando suas

considerações acerca do uso de dois portos para a exportação das madeiras navais: a baía da Traição na capitania da Paraíba, a qual averiguou com dois pilotos práticos²⁰¹, e a baía de Jaraguá, que foi averiguada pelos pilotos, mas não era conhecida pelo governador. Esses portos estavam interligados a regiões produtoras madeireiras, conhecidas pela abundância em madeiras de qualidade, todavia, o que os distinguia eram as condições de fundeação e segurança para o embarque da mercadoria, conforme se pode atestar do trecho abaixo:

[...] na Bahia da Trayção, sim podem estar Navios, mas que han de ficar em bastante distancia do porto donde se devem embarcar as Madeyras, e que a esta circunstancia se ajunta a de não ser naquella parage, o mar o mais pacifico [...] a respeyto da barra grande chamada Jaraguá / que hé o porto adonde se embarção as Madr^{as} que sahem do destricto das Alagoas, tanto p^a este R^e, como p^a a Bahia / que a dita barra hé de fácil entrada, que tem fundo p^a Navios de mayor lote, que hé o mar aly m^{to} manço por ter áreciffe que lhe impede a violência, que os Navios podem dar fundo m^{to} perto da praya adonde se embarção as Madr^{as}, isto hé o q' pertence ao porto e pelo que toca a condução das Madr^{as} para elle, **há naquelle destricto mais Carros, que em outro algum desta Cap^{nia}, muytos mantimentos, muytos carpintr^{os} da ribeyra, que na factura de alguns navios que aly se tem fabricado, ficarão moradores naq^{le} citio**²⁰².

Nessa mesma correspondência de 1755, o governador de Pernambuco demonstra como as qualidades superiores do ancoradouro de Jaraguá estavam associadas à sua vulnerabilidade para entrada dos inimigos. Assim, determina Correia e Sá ser imprescindível não só se “tirar o risco da enseada de Jaraguá” com a precisão necessária para os navegantes que a buscarem com o intuito de carregar as madeiras, mas também dotá-la de proteção bélica. Para a realização dessas tarefas, encarregou o capitão de infantaria Antonio José de Lemos, que por estar naquele momento ocupado com as atividades relacionadas ao projeto da fortaleza do Rio Grande do Norte, não poderia realizá-las²⁰³.

Todas as circunstancias de comodidade q. nesta barra se ponderão p^a o embarque das Madr^{as} se devem temer p^a o desembarque dos inimigos; hé certo que a barra dá / pelo que respeyta ao fundo / entrada ao mayor navio, e hé sem duvida que dentro na enseada podem estar sincoenta navios ancorados, e com sucego; pela descrição que os ditos praticos me fizerão da enseada, só de pallavra vim a entender que em húa das suas pontas seria m^{to} conveniente fazer alguma fortificação, com que se podesse por alguma deficuldade a entrada; **senão tivera mandado o Cap^m de infantaria Antonio Jozeph de Lemos, a ver a fortalleza do Ryo grande do Norte, para delinear alguma obra de que necessita, o mandaria a Jaraguá, a tirar o risco daquella enseada, e o da fortifficação que julgasse preciza; mas o**

²⁰¹ “Hum delles hé Antonio de Oliv.^a; piloto desta barra do Reciffe, a quem S. Mag.^e pela sua Real grandeza, fes a mercê do officio de Patrão mor na sua vida, e outro João de Oliv.^a capitam do paquete destinado p. o transporte da goarnição da Ilha de Fernando de Noronha” (AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 78, documento 6526).

²⁰² AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 78, documento 6526, grifo nosso.

²⁰³ Sobre essas questões defensivas e outras que aparecem nesse item, que envolvem Jaraguá no âmbito dos estudos do governo de Pernambuco para a Coroa, elas serão melhor estudadas no próximo item que trata de forma aprofundada sobre as fortificações construídas em Jaraguá e nos espaços litorâneos a ele adjacentes.

que agora se dificulta por esta cauza, farey quando voltar da deligencia em que se acha²⁰⁴.

Fica claro, a partir da exposição dos motivos do governador de Pernambuco, que Jaraguá, ao contrário da baía da Traição, possuía condições de navegabilidade mais vantajosas para o transporte das madeiras reais por ser um porto seguro, fato já comprovado desde o século XVII, como já comentamos. Em adição, sobre propriamente as condições de transporte do distrito de Alagoas, Correia e Sá destaca que o mesmo possuía uma infraestrutura significativa, que podia ser empregada na condução das madeiras até o porto do mar, como muitos carros de boi, mantimentos e carpinteiros da ribeira, ou seja, carpinteiros navais²⁰⁵. Constatada a superioridade de Jaraguá, Correia de Sá concluiu: “não há por esta circunstancia necessidade de seguir o projecto da B^a da Trayção”²⁰⁶.

Entendemos que a opção por Jaraguá em detrimento da baía da Traição na capitania da Paraíba, com base nos estudos de Miller (2000, p. 167) e Carvalho, J. (2008), passava por questões de cunho político, haja vista a subordinação da capitania Paraíba ao governo de Pernambuco como sua capitania anexa entre 1756 e 1799; já Jaraguá, era apenas um porto ao sul de Pernambuco, espaço sob domínio direto de Pernambuco, apesar de certa autonomia a este espaço garantido como comarca das Alagoas. Ou seja, o espaço portuário alagoano não oferecia competição de cunho político que subtraísse do governo pernambucano seu poder e lucro sobre comércio madeireiro, assim como a Paraíba.

Ainda em 1755, Correia de Sá informa ao secretário de Marinha e Ultramar, que havia decidido que não pouparia esforços em realizar uma jornada até a enseada de Jaraguá para averiguá-la. Diz que faria este exame acompanhado de “práticos mais inteligentez”, para confirmar as melhores condições oferecidas por Jaraguá no tocante ao transporte das madeiras e segurança da navegação: fundo, facilidades de entrada e saída da enseada e o tempo em que se deve carregar as madeiras para Lisboa, e acrescenta: “levarey na minha Companhia, o capitão Enginheyro, pello qual tirey o Mappa, com a possível exacção”²⁰⁷.

Em outubro de 1756, Correia e Sá, após ter realizado o exame da enseada de Jaraguá “de onde mandei tirar o risco”, afirmava que para se evitar “a grande despeza que se faz nos fretes dos barcos, que a transportão [as madeiras] das paragens em se embarca até o porto

²⁰⁴ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 78, documento 6526, grifo nosso.

²⁰⁵ Segundo definição de Antonio de Moraes Silva (1789, p. 350), carpinteiro é um “official, que trabalha em madeiras de construção civil, ou náutica, e estes se duzem da *Ribeira*”.

²⁰⁶ Esse projeto deve ter sido realizado no bojo de uma série de estudos no mesmo ano na Paraíba e, conforme podemos extrair dos estudos de Carvalho, J. (2008, p. 67) sobre o comércio de madeiras no século XVIII na capitania paraibana, correspondiam ao relatório intitulado *Relação da notícia da Baía da Traição e a Demonstração da Baía da Traição*.

²⁰⁷ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 79, documento 6579.

de Recife, não havia outro sitio em toda lista daquela dilatada Capitania mais conveniente por todas as circunstancias do que Jaraguá²⁰⁸. O seu parecer a favor de Jaraguá havia sido pautado no que o mestre Manuel Pereira de Azevedo Farjado, que se ocupava da administração dos cortes das madeiras alagoanas, havia lhe relatado em carta de 1755, quando do envio do pedido de madeiras para a fábrica das naus de Sua Majestade em Portugal.

A proposta de Farjado consistia numa verdadeira centralização dos escoamentos das melhores e mais valiosas madeiras reais da capitania de Pernambuco em Jaraguá, as “curvas” e “inximentos”²⁰⁹. Esta centralização de fluxos incluía, conseqüentemente, na escala local, canalizar-se a produção madeireira das Alagoas para este mesmo porto. Esta ação, segundo seu proponente, deveria não só diminuir os custos dos fretes na comarca e entre capitanias, mas evitar o reembarque e aumentar a oferta do produto no mercado²¹⁰.

Dois anos depois das análises de Correia e Sá sobre Jaraguá, seguem os estudos sobre os transportes das madeiras na capitania de Pernambuco por seu sucessor, Luís Diogo Lobo da Silva. Ele, munido de toda a documentação que havia sido produzida por seu antecessor, enviada do reino, deu continuidade aos estudos dos portos onde se deveriam carregar as madeiras de Sua Majestade. Dentre os documentos enviados de Portugal a Luís Diogo Silva, estava a *Planta e explicação daz enciadaz de Iaragôa, Pajusara*, a qual foi devidamente “atualizada” por “práticos” com dados sobre o seu seu fundo e nela localizados os pontos onde deveriam ser construídos um forte e um reduto. Essa carta deve corresponder à Figura 73, original do AHU datado de ca. 1757, o qual é nosso objeto de estudo.

Luís Diogo Lobo da Silva reforçava ainda em 1757 a sua escolha por Jaraguá para ser o porto de exportação madeireiro da capitania de Pernambuco, apresentando como justificativa o prejuízo que tinha a Real Fazenda no pagamento de caros fretes para transportar as madeiras de Jaraguá para o porto de Recife. Para racionalizar o transporte e evitar perdas, o governador sugeriu a Sua Majestade o uso de suas frotas para se abastecerem de madeiras diretamente naquele porto, com exceção do período do inverno, pelo risco que oferecia a enseada de Jaraguá às embarcações:

O parecer de meo antecessor sobre virem navios buscarem as madeyras á Bahya de Jaragoá he sem duvida, que conduz muyto para evitar huma grande parte do dezembolço, do preço a que athe agora chegavão como se ve da Conta numero nº 1 // Columna 1 // porem **se S. Mg^e se resolvesse a ter duas Charruas, proporcionadas a semelhante qualidade de carga, que pela**

²⁰⁸ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa, 83, documento 6900.

²⁰⁹ “Porem tudo o que digo a respeito da diminuição dos preços das madeiras, carregando-se neste porto de Jaraguá, se deve limitar no preço daz curvaz, e inximentoz porque são paoz que sendo necessários, que sem ellez se não pode armar, nem feixar navios algum, e por isso de lhez muito senecessita [...]” (AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa, 83, documento 6900).

²¹⁰ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa, 83, documento 6900.

sua construção, não só se navegão com metade da equipagem de que nececita hum navio, mas demandão m^{to} menos fundo, e estas viessem com a frota, e se separassem na altura respectiva a buscar o dito porto aonde se achassem promptas á borda de agoa, e de bayxo de tilheyro, que para isso deve haver carregando-as immediatamente, e chegassem de sorte, que por todo o Março sahissem para este porto do Reciffe, evitando por este meyo o rigor do Inverno na ditta Bahya, pelas razões, que o meo antecessor pondera se conseguia, não só o evitar o risco, que naquelle porto no referido tempo se receya, mas tam bem o de levar da quy algús taboados [...]²¹¹

Todas essas exposições dos governadores de Pernambuco arroladas acima tinham como foco uma questão central que estava por trás da escolha de Jaraguá – o elevado custo dos fretes cobrados no comércio de cabotagem desse produto entre esse pequeno porto e o porto de Recife, distante das fontes madeireiras. Como vimos em subseção anterior, as matas alagoanas eram *hinterland* dos principais centros portuários da colônia: Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Os fretes foram um fator determinante nos custos finais das madeiras brasileiras e as estratégias do transporte marítimo impactava diretamente os espaços portuários.

Miller (2000), com base nos estudos feitos pelo governador de Pernambuco Luis Diogo Lobo da Silva enviados à secretaria de Estado da Marinha e Ultramar em 1757, afirma que, para o caso alagoano, o valor do frete de cabotagem praticado para os portos de Recife e Bahia correspondia a um terço do valor final das madeiras. O sobredito autor defende que não foram só os altos custos de frete, para os quais não havia uma padronização, que prejudicaram sobremaneira o desenvolvimento do setor de construção naval no Brasil no período colonial, mas também o sistema de frotas, ao concentrar o fluxo mercantil ultramar nos portos de Pernambuco, Bahia e Rio e, depois, no de Belém. Isso impediu o progresso econômico dos ancoradouros de menor porte e aqui pode-se dizer, como o de Jaraguá. Por isso, supomos que este fator tenha sido determinante para o não aproveitamento de todo o potencial comercial marítimo de Jaraguá, que poderia, já desde o século XVIII, ter atuado de forma determinante na elevação do povoado em vila, antes da abertura dos portos em 1808.

Há ainda que se destacar nesse cenário econômico ser Alagoas uma das áreas de atuação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, criada em 1759, cujas frotas exportavam dessas capitânicas, entre outros gêneros como açúcar, couros e algodão, as valiosas madeiras. Apesar da companhia pombalina não ter privilégios de monopólio sobre os distritos de Alagoas, Sertão e rio São Francisco, devemos destacar que sua influência econômica devia sentir-se nos portos alagoanos, como Jaraguá (DIAS, E., 2013).

²¹¹ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa, 83, documento 6900, grifo nosso.

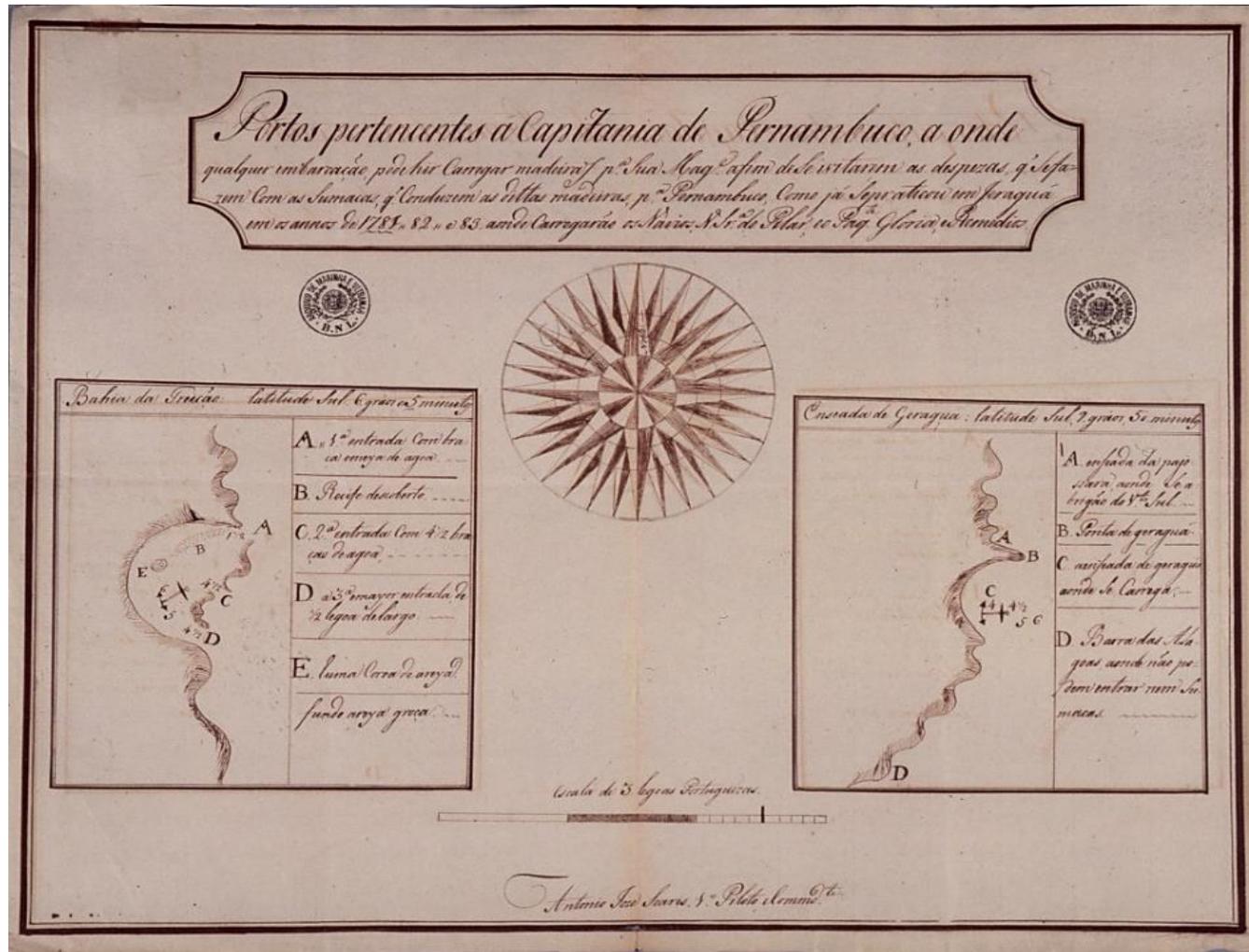
Portanto, imerso nesse jogo político e mercantil estava Jaraguá, destino final da produção madeireira. Este fundeadouro apresentava-se como estratégico no empreendimento desse comércio lucrativo, mas tinha como barreira ao seu desenvolvimento o porto de Pernambuco, Recife. A proposta da Coroa em centralizar os fluxos do comércio madeireiro nesse fundeadouro das Alagoas, região sob seu inteiro domínio, poderia ser decisiva para alavancar seu progresso. No entanto, essa centralização em Jaraguá parece ter sido intermitente, a depender dos interesses e necessidades do governo de Pernambuco e da comarca das Alagoas.

Ao que tudo indica, foi na década de 1780, que se passou a realizar de forma regular a exportação direta de Jaraguá para Lisboa das madeiras alagoanas. O ano de 1783 marca a assinatura dos contratos em Jaraguá entre o mestre do paquete N. S. da Glória, Remédios e S. José, Matheus Alves (Figura 71). O mapa encontrado no acervo cartográfico do AHU (Figuras 76 e 77), sem data, com assinatura de Antonio Iozé Soares, piloto comandante, vem a comprovar essa ação que favoreceu não só Jaraguá, mas também a Baía da Traição. Estes, como vimos, desde 1755 eram pontos estratégicos da costa da capitania de Pernambuco e suas anexas, utilizados pela Coroa portuguesa para a exportação das madeiras náuticas produzidas nas matas alagoanas e paraibanas. A informação constante no título deste mapa atesta o uso da enseada de Jaraguá para o transporte transatlântico direto nos navios de “Sua Majestade” entre 1781 a 1783, sem escalas no porto de Pernambuco:

Portos pertencentes a Capitania de Pernambuco a onde qualquer embarcação pode hir Carregar madeiras p.^a Sua Mag.^e Afim de se ivitarem as despezas q' se fazem com as Sumacas q' Conduzirem as dittas madeiras, p.^a Pernambuco, Como já se praticou em Jeraguá em os annos de 1781 ,, 82 ,, 83. Aonde Carregarão os Navios, N. Sr.a do Pilar, e o Parq.te Gloria e o Remedios²¹².

²¹² Fonte: AHU, Cartografia, cota: AHU_CARTm_015, D. 1291.

Figura 76 – Portos pertencentes a Capitania de Pernambuco a onde qualquer embarcação pode hir Carregar madeiras p.^a Sua Mag.^e Afim de se ivitarem as despesas q' se fazem com as Sumacas q' Conduzirem as dittas madeiras , p.^a Pernambuco, Como já se praticou em Jeraguá em os annos de 1781 ,, 82 ,, 83. Aonde Carregarão os Navios, N. Sr.a do Pilar, e o Parq.te Gloria e o Remedios.



Fonte: AHU, Cartografia, cota: AHU_CARTm_015, D. 1291.

Figura 77 – Detalhe do mapa Portos pertencentes a Capitania de Pernambuco a onde qualquer embarcação pode hir Carregar madeiras p.a Sua Mag. [...], mostrando a enseada de Jaraguá.



Fonte: AHU, Cartografia, cota: AHU_CARTm_015, D. 1291.

Em fins do século XVIII, em 1790, não mais se verifica a aplicação deste modelo de transporte da produção madeireira centrado em Jaraguá; há, porém, um evidente reconhecimento da eficácia deste método de escoamento quanto à redução do valor dos fretes. Os informes do governador de Pernambuco, Thomaz Jozé de Mello, à Secretaria de Marinha e Ultramar em janeiro de 1790 dão provas dessas circunstâncias:

O projecto de hir o Paquete ás Alagoas receber ali as Madeiras, para assim se evitarem os fretes dos Barcos; já se practicou em outro tempo, e parece que por senão achar util, se não continuou; com tudo, como o Corregedor daquella Comarca conhece bem o porto, e a situação das Mattas, que nem todas ficão proximas a Jaraguá; estou esperando por elle para conferirmos a referida importante materia, e do que resultar darei parte à V. Ex^{cia}²¹³.

No mês de julho de 1790, Thomaz Jozé de Mello ratifica a sua proposta de retomar as ações de carregamento das madeiras em Jaraguá:

²¹³ AHU, Pernambuco Avulsos, caixa 171, documento 12082, 19 de janeiro de 1790, Recife.

[...] faz-me V. Ex^{cia} a honra de declarar mais que alem do Navio Polifemo, talvez lhe ajunte outra embarcação, sendo m^{to} conveniente que eu avise se em lugar de vir, aqui pode ir o dito Polifemo ás Alagoas, evitando-se o frete dalli para este Porto, mas que em quanto eu não informar do do que se deve practicar a este respeito, sempre V. Ex^a mandará aqui carregar o sobred^o Polifemo, e os dois Paquetes, e talvez que mais hum terceiro á Paraíba ²¹⁴.

A resposta do corregedor das Alagoas sobre o assunto, na época Matos Moreira, foi dada ao secretário do governo de Pernambuco, D. Antônio Pio de Lucena e Castro. Para Matos Moreira, a retomada do uso de Jaraguá para o transporte direto com Lisboa da produção madeireira de Alagoas, onde se encontram as madeiras mais caras do que nas matas da Paraíba, não era recomendada devido a falta de uma infraestrutura adequada neste porto para o abastecimento das embarcações reais quando aportassem após a longa travessia atlântica e para se atender os doentes acometidos pelo longo tempo da viagem ao desembarcarem. Além deste fator, pesava a impossibilidade de fiscalização dos marinheiros que desertavam nessa localidade, por ser uma praia quase deserta. Todos esses problemas consistiam em verdadeiros impedimentos para se fazer de Jaraguá um grande um centro portuário do comércio madeireiro.

A respeito de ir Navio de Sua Magestade ás Alagoas em direitura carregar as Madeiras, da Informação com o numero 5, verá V. Ex^a a resposta que dá o Corregedor daquela Comarca. O dito Porto de Jaraguá fica distante desta Praça sincoenta e seis Leguas por terra, e sendo enevitável a dezerção dos Marinheiros, q' aponta o Corregedor; este inconveniente muito consideravel, porque em vir a parte da falta dos Marinheiros, e em irem estes, passa hum mez de demora do Navio, o q' aumentará muito a despeza dos Costiamento (sic), e ainda talvez que quando chegarem os Marinheiros que primeiro faltavão, falem já outros; por que assim succede neste Porto, de sorte que algumaz vezes no próprio dia da sahida da Embarcação tem dezertado alguns. O outro inconveniente que se aponta, de não haver no Porto de Jaraguá os viveres necessarios da Europa para os doentes que pode haver na viagem; he também atendível, ao que se pode acrescentar a falta dos medicamentos naquelle lugar; e por isso será indispensavel ir tudo desta Praça alguma amarra, ou ferro q' tambem pode faltar, e que nesse cazo será necessario remeter daqui, he outro gravissimo inconveniente, mas este ultimo pode evitar-se vindo a Embarcação no tempo próprio, com bons sobreceletes²¹⁵.

Esta deficiência de Jaraguá, para desempenhar a atividade portuária comercial está ligada às demandas do comércio ultramarino, que exigiam uma infraestrutura mínima e capacidade da população residente em responder ao grande aumento demográfico local por um curto período de tempo com a chegada das tripulações dos navios que realizavam o

²¹⁴ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 174, documento 12203, 19 de abril de 1790.

²¹⁵ Idem.

transporte de volumosas mercadorias. A passagem de Russell-Wood (2014) a seguir é esclarecedora quanto ao impacto da chegada das frotas nos grandes centros portuários:

Como portos, Salvador e Rio de Janeiro em particular, além de outros em menor grau de acordo com sua relativa importância e intensidade de comércio marítimo, estavam sujeitos a tensões sociais, pressões administrativas e financeiras e demandas por serviços públicos e privados nada familiares a municípios do interior. Nos meses em que as frotas estavam no porto, tais pressões e tensões podiam alcançar proporções críticas, paralisar o governo local, exaurir os cofres municipais levar o Tesouro Real ao limite e imbuir as cidades portuárias de um frenesi que se configurava psicológica e socialmente perturbador (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 135).

Aplicando-se as observações de Russell-Wood (2014) ao caso de Jaraguá, pode-se perceber a mesma dimensão do problema que deveriam as autoridades locais das Alagoas enfrentar com a chegada das embarcações reais a este porto para carregar madeiras, pelo impacto que causavam no cotidiano do povoado e áreas adjacentes.

Desta forma, infere-se pelos documentos coevos analisados acima, que até 1790, pelo menos, Jaraguá havia permanecido um simples povoado marítimo, escassamente ocupado, além de ser possível supor que as localidades próximas também não haviam alcançado um maior desenvolvimento agrícola, por não serem capazes de abastecer com víveres a tripulação que chegava com as embarcações reais. A segunda metade do século XVIII parece ter correspondido a um momento de gênese também para o povoado marítimo portuário, em que o comércio madeireiro, monopólio da Coroa paulatinamente foi atraindo colonos e agentes comerciais com ele envolvidos. Ademais, com o aumento do transporte de açúcar por Jaraguá em fins dos setecentos, pode ter havido uma maior atração por negociantes a este espaço litorâneo.

Pode-se constatar essa condição de rarefeita ocupação das enseadas de Jaraguá e Pajuçara nesses tempos pelos escritos do vigário Jerónimo de Brito Bezerra de Santa Luzia do Norte, na já referida carta escrita ao rei D. José I em 1770. Ao expor a vulnerabilidade destas enseadas, assunto a ser estudado na subseção seguinte, o clérigo descreve-as da seguinte forma: “ambaz Se achao dezamparadaz de Reguardo, ou defença de sorte, que athe os moradores São tão Lemitadoz que nem hu barco poderão Rezistir, e Supporto que Seia Praya Solitaria, e terra de poucaz fazendaz”²¹⁶. Essa breve passagem confirma a forma de ocupação rarefeita da enseada de Jaraguá, que devia ter avançado para a enseada da Pajuçara, que foi representada desabitada na *Planta e explicação daz enciadaz de Jaraguá, Pajusara* de ca. 1757.

²¹⁶ AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 3, documento 195, 12 de março de 1770.

As informações do clérigo também ratificam a posição social dos primeiros colonos de Jaraguá: não eram ricos, pois a terra era de poucas fazendas²¹⁷. Em 1787, já se encontram registros de colonos vivendo em Jaraguá e trabalhando no comércio marítimo. Este é o caso de Antonio Joze, negociante e morador; de Antonio Joze do Valle Vianna, mestre de uma sumaca que se encontrava ancorada neste porto; e de José Caetano, português, nascido em Trás-os-Montes, morador de Jaraguá, língua e prático da nação inglesa. Todos eles foram arrolados como testemunhas no rito sumário executado pelo ouvidor da comarca, Matos Moreira, que se encontrava hospedado nas “casas de morada” de Antonio Joze, na ocasião da arribada da galera inglesa denominada *Machre*²¹⁸.

Outro habitante que pode ter se instalado nessa época em Jaraguá foi o português Antonio Martins, apontado por Sant’Ana (1999) como um dos fundadores do bairro, falecido em 1829, ou na interpretação de Brandão, M. (2013, p. 38), este foi José Antonio de Aguiar “o primeiro que naquelle bairro maceióense levantou um trapiche e levantou uma igreja”. Esta, a igreja Nossa Senhora Mãe do Povo, que existia antes de 1829, segundo acusa Sant’Ana (1999), e foi erguida no terreno doado pelos irmãos José, Joaquim e Antonio Gomes de Amorim. Antes da construção desta ermida, durante o século XVIII, deviam os primeiros colonos de Jaraguá se dirigirem à igreja de Nossa Senhora dos Prazeres, no *Massayó*, nos dias de missas e celebrações.

Acreditamos que o crescimento do povoado ocorreu apenas a partir de fins do século XVIII, quando a Coroa passa a utilizá-lo de forma mais permanente e a produção madeireira havia aumentado, conforme dados de Miller (2000) apresentados em laudas anteriores desta seção. Essa constatação apoia-se também na existência de um número maior de correspondências trocadas entre o governo de Pernambuco, a comarca de Alagoas e a secretaria de Estado da Marinha e Ultramar que tratam de Jaraguá. Esse é o momento também onde se estaria colhendo os frutos da implantação de uma política florestal mais firme no território alagoano na década de 1770, com criação da superintendência das matas, e quando Jaraguá havia passado a centralizar o fluxo de escoamento das madeiras reais.

Para a análise dessa ocupação de fins do século XVIII, analisamos outro raro exemplar cartográfico que representa Maceió em seus primórdios, o conhecido “Plano das enseadas de Jaraguá e Pajuçara” elaborado por José Fernandes Portugal. São conhecidas três cópias deste Plano encontradas nos acervos do IHGAL, BNF e AHEX. As cópias do IHGAL e BNF (Figuras 78 e 79), semelhantes e datadas de 1803 no próprio título, foram feitas em 1835 por Hygino José Lopes. Quanto à datação dessas plantas, não foi encontrado na documentação

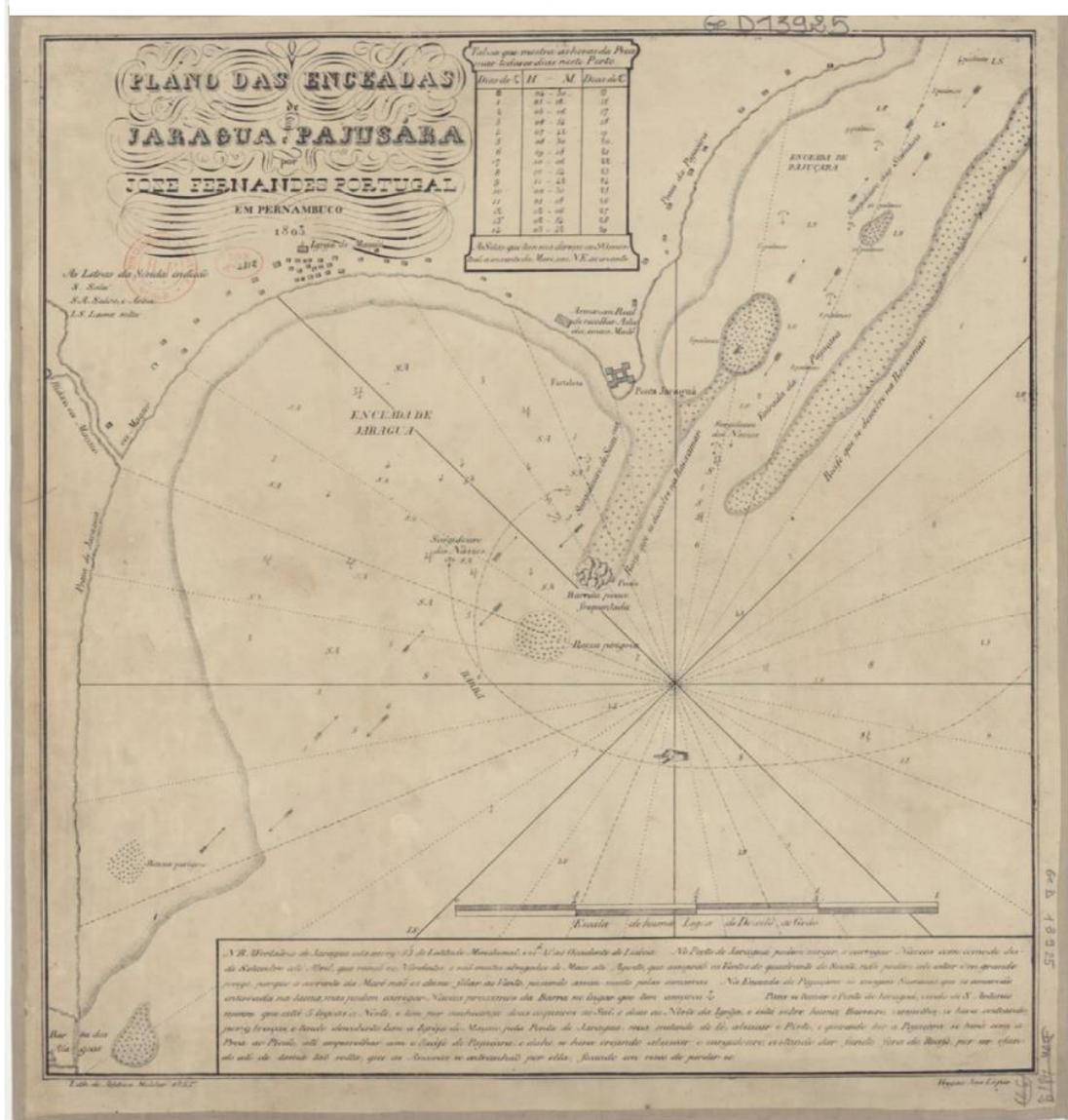
²¹⁷ O significado da palavra fazenda segundo Raphael Bluteau (1728) é “riqueza, dinheiro, cabedaes”.

²¹⁸ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 160, documento 11504.

primária analisada nesta tese qualquer documento que justifique a data de produção como 1803. Porém, a cópia do AHX (Figura 80), sem identificação do ano de 1803, elaborada em 1829 pelo tenente Pedro Cronemberger, contém informações mais detalhadas no seu título, transcrito abaixo, e quadro de explicação com orientações para os náuticos, além da “Taboa que mostra as horas da Preamar todos os dias neste Porto”.

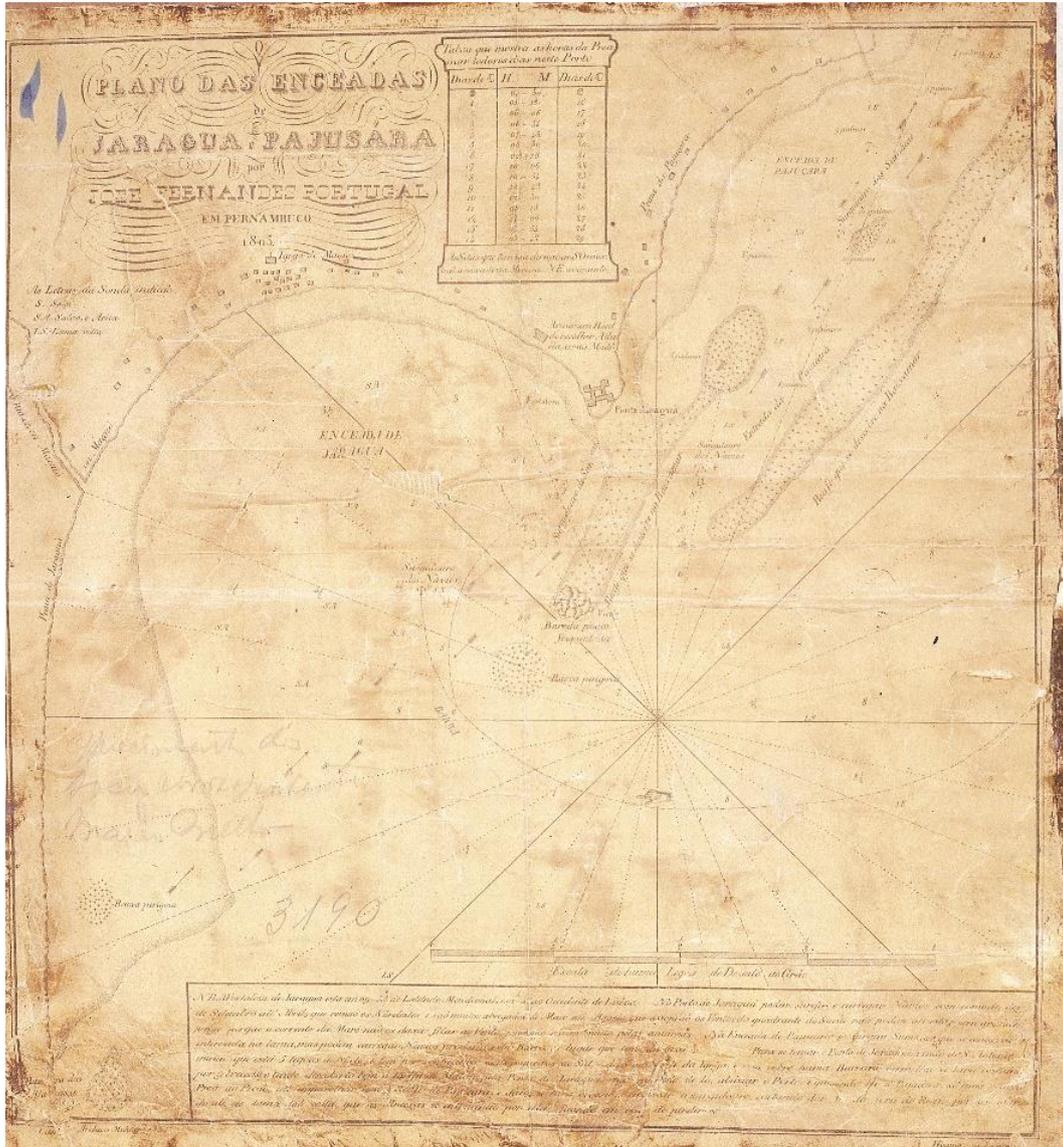
Plano das enceadas de Jaraguá e Pajuçara apresentado ao Il^l^{mo} Senhor Pedro Séverim, Cavalleiro Profeso na Ordem de São Bento d’Avis, Fidalgo da Caza de Sua Magestade, chefe d’Esquadra d’Armada Real, Intendente da Marinha da Capitania de Pernambuco e Deputado da Junta d’Administração e Arrecadação da Fazenda Real por Jozé Fernandes Portugal²¹⁹.

Figura 78 – Plano das enceadas de Jaraguá e Pajussara por José Fernandes Portugal, 1803. Cópia da Biblioteca Nacional da França.



²¹⁹ AHX, código de referência 0118 01.05.181 AL.

Figura 79 – Plano das enceadas de Jaragua e Pajussara por José Fernandes Portugal, 1803. Cópia do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas.

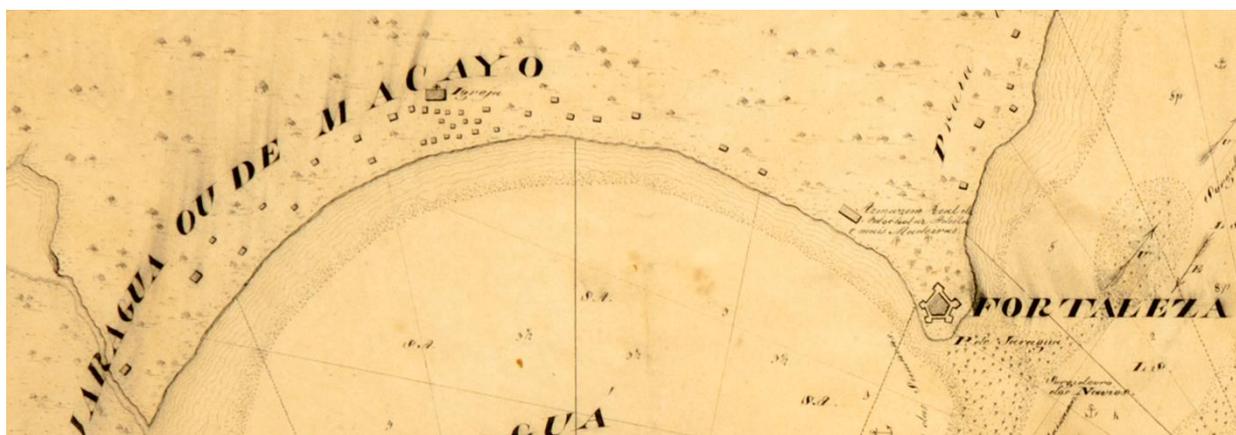


Fonte: IHGAL.

O conteúdo do título nos leva a crer que o seu original tenha sido “Planta da Bahia de Jaraguá q' fica huma legoa distante das Allagoas, a q' pela sua clareza e explicação facelita a q'q' o Ancorar nella”, assim como a ela se referiu Pedro Sheverim, intendente da Marinha da capitania de Pernambuco em ofício ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, que lhe remetia pela galera Eliza no ano de 1798²²⁰. Sheverim se refere ao autor da planta como “hum homem de tanto prestimo para a Navegação” a quem lamenta o ver ocupando o cargo de escrivão da Balança da Alfândega. Foi José Fernandes Portugal quem ocupou este cargo a partir de 1797²²¹. Esta informação nos leva a recuar a data de produção desta importante peça cartográfica de Maceió de 1803 para ca. 1797.

Admitindo-se que a configuração espacial representada “Plano das enseadas de Jaraguá e Pajuçara” é de fins do século XVIII, é possível, ao compará-la à planta de ca. 1757, verificar-se no detalhe (Figura 81) um aumento significativo de habitações no local correspondente ao povoado de Massayó, que se estende de forma linear até o canal das Alagoas, pela estrada do trapiche, enquanto a enseada de Jaraguá está quase despovoada; por outro lado, registra-se o povoamento da enseada da Pajuçara, que não havia na planta de ca. 1757.

Figura 81 - Detalhe do Plano das enseadas de Jaraguá e Pajuçara apresentado ao Il^lmo Senhor Pedro Séverim [...] por Jozé Fernandes Portugal.



Fonte: AHEX.

Esta nova configuração parece ter sido resultado da concentração da povoação ao longo do pátio da igreja de N. S. dos Prazeres, no platô intermediário da cidade, distante dos pântanos que o margeavam e ao longo dos caminhos por onde passavam os fluxos de mercadorias. A enseada de Jaraguá aparece quase desabitada, inclusive mais que a

²²⁰ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 205, documento 13991, 13 de dezembro de 1798.

²²¹ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 198, documento 13606, 1 de setembro de 1797.

Pajuçara, consequência, talvez, da ausência de água potável, problema que deveria ser contornado pelos poucos habitantes que lá viviam e pelos que guarneciam a fortaleza localizada em sua ponta.

Nesse plano de Fernandes Portugal de ca. 1797, podemos destacar a existência do “Armazem Real de recolher Aduela e mais Madr^a” na praia de Jaraguá. Este devia ser uma estrutura assinalável na frente atlântica, assim como foi o “telheiro Real” em Recife²²², conforme se pode atestar no desenho, que em comparação a outros edifícios representados é muito maior e aproxima-se em dimensão do identificado como igreja. Antes de sua construção, as peças de madeiras transportadas por carros de boi por uma légua até a enseada de Jaraguá deveriam ficar ao sabor das intempéries, à espera das embarcações reais que a transportariam para os centros de construção naval na colônia ou em Lisboa. Esses armazéns eram exceções no contexto colonial, de acordo com Miller (2000), sendo sua construção um indicativo de que o comércio madeireiro nesses locais teve grande relevo para a capitania, a ponto do governo empregar recursos nessas obras.

Essa ampliação das áreas ocupadas do sítio de Maceió em fins do século XVIII deve ter sido também resultado da prosperidade vivida no setor açucareiro, conforme apresentado no primeiro item desta seção, quando Jaraguá foi o destino final das caixas de açúcar produzidas nos engenhos da região lagunar e vales do Mundaú e Paraíba. Nestes tempos, no caso do açúcar, o porto dos franceses deveria ainda oferecer concorrência ao de Jaraguá, o que não devia ocorrer com o trato madeireiro. Pelo que demonstram as fontes coloniais, Jaraguá respondia isoladamente pelo segmento do comércio marítimo das madeiras navais, sem qualquer rivalidade. A análise dessas questões nos levam a concluir que o comércio madeireiro foi capaz de reposicionar o centro marítimo da região lagunar, do porto dos franceses para o porto de Jaraguá, levando-o a desempenhar papel precípua no comércio marítimo local, conforme diretrizes traçadas pela Coroa portuguesa, orientadas pelo governo da capitania de Pernambuco.

O pleno desenvolvimento econômico proporcionado pelo comércio marítimo em Maceió somente ocorreu nos primórdios do século XIX, a partir da abertura dos portos, em 1808, conforme defendeu Cavalcanti, V. (1998) e como bem observou o autor do Opúsculo (1844, p. 16) ao afirmar que “grande parte do comércio [em Jaraguá] se acha fixado de 1831 para cá”, data próxima da transferência da capital da antiga Alagoas do Sul (atual Marechal Deodoro) para Maceió em 1839, quando já se vivia no Império do Brasil. Foi também nos anos de 1820 que se estabeleceram as casas de comércio inglesas em Jaraguá e os negociantes

²²² ALMEIDA (2015, p. 100); MILLER (2015).

desta nação passam a dominar o comércio marítimo por este porto, de acordo com os estudos de Sant'Ana (2011).

5.5 “Traças e riscos” de fortificações setecentistas em Jaraguá e adjacências

Defender Jaraguá e pontos da costa alagoana adjacentes a esse porto, Pajuçara e a barra das Alagoas, passou a ser uma ação imperativa do governo português no século XVIII. Entendemos que essa estratégia esteve associada a questões essenciais do projeto colonizador português para o sul da Capitania de Pernambuco e a comarca das Alagoas, como:

- a) A proteção do comércio marítimo luso contra a pirataria e contrabando exercidos por outras potências europeias que disputavam o mercado atlântico com Portugal, que envolveu, o monopólio do pau-brasil e o tráfico dos gêneros coloniais produzidos na região das lagoas, com destaque para as madeiras reais;
- b) O controle da entrada e saída das embarcações na barra das Alagoas, que era passagem obrigatória para a vila das Alagoas, espaço colonial estratégico, por ter esta vila exercido a função de cabeça de comarca, ou seja, centro do poder administrativo e judiciário de toda parte sul de Pernambuco;
- c) O controle e proteção do espaço costeiro da capitania de Pernambuco, com o fito de resguardar a conquista portuguesa na América, em tempos de paz ou de guerra, garantindo condições adequadas para a realização do comércio ultramar e a segurança da vida colonial que era gestada nesse território.

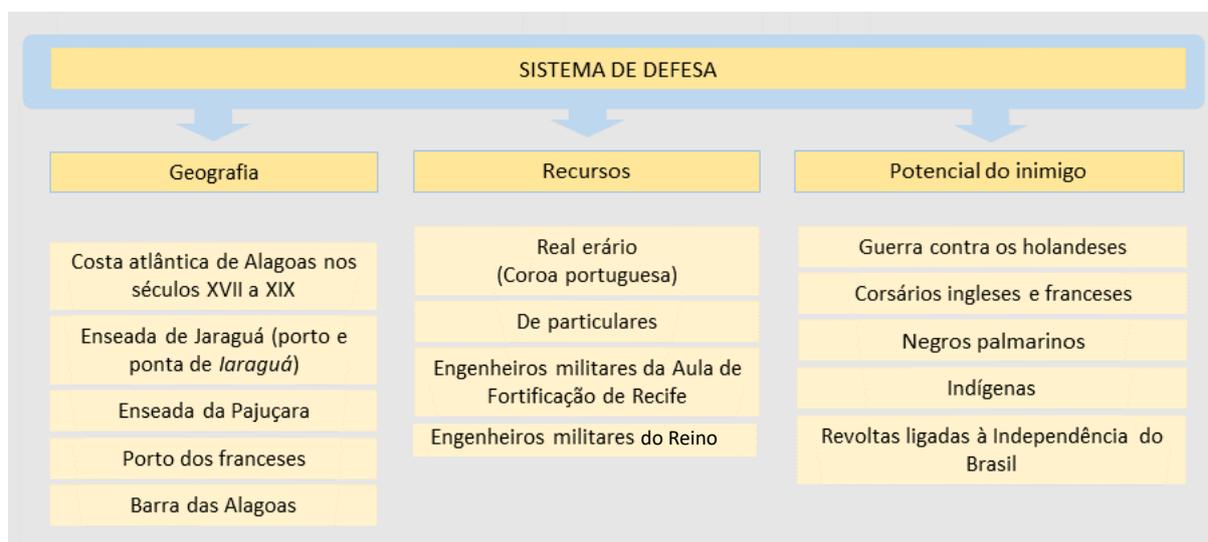
Para entender de forma ampliada estes aspectos em conjunto, é prescindível apresentar *a priori* uma visão geral sintética sobre o sistema defensivo do território alagoano, para então esmiuçarmos as questões relativas a Jaraguá e às bordas atlânticas a ele contíguas no século XVIII, especialmente aos fatores que levaram à elaboração de projetos de fortificações para essa área.

Dentro do que foi analisado da documentação coeva sobre cada um desses fatores arrolados acima, segundo o espaço envolvido e o momento histórico em que foram operacionadas ações colonizadoras traçadas com o intuito de defender e controlar a costa alagoana, produzimos um quadro esquemático (Figura 82) em que são expostos os elementos que, no nosso entendimento, compõem o sistema defensivo da costa alagoana durante o período colonial, com base nos estudos de Bruno Miranda (2003). Para este autor, o sistema

defensivo é composto por componentes de distintas naturezas, que correspondem a variáveis que seguem as especificidades do local onde o mesmo será implantado e dependem dos agentes que pretendem operacioná-lo, assim como a disponibilidade de investimentos a serem aplicados. Logo, é definido por geografia, recursos e potencial do inimigo.

Miranda (2003) explica ainda que a necessidade de fortificar decorria primordialmente da existência de uma possibilidade de ataque. As ameaças podiam surgir por fatores internos, ligados ao território colonizado, como os silvícolas, ou por razões externas, de raiz política, como as guerras contra as nações inimigas do Reino de Portugal ou por questões econômicas, como foi o contrabando.

Figura 82 – Esquema dos elementos que definem o sistema de defesa de Alagoas que estão relacionados com o porto de Jaraguá, elaborado seguindo os estudos de Miranda (2003).



Fonte: autora, adaptado de MIRANDA (2003).

A partir da análise do conjunto da documentação do AHU referente às capitanias de Pernambuco e Alagoas investigado, conclui-se que as intenções em investir (capital e recursos humanos) por parte da Coroa portuguesa ou de particulares na construção de fortificações para Alagoas esteve diretamente ligada às ameaças, ora internas, como foi o caso dos negros palmarinos e os indígenas no século XVII ou à instabilidade política que antecedeu a independência no Brasil no século XIX; ora externas, como as invasões holandesas à Capitania de Pernambuco (1630-1654) e os assédios de corsários franceses e ingleses a este trecho litorâneo no séculos XVI-XVIII, assim como a defesa do comércio marítimo.

Em termos de recursos financeiros, o *corpus* documental analisado demonstra que havia dificuldades em se construir as obras militares, utilizando-se apenas a pecúnia

proveniente do erário real, tendo algumas vezes os súditos da colônia investido recursos próprios, buscando depois solicitar de *El-rei* suas *reais mercês*²²³. Por outro lado, os engenheiros militares que trabalharam nos projetos das fortificações e acompanhavam sua execução das fortificações demandavam investimentos por parte da Coroa, relativos inicialmente ao seu envio de engenheiros militares do reino para a colônia e depois à sua formação profissional nas Aulas Militares criadas no Brasil, além do pagamento do soldo a esses profissionais por serem militares.

No caso das fortificações setecentistas, nosso objeto de estudo, foram projetadas e possivelmente construídas utilizando-se os recursos da Provedoria de Pernambuco e da Coroa. Além do capital, é possível afirmar que advinham de Pernambuco os profissionais empregados na elaboração das “traças” alagoanas e coordenação da sua construção, bem como de fazer os levantamentos do sítio que seriam construídos. Muito possivelmente, o saber dos engenheiros militares que atuavam na Praça do Recife foi empregado nas obras militares de Alagoas.

É evidente o fato da relação de pertencimento geográfico, político e administrativo que unia o território de Alagoas ao da Capitania de Pernambuco até 1817 também se refletir na questão da defesa dos portos e Arquitetura Militar. Por isso, as Aulas Militares de Recife, criadas em 1701, podem ser incluídas nessa questão.

O conteúdo da ordem régia da criação das Aulas Militares do Recife, transcrito abaixo, mostra qual o perfil do profissional que se buscava: jovens que seguissem a carreira militar e que tivessem “gênio” para os estudos. Conforme identificado por Bueno (2011) e como fica patente neste documento, eram admitidos também civis nas Aulas Militares, voluntários interessados em aprender a arte de fortificar. Este importante documento ratifica ainda o interesse régio alicerçado no propósito da redução de custos que envolviam o envio de profissionais do reino para Pernambuco, onde eram também os engenheiros militares bastante requisitados.

Caetano de Mello e Castro Amigo & etc. Por ser conveniente a meu serviço. Hey por bem que nessa Capitania em que há engenheiro haja aulla em que elle possa ensinar a fortificação, havendo nelle tres decipolos de partido: os quaes serão pessoas que tenham a capacidade necessaria para poderem

²²³ Um dos casos que merecem destaque sobre o financiamento de fortificações por iniciativa de súditos da Coroa é o de uma fortaleza levantada no porto dos Franceses. Segundo documento do AHU, no ano de 1668 o Capitão Miguel da Cunha Leite empregou suas fazendas para “acodir a fortificação do porto dos franceses e na ocasião em que provera hir aquella terra o inimigo e assistir pela nella penalmente com seus escravos em que gastou muita Fazenda por falta dar pera a dita obra todos os petrechos que forão necessários e acodir soldados com muitos mantimentos”. O motivo que levou o militar a investir recursos próprios na defesa da terra foi a Guerra dos Palmares, quando os negros da região das lagoas se refugiaram na região dos Palmares e de lá causavam vários danos aos engenhos e à população da vila das Alagoas desde fins do século XVI a fins do XVII (AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 1, documento 1).

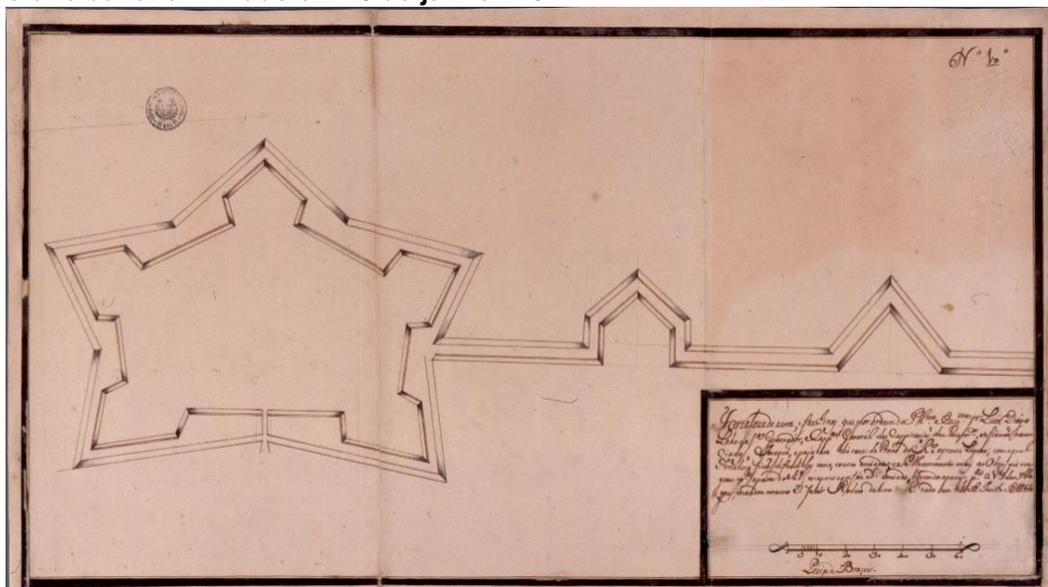
aprender, e para se aceitarem serão ao menos dezoito annos de idade: os quais sendo soldados, se lhes dará alem do soldo, meyo tostão por dia, e não o sendo vencerão só o dito meyo tostão, e todos os annos, serão examinados, para ver se adiantão nos estudos, e se tem genio para elles, porque quando não aproveitem, serão logo excluídos, e quando seja pella pouca applicação, se lhes assinará para se ver do que se melhorão, e quando não se não aproveitem nelle, serão tambem despedidos e quando haja pessoas que voluntariamente queirão aprender sem partido, serão tambem admitidas, e emsinadas, para que asim possa, nessa mesma conquista haver engenheiros, e se evitem as despesas que se fazem com os que vão deste Reino, e as faltas que fazem a meu serviço, emquanto chegão os que se mandão depoés dos outros serem mortos. De que me pareceo avizarmos para que tenhaes etendido, a resolução que fui servido tomar neste particular e esta ordem mandareis registrar nas partes necessárias, e fareis com que se faça publica, para que venha a notiça de todos. Escrita em Lisboa a 15 de Janeiro de 1699 // Rey²²⁴

Apresentadas as questões gerais sobre o sistema defensivo da costa alagoana no período colonial, passemos a centrar as análises sobre o século XVIII. As investigações que seguem sobre os raros exemplares da Arquitetura Militar produzidas nos setecentos não se detiveram unicamente à finalidade de analisar o projeto e suas características, mas a sua produção em si, ao ato de “tirar o risco da fortificação” e àqueles que conceberam a “traça”, ou seja, aos engenheiros militares.

Como apontado na introdução desta tese, o estudo das obras militares projetadas e talvez construídas no século XVIII passou despercebido pelos estudiosos alagoanos, com exceção de Félix Lima Júnior (1966). Este desinteresse talvez tenha sido fruto da falta de documentação primária disponível na época, da possibilidade das fortificações setecentistas nunca terem sido construídas ou, se existiram, não resistiram ao tempo pela falta de durabilidade dos materiais empregados. Não fosse a proposta de fortificar o porto de Jaraguá em 1755 por Correia e Sá e a existência dos projetos de fortificações (Figuras 83 e 84) datados de 1762 para a defesa das enseadas de Jaraguá e Pajuçara e barra das Alagoas, os setecentos corresponderiam a um século vazio para a história da Arquitetura Militar de Alagoas.

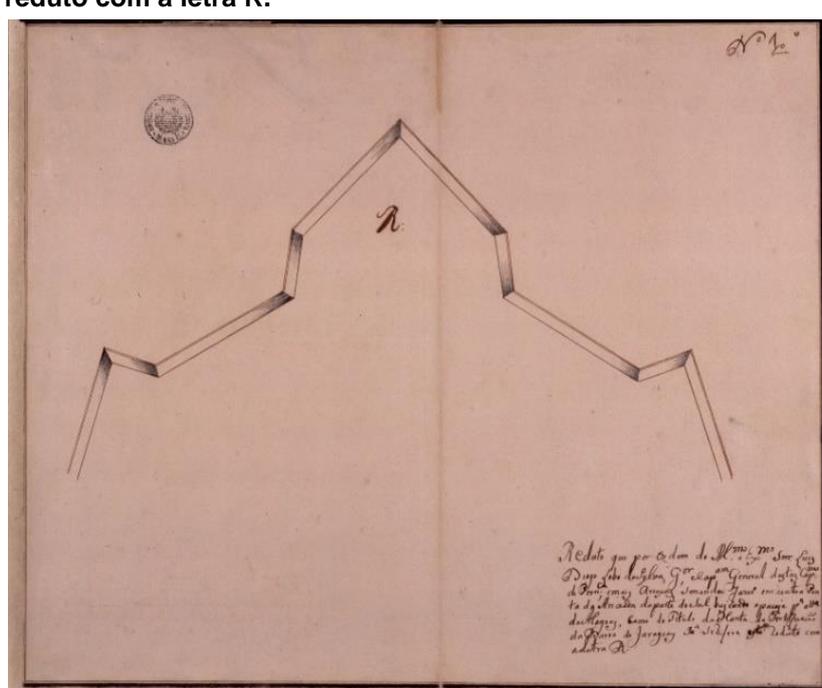
²²⁴ AHU – Registro de cartas régias, provisões e outras ordens para Pernambuco do Conselho Ultramarino. Códice 27 Fl. 6 e vº - Cartas de Pernambuco. Documento consultado em Ferrare (2006).

Figura 83 - Fortaleza de terra, e fachinas que por ordem do III^{mo} e Exc.^{mo} sr Luiz Diogo Lobo da S^a. Governádor, Capp^{am} Generál das Cappitanias de Paramb.^o, se fizerão nas anciadas, laraguã, e pajussara distantes da Praça do R.^o oyntenta leguas; com a qual Fortaleza ficão defendidas uma, e outra anciadas e se lhe acrescentou mais as obras que se seguem para a parte do sul, e na ponta a que faz a d. ansiada, buscando a passaje p.^a V.^a das Alagoas mandou o mesmo fazer S.^r fazer Roduto R o dito da letra. R: tudo em 15 de junho 1762.



Fonte: AHU.

Figura 84 - Reduto que por ordem do III.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. Luiz Diogo Lobo da Sylva, G.^{or}, cap.^{am} General destas Cap.^{nas} de Pern.^{co}, e mas anexas, se mandou fazer em outra Ponta da Anciada de parte do Sul, buzcando a pacaje p.^a a V.^a das Alagoaz, como do titulo da Planta da Fortificação da Barra de Jaragoay q' se refere este reduto com a letra R.



Fonte: AHU.

Pode-se inferir da leitura dos títulos dos projetos que o sistema de defesa pensado para a parte central de Alagoas visava à proteção de uma extensa linha atlântica, entre a enseada da Pajuçara e a barra das Alagoas. Porém, o foco não era somente a defesa portuária, fazia claramente parte das estratégias militares o controle e a proteção da porta de entrada da vila de Alagoas do Sul, a cabeça de Comarca, pois o reduto foi projetado “na ponta a que faz a d. ansiada, buscando a passaje p.^a V.^a das Alagoas”.

A tipologia empregada para guarnecer toda a extensão litorânea compreendia uma fortaleza abaluartada de terra e faxina na ponta de Jaraguá, para defender ambas as enseadas, Jaraguá e Pajuçara, associada a um reduto, ao sul dessa fortificação. Segundo definição de Oliveira (2008), uma fortificação abaluartada é aquela dotada de baluarte ou bastião, ou seja, “elemento de desenho normalmente pentagonal, com forma de lança, cujo objetivo é flanquear o inimigo (atacar com movimentos laterais)”; enquanto o reduto era, também segundo Oliveira (2008, p. 182) uma “obra defensiva de pequenas dimensões, de configuração quadrada ou circular”, ou pela definição de Mello *apud* Miranda (2003), “pequeno forte/fortim isolado no exterior (ou interior) de uma fortaleza”.

Apresenta-se, portanto, a ponta de Jaraguá como ponto mais estratégico do sistema de defesa, mais vulnerável que a barra das Alagoas, onde se necessitava edificar um forte de maior porte e refinamento técnico para atender às operações de defesa e ataque. Nele eram empregados materiais bastante usuais para o período colonial, a terra e a faxina. Conforme esclarece Oliveira (2004) o emprego da terra era bastante tradicional no período colonial e teve “continuidade até os tempos modernos, aumentando a sua espessura e com o reforço de elementos vegetais em feixes denominados de faxina e/ou traves de madeira para propiciarem maior estabilidade ao maciço”.

Sobre o contexto de produção das “traças” setecentistas, sabe-se que as mesmas resultaram dos levantamentos das necessidades defensivas realizados pelo governador da capitania de Pernambuco e suas anexas, Luiz Diogo Lobo da Silva, e fazem parte de um conjunto de 11 plantas de fortificações para toda a costa pernambucana, correspondendo aos números 10 e 11²²⁵. No ano de 1762, o mesmo informado no texto manuscrito das plantas, Lobo da Silva informa por ofício ao Secretário de Estado do Reino e Mercês, conde de Oieras, que:

Pella repartição do Ill^{mo} e Ex^{mo} Sñr Francisco Xavier de Mendoça Furtado, respondo às ordens que o mesmo Sñr me derigio, mostrando telas satisfeito quanto está da minha parte, e dou huma conta geral das pervenções e medidas que tenho seguido a respeito da segurança e defeza destas

²²⁵ Coleção do Arquivo Histórico Ultramarino de 11 plantas referentes a fortificações feitas na costa da Capitania de Pernambuco (AHU_CARTm_015, D. 0907- 0917).

Capitanias, de que S. Mag^e Fidelissima me continua a incomparavel honrra de confiar o Governo nas presentes circunstancias. Os portos barras e surgidouros capazes de desembarque da dilatada Marinha deste Governo que não comprehende menos de quatro centas legoas de extensão se achão cobertos com as Trinxeiras e Fortificações que mostram as plantaz que na dita conta remeto com goarniçoes destinadas a defendelas quando sejam invadidas, e quartos proporcionados a renderem os primeiros nomeados à defeza dellas [...] ²²⁶.

Fica evidenciada, portanto, a preocupação central do governo da capitania de Pernambuco e suas anexas em dotar sua costa com pontos de defesa em 1762. Desta forma, torna-se cabível indagar sobre quais as razões para esse levantamento em que deveriam ter sido elaborados os projetos para Alagoas e seu porto de Jaraguá? Quais foram as ordens do governo de Pombal que levaram aos levantamentos de ordem militar em toda a capitania de Pernambuco? Quais as ameaças que deveriam ter originado a necessidade defensiva dos espaços mais vulneráveis a invasões?

No ofício de agosto de 1762 de Luiz Diogo Lobo da Silva ao Secretário de Marinha e Ultramar, o governador esclarece que as ações adotadas para a capitania de Pernambuco eram preventivas, caso o “estado que se achava os embaraços da Europa” viesse a atravessar o Atlântico. O bando publicado por Lobo da Silva alerta para as iminentes ameaças às quais deveriam enfrentar os moradores de toda as capitanias que estavam sujeitas ao domínio de Pernambuco.

Luiz Diogo Lobo da Sylva do Conselho de S. Mag^e Fidelissima Comendador da Comenda de S. Maria de Moncorvo da Ordem de Christo Governador, e Cap^m General de Pernambuco Parayba e mais Capitanias annexas etc. Pelo presente faço saber a todos os moradores deste Governo, e suas Capitanias annexas, que o actual estado em que a mayor parte das Potencias da Europa se acha embarassada com huma sanguinolenta guerra, e a diversssidade de interesses que por ella se podem suscitar segundo as consequencias da mesma nos obriga sem embargo da constante rezolução em q' El Rey N. Snr se acha de conservar a mais perfeita, e religioza neutralidade, a prevenirmo nos, e acautelarmo nos de toda a irupção com que repentina, e inopinadamente possa sem justa cauza infringir o socego publico alguma das Potencias Beligerantes ²²⁷.

Nesta época, os conflitos armados europeus em que Portugal estava envolvido foram: a Guerra dos Sete Anos (1756-1762) e a guerra luso-castelhana (1762-1777) que impuseram à administração de Luiz Diogo Lobo da Silva a concretização de medidas preventivas de proteção militar para todo Pernambuco, conforme esclarece Luiz Silva (2013). Estas informações nos levam a acreditar que foram as medidas de proteção tomadas pelo governo

²²⁶ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 98, documento 7668, 5 de agosto de 1762.

²²⁷ idem.

que Pernambucano, no bojo desses conflitos, que resultaram no registro dos únicos exemplares da Arquitetura Militar Alagoana setecentista.

Há também de se considerar que existissem projetos de fortificações anteriores a esses, elaborados para atender às necessidades de proteção do porto de Jaraguá contra o contrabando das madeiras reais na década de 1750, ou as plantas de 1762 tenham sido produto dessas circunstâncias. Assim como foi exposto anteriormente, no ano de 1755, o governador de Pernambuco, Luiz José Correia de Sá, preocupado com a vulnerabilidade da baía de Jaraguá, “onde podem estar sincoenta navios ancorados, e com sucego”, demonstrava a necessidade de se construir uma fortaleza em uma de suas pontas. Ao capitão de infantaria de Pernambuco, Antônio José Lemos, seria atribuída a tarefa de “tirar o risco da fortificação que julgasse precisa”, mas pelo mesmo se encontrar naquele momento ocupado na diligência da fortaleza do Rio Grande do Norte²²⁸, foi estabelecido que o fizesse posteriormente, quando voltasse.

Em 1757, no governo de Luís Diogo Lobo da Silva, quando da atualização da *Planta e explicação daz enciadaz de Jaragôa, Pajusara*, de autoria de “Lemos”, que muito provavelmente era Antônio José Lemos, este governante indicou, na carta escrita ao secretário de Marinha e Ultramar que se refere a esta planta, dois pontos para a construção de um forte e um reduto:

que no Reciffe que mostra a letra //A// tendo bastante praça, e no defeyto desta, na ponta do seo immediato, que indica a letra //F// se fizesse hum Forte, aonde estivessem, seys athe sette peças de Artelharia Columbrinas, e na ponta de terra, que lhe corresponde, que mostr a letra //X// hum Reduto, com outras tantas peças, pois ficando entre huma, e outra obra de distancia, duas mil, quinhentas, noventa, e nove braças, he sem duvida, que todos os navios, que se achassem dentro, ficavão por elles deffendidos, os quaes se podião goarnecer, com huma companhia das duas que goarnecem o Palmar, sem que a S Mg^e lhe fosse preciso augmentar despeza, mais que para a construção dos ditos Fortes, sem que ficasse distituhido o Arrayal do Palmar, pela segunda; que se lhe pode conservar, alem da vezinhança em que lhe fica a dita Bahia para se ajudarem, quando a occazião o pedisse²²⁹.

Conforme se pode verificar na Planta de ca. 1757 (Figura 85), os pontos a serem fortificados são os mesmos especificados nos títulos das plantas das fortificações levantadas em 1762. A partir dessa constatação, é de supor que o governador havia ordenado após 1757 a elaboração do projeto dessas fortificações, que teriam sido elaborados em cumprimento às ordens de Lobo da Silva, passando os mesmos a serem apresentados por este governante à Coroa lusitana como parte de suas ações de defesa militar em 1762.

²²⁸ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 78, documento 6526, 30 de abril de 1755.

²²⁹ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 83, documento 6900, 30 de abril de 1757.

Figura 85 – Identificação dos pontos a serem fortificados, propostos pelo governador de Pernambuco Luiz Diogo de Lobo da Silva na Planta e explicação daz enciadaz de Iaragôa, Pajusara, ca. 1757.



Fonte: AHU, Cartografia, cota: AHU_CARTm_015, D. 905.

Sobre aqueles que possam ter “tirado o risco” das fortificações, é razoável admitirmos, pautados pela documentação coeva analisada, que o engenheiro ou engenheiros que trabalharam na concepção projetual possam ter sido formados ou iniciados os estudos nas *Aulas Militares* de Recife; assim como foi o capitão de infantaria Antônio José Lemos²³⁰. Esse militar português, residente em Recife, foi *partidista* deste centro profissional de ensino pernambucano. Lemos foi discípulo do engenheiro militar Diogo da Sylveira Veloso²³¹, lente das *Aulas Militares* de Recife e afirmava ser José de Lemos “unico Ajudante que há nesta praça capaz de acertir as obras da fortificação para com acerto fazer executar o que os Engenheiros detreminare[m]” e capaz de fazer “qualquer fortificação, assim para o seu desenho, como para a sua execução”²³².

Ao analisarmos as fontes consultadas com o fito de traçar o perfil profissional desse *partidista* encontramos provas que este teve larga atuação em outras praças da Capitania de

²³⁰ “Antonio Jozeph de Lemos é português de Santarém, fez carreira no exército, onde ocupou primeiro o cargo de soldado artilheiro em Recife (1727); depois, passou a ser ajudante das fortificações também em Recife, quando adquiriu larga experiência na arte de fortificar (1736); em seguida, por fim, foi capitão de Infantaria de uma companhia de Itamaracá (após 1743)” (CAMPELLO, FERRARE, FORTES, 2018, no prelo).

²³¹ Sobre este importante engenheiro militar da colônia brasileira, consultar: VELOZZO, Diogo da Sylveyra. **Arquitetura militar ou fortificação moderna**. Transcrição e comentários: Mário Mendonça de Oliveira. (um manuscrito da Real Biblioteca da Ajuda, Lisboa: Salvador: EDUFBA, 2005.

²³² AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 58, documentos 5012.

Pernambuco e suas anexas; como há de ser natural quando se havia carência desses profissionais na colônia, principalmente aqueles com especial “gênio” como ele. Um outro projeto de sua autoria foi a “Planta exacta da Fortaleza de S.^a Catharina do Cabedelo” na baía da Traição na Paraíba (ca. 1752)²³³, além desta prova de sua atuação na área, sabe-se que este engenheiro estava em constante deslocamento para resolver problemas relativos à construção de algumas obras na capitania do Rio Grande do Norte, como a já citada fortaleza que havia de “delinear alguma obra de que necessita” em 1755 e, nesse mesmo ano, estava Lemos envolvido com construção da casa da câmara de Natal nessa mesma capitania²³⁴. Consta também, no depoimento de Frei Estevão do Loreto em 1743, assistente nas fortificações de Pernambuco, que Lemos, no tempo em que ocupava o posto de ajudante das fortificações, havia-o acompanhado na execução do cais e ponte do Recife²³⁵.

A partir dessas observações, contata-se que a formação e atuação de Lemos encaixava-se no modo como se processava o ensino e a atuação dos engenheiros militares, segundo os estudos de Bueno (2011):

Os engenheiros se deslocavam o tempo todo de um lugar a outro, visto serem sempre em número inferior à demanda. Levavam consigo alunos (*partidistas*) e engenheiros subalternos, em especial, os *ajudantes de engenheiro*. Tratava-se dos recém-formados nas Academias, que, ao acompanhar o engenheiro-chefe, aperfeiçoavam-se na prática da profissão. Muitas vezes, eram eles os executores dos desenhos, desde que apresentassem talento para tanto (BUENO, 2011, p. 137, grifo da autora).

Não se sabe se o reduto e o forte projetados em 1762 foram construídos. No entanto, no Plano das enseadas de Jaraguá e Pajuçara, datado de ca. 1797 por nós (Figuras 80 e 81), foi registrada uma fortificação abaluartada pentagonal na ponta de Jaraguá, de desenho semelhante à da planta de 1762. O texto manuscrito desta planta corrobora para o entendimento de que esta não era a representação de uma fortificação projetada, mas sim de uma fortaleza edificada, ao fornecer a localização geográfica da mesma “A Fortaleza esta na Latetude Meridional de 9°, 5’3 e 1, 35° ao Occidente de Lisboa”.

Apesar desse indicativo, sente-se a completa desproteção da costa alagoana décadas antes, no *Mappa tipográfico dos portos, e costa da Bahia de todos os Santos, Olinda e Pernambuco* elaborado por Martinho Nicolao em 1776 (Figuras 86 e 87). Esta é uma peça cartográfica bastante esclarecedora para a análise desse sistema de defesa abordado, na medida que expõe as fortificações existentes na época entre a Bahia de Todos os Santos, em

²³³ AHU, Cartografia, cota: AHU_CARTm_014, D. 885.

²³⁴ TEIXEIRA, R. (2009, p. 199).

²³⁵ AHU, Pernambuco, Avulsos, caixa 58, documentos 5012.

Salvador, e Recife, incluindo, portanto, todo o trecho da costa sul da Capitania de Pernambuco correspondente a Alagoas. Nele assinalamos os pontos fortificados no século XVII e XVIII.

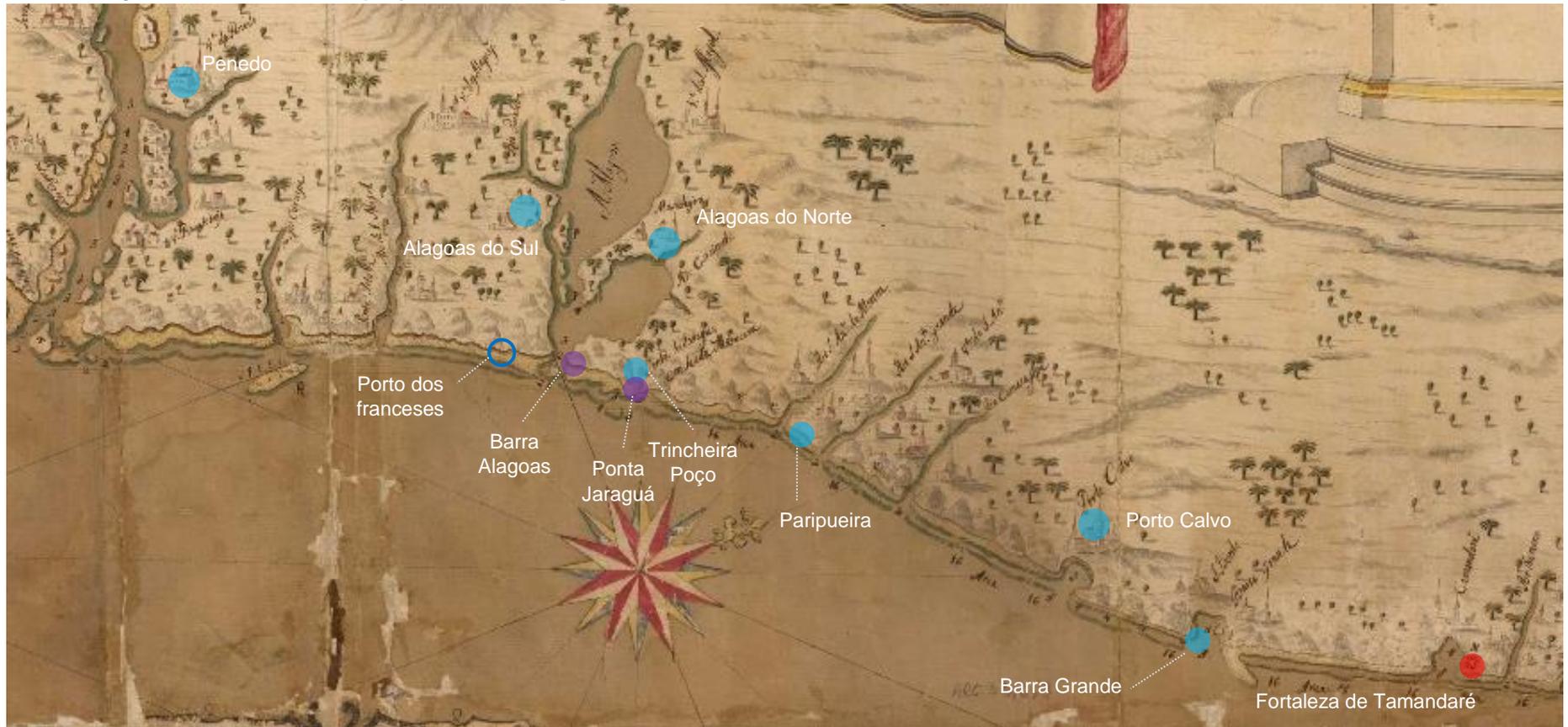
Figura 86 – *Mappa tipografico dos ports, e costa da Bahia de todos os Santos, Olinda e Pernambuco.* Martinho Nicoalo. Com indicação das fortificações da Bahia e Pernambuco segundo a legenda do mapa.



LEGENDA: ● Fortificações Pernambuco ● Fortificações Bahia ● Fortificações de Alagoas – século XVII ○ Proposta para fortificar – Alagoas – século XVII
 ● Fortificação Alagoas – século XVIII (1) Porto dos franceses; (2) Barra das Alagoas; (3) Ponta de Jaraguá.

Fonte: BN.

Figura 87 – Detalhe do *Mappa tipografico dos portos, e costa da Bahia de todos os Santos, Olinda e Pernambuco, 1776*. Martinho Nicoalo. Mostrando as fortificações construídas e/ou projetadas em Alagoas nos séculos XVII e XVIII.



Fonte: BN.

Toda a documentação do AHU analisada referente ao projeto das fortificações de 1762 revela que em fins do século XVIII, nas enseadas da Pajuçara e Jaraguá, sentia-se ainda as ameaças de corsários ingleses e franceses. É o que se pode inferir da já trabalhada carta escrita pelo vigário Jerônimo Bezerra ao Rei D. José I, em 1770, sobre a necessidade de defesa das barras de Jaraguá e Pajuçara. Diante do episódio ocorrido dois anos antes, em que um “batalhão” de ingleses desembarcou nessas paragens e da limitação dos moradores em defender-se em caso de ataque do inimigo, o pároco faz uma importante associação entre a capacidade dessas enseadas de abrigar qualquer navio de grande calado e mesmo uma armada com segurança e o perigo que deriva dessa condição.

Na praya do mar desta Freguezia Se achão duaz barraz juntaz, ambas francas, hua na enseada de Jeragoha, outra na Pajucara de sorte vizinha q' Só as divide a ponta das emSiadas, e **a de Jeraguhá tão desembarcada q não caresse de vento, mar[ilegível] em tempo p^a entrar nella qualquer navio o grande q' seja com tanto fundo q de maré vazia pode entrar qualquer embarcação inda sem pratico, e na emSiada se pode recolher hua armada de m^{tos} navioz** com a conveniencia de Ser toda de lama p^a Segurarem as amarras, e a de Pajuçara Se não he tão franca, não he perigosa, e com outra emSeada da parte do Norte da mesma Sorte, abrigada da mesma lama, e ambaz Se achão dezamparadaz de resguardo, ou defença de Sorte, q' athe os moradores São tão lemitadoz q' nem hú barco poderão rezistir, e Supposto q' Seja Praya Solitaria, e terra de poucaz fazendaz, com tudo qualquer armada de qualquer nasção apoderada dos portoz, e daz emSiadas q' digo pode fazer todo o damno q' quizer a qualquer daz Praçaz de Pern^{co}; ou B^a; e inda a do Rio de Janr^o; e com qualquer dezcuído as pode tomar, o q' Se pode evitar com hua fortaleza cituada na ponta daz EmSiadas, q' defenda igualmente ambaz az barraz, e Sem ella acontecera **como a douz annoz socedio com hú batalhão de Inglezez q' hua noite entrou e deo fundo Sem Ser obstado nem impedido de nenhúa pessoa, e dentro ezteve o tempo q' lhe foy conviniente e Sahio q^{do} quiz: Este pelos feytos mostrou q' so pretendião ver a terra, e capacid^e da barra segt^e do porto, por q' havia poucoz homenz, e muytaz armaz de pelejar a mão com tracadoz espingardaz, e outraz deste genero, e nao Se Soube o neg^{cio} a q' vierão, o q' não socederia Se eztivesse hua fortaleza q' os pudece meter no fundo o mil [...]**²³⁶.

Do primeiro aviso de Jerônimo Bezerra a Sua Majestade em 1751-1752, resultou, segundo o mesmo relata, a posterior visita do governador das armas, Luiz José Ferreira de Sá, em ano não informado. É plausível afirmar que a presença da autoridade militar nas enseadas de Jaraguá e Pajuçara fazia deste trecho atlântico um espaço colonial estratégico a ser considerado na defesa da capitania.

Segundo esclarece Rolim (2012), a carta do pároco traz à tona importante discussão sobre ancoradouros periféricos como Jaraguá e Pajuçara. Pouco povoados e desprovidos das atuações fiscalizadoras que existiam em portos maiores, como os de Recife e Salvador, esses ancoradouros de menor porte foram frequentados por contrabandistas ingleses, conforme

²³⁶ AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 3, documento 195, 12 de março de 1770, grifo nosso.

descrição do pároco em 1770. Também é possível afirmar que os franceses contibuassem a assediar aquelas paragens, pois há registro da entrada desses corsários na enseada de Jaraguá em 1798²³⁷.

[...] fica em aberto a necessidade de aprofundamento da hipótese de estudo das mais variadas utilidades das enseadas que se encontravam no sul do território de Pernambuco, podendo as mesmas terem sido usadas tanto para o comércio “legal” ou como local de abastecimento. Assegurando embarcações que não se arriscavam (e nem podiam arriscar) passar por portos mais importantes como de Salvador e Recife. (ROLIM, 2012, p.137).

Essas evidências revelam a vulnerabilidade dessas localidades atlânticas, ausentes de qualquer proteção bélica, quase desertas em fins do século XVIII, e que potencialmente despertavam o interesse de contrabandistas europeus ávidos pelos produtos coloniais e que, segundo os relatos do clérigo, tinham intenções de invadir o território alagoano. A completa desproteção das enseadas de Jaraguá e Pajuçara é um indicativo de que as fortificações projetadas em 1762 não foram construídas nessa época, década de 1770. É possível que tenham sido construídas após a visita do governador das armas, já que no “Plano das enseadas de Jaraguá e Pajuçara” de ca. 1798 esteja representada uma fortaleza abaluartada, com a identificação de suas coordenadas geográficas, conforme já informado.

Os estudos da defesa desse trecho da costa alagoana apresentados acima apontam para o entendimento de que desde a metade do século XVIII as enseadas de Jaraguá e Pajuçara eram os pontos defensáveis da costa atlântica sul. A importância dessa área é confirmada no século seguinte, quando baterias foram construídas nesses mesmos pontos, mas dentro de um novo cenário político e administrativo – o da capitania de Alagoas, que havia sido emancipada de Pernambuco em 1817.

Ainda que não faça parte do nosso recorte temporal, uma breve análise das fortificações do século XIX, faz-se necessária. Justifica-se essa análise, por se ter como objetivo geral entender a Arquitetura Militar pensada e/ou produzida para o trecho atlântico em questão, como forma de destacar a permanência das funções defensivas de Jaraguá, que qualifica os espaços portuários.

O primeiro e único governador a assumir a Capitania de Alagoas foi Francisco Sebastião de Melo e Póvoas, tendo uma passagem meteórica no poder. Chegado em 1819, governou até 1822, em consequência dos acontecimentos ligados à Revolução do Porto de 1820 e ao retorno de Dom João VI a Lisboa em 1821, eventos que culminaram no ano na independência brasileira em 1822. Como era de se esperar de um homem na sua posição, tinha formação militar, fato comprovado por Santos (2012, p. 53) ao afirmar que “era, antes

²³⁷ AHU, Alagoas, Avulsos, caixa 4, documento 285.

Há relatos por parte de historiadores do século XIX de que também no tempo de Póvoas foi construída outra bateria, a de São Pedro, levantada na ponta de Jaraguá. Apesar de não haver documentação primária da época do primeiro governador sobre essa fortificação, deve-se destacar o registro dessa bateria em uma série de ofícios de comandantes responsáveis por essa fortificação datados de 1830, pertencentes ao Arquivo Público de Alagoas. Segundo consta nessa documentação, esta bateria tinha uma função primordial para a época, a de registrar dados das embarcações que ancoravam no porto de Jaraguá (nome, tipo e proveniência da embarcação, tripulação e carga), por isso era denominada Bateria Real de São Pedro do Registro. Essa edificação encontra-se representada no detalhe de Jaraguá da planta de Maceió 1841 (Figura 74), “Bateria de S. Pedro, aonde finda a Povoação de Jaraguá” (legenda g).

Esses três pontos da costa atlântica – ponta e enseada de Jaraguá e o porto dos franceses – foram apontados como espaços táticos a serem fortificados nos estudos realizados em todas as “Barras da Costa Marítima” de Alagoas por Miguel Vellozo da Silveira Nobrega de Vasconcellos, sargento-mor da Vila de Penedo, por ordem da Junta de Governo em 1822²³⁸. Ao relatório foram anexadas as plantas da bateria de São João e do Espírito Santo. A de São Pedro na Pajuçara não é indicada, porém o militar informa da necessidade de construção de uma fortificação para o local. Além das baterias de São João e do Espírito Santo que se encontravam em construção, foi citada apenas a existência de uma trincheira no local denominado Pituba, próximo à desembocadura do rio Coruripe, a qual encontrava-se arruinada por ter sido mal construída.

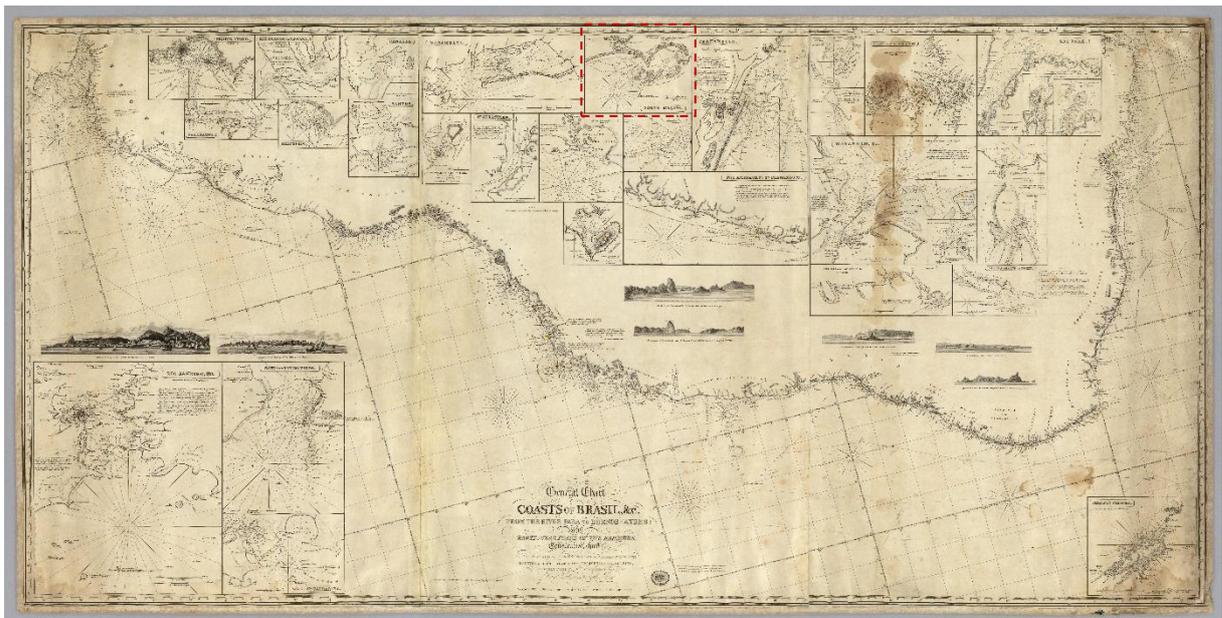
Esse relatório permite-nos chegar a algumas conclusões sobre a defesa de Alagoas: a construção de fortificações no interior do território, local dos primeiros núcleos de colonização, restringiu-se ao século XVII; no século seguinte, o foco são as enseadas de Jaraguá e Pajuçara e barra das Alagoas, tendo como principal ponto a ponta de Jaraguá, por sua relevância no comércio ultramar; já a defesa do porto dos Franceses, foi apenas considerada nos oitocentos. Assim, no século XIX, no governo de Melo e Póvoas, esse sistema defensivo ocupa quase os mesmos pontos da costa atlântica que nos setecentos, porém com o fechamento do porto dos franceses para o comércio, por ordens do próprio governador, acreditamos que a bateria do Espírito Santo não tenha tido a mesma importância que as duas outras.

²³⁸ Relação abreviada e resumida, do exame, que fêz o Sargento do Regimento de Milicias da Villa do Penedo, Miguel Vellozo da Silveira Nobrega de Vasconcellos, nas Barras da Costa Maritima da Provincia das Alagôas, em consequencia da Ordem que teve da Excellentissima Junta do Governo Provincial, de 20 de Julho de 1821, desde o Rio de S. Francisco, ao Su, te o Rio Paracinunga ao Norte, extremas da mesma Provincia (AHEx, cota: PT/AHM/DIV/2/01/02/18).

Nos oitocentos, portanto, ao que tudo indica, desaparece a preocupação com a barra das Alagoas. A bateria de Santo Antônio, ao sul de Jaraguá, foi construída próxima ao rio *Massayó*, entre a barra de Alagoas e a ponta de Jaraguá. Tal desinteresse deve ter sido resultado da perda de poder da vila de Alagoas do Sul, ao longo do século XIX, e da interligação de Maceió com a região das lagoas através do canal da Ponta Grossa²³⁹ que se comunicava com o trapiche da barra à lagoa do Norte. Verifica-se já no Livro de registro de aclamação da Vila de Maceió de 1816 a 1828 uma proposta de construção desse canal datada de 1829, com doação de alguns moradores²⁴⁰.

Sobre o desaparecimento dessas edificações bélicas na paisagem, é apontado em ofício do governador da Província de Alagoas no ano de 1834 que os destacamentos e apetrechos bélicos das baterias de São Pedro e do Espírito Santo deveriam ser retirados, pois essas fortificações encontravam-se em estado de ruínas²⁴¹. A bateria de São João e de São Pedro devem ter permanecido eretas até a metade do século XIX, pois foram representadas na cartografia do *porto de Maçayo* de 1853, produzida por comandantes ingleses que levantaram os principais ancoradouros da costa brasileira e suas fortificações (Figura 90 a 92).

Figura 90 – General Chart of the coasts of Brasil, &c. from the River Para to Buenos-Ayres; with particular plans of the harbours. Constructed chiefly From the surveys of the Baron Roussin and Captain Wm. Hewett, adjusted by the later observations of Captain Phillip Parker King, Captain Robert Fitzroy, and other distinguished Officers of the British Royal Navy. Constructed and drawn by John Purdy and Alexr. Findlay. Junr. London. Published By Richd. H. Laurie, No. 53, Fleet Street. January 1st 1853.



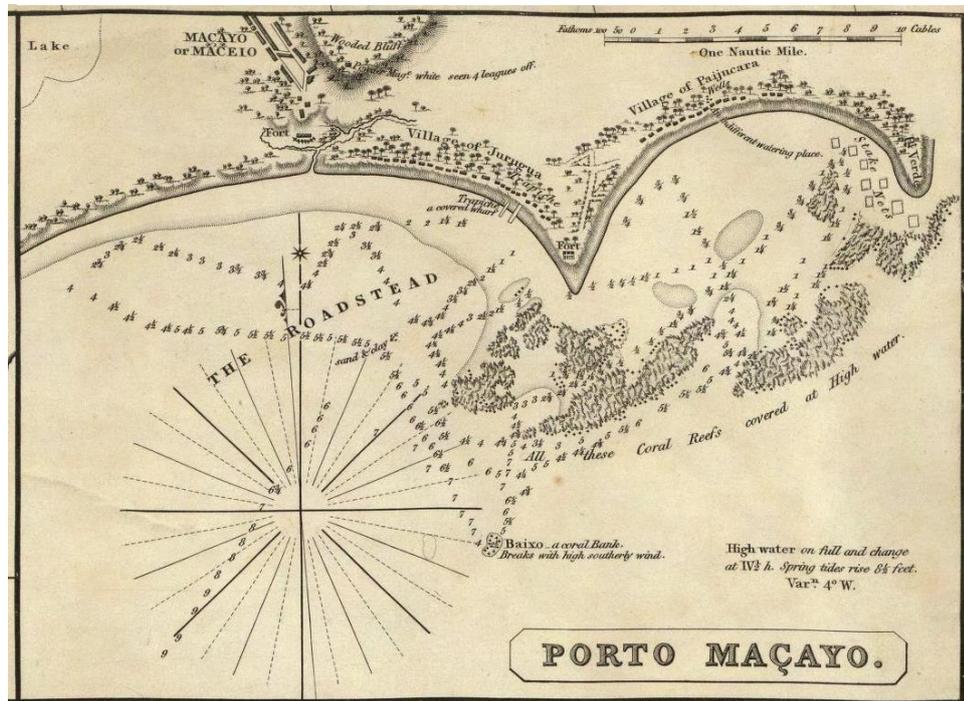
Fonte: *John Carter Brown Library*.

²³⁹ Sobre a construção deste canal e sua importância para cidade, consultar Cavalcanti (1999, p. 228).

²⁴⁰ IHGAL, Livro de registro da aclamação da vila de Maceió, de 1816 a 1828, 00102 - 03 - 02 – 02.

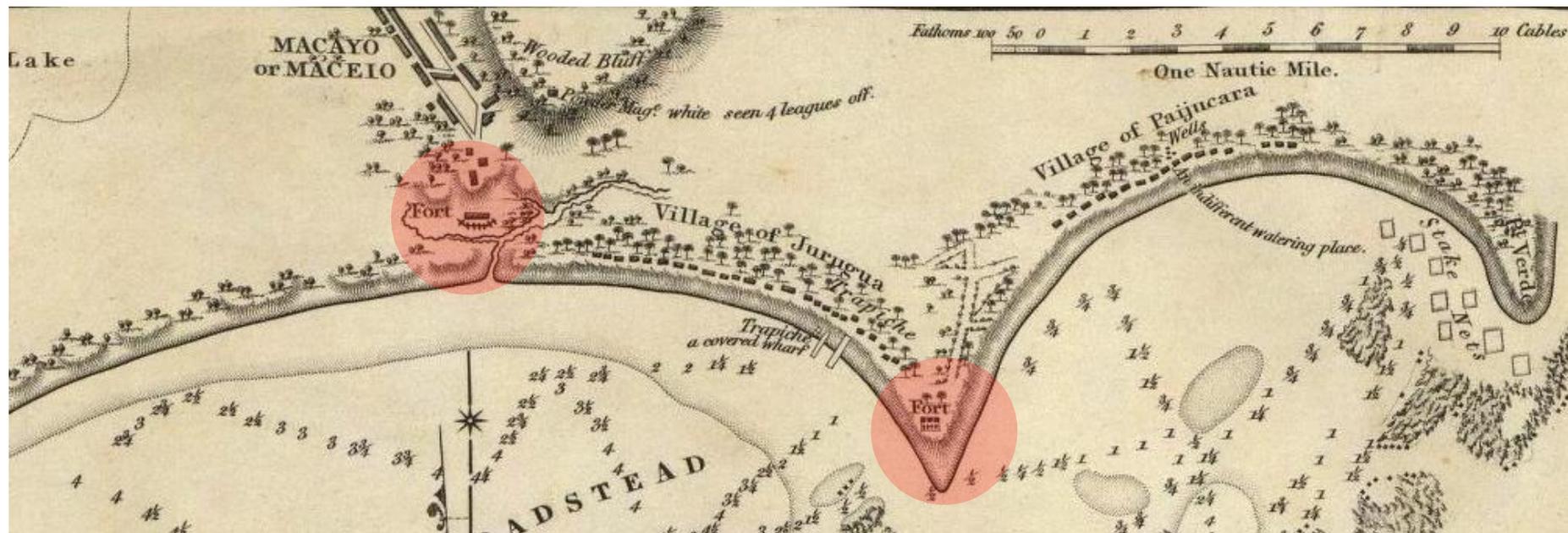
²⁴¹ De acordo com conteúdo do manuscrito do acervo do AHEx.

Figura 91 – Detalhe da carta *General Chart of the coasts of Brasil*, “Porto Maçayo”, 1853.



Fonte: John Carter Brown Library.

Figura 92 – Detalhe da carta *General Chart of the coasts of Brasil*, “Porto Maçayo”, 1853, com indicação dos pontos fortificados.



Fonte: John Carter Brown Library.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



Pelos portos coloniais, esses pontos sobre a linha tênue que poderia a qualquer momento ser rompida por inimigos, fronteira entre mar e terra, ora destinos, ora escalas, lugares de partidas e chegadas, se embarcavam e desembarcavam diversos produtos necessários à vida entre os dois lados do Atlântico e gente de variadas origens, e com elas ideias e anseios. Esse movimento determinava um modo de ser das sociedades marítimas, que foram uma das expressões legítimas da expansão ultramarina e do choque cultural que acometeu a América. De porto em porto, foi tecida a rede portuária a qual Portugal logrou papel de destaque e a qual estava interligada a sua maior colônia, o Brasil.

Espaços de encontros, palco de trocas físicas e simbólicas, os portos coloniais atlânticos do Brasil foram espaços singulares, mantiveram uma intrínseca relação com os núcleos urbanos a eles interligados, sendo habitados por uma comunidade marítima que lhes conferia identidade diferenciada dos distantes aglomerados rurais. De um porto do mar dependiam cidades, vilas e povoados, estivessem longes ou próximos das águas atlânticas. Estabelecer a comunicação com o outro lado do Atlântico era vital para a colônia portuguesa na América, mas também com a África negreira, e, por isso, os portos foram peças fundamentais na vida colonial e sustentáculo da Coroa portuguesa.

Os portos atlânticos brasileiros foram, conforme atestou Russell-Wood (2014), espaços multifuncionais, tendo desempenhando ações estruturantes, traçadas para o projeto colonizador português para sua grande colônia americana – defender, comercializar e administrar. Espaços vulneráveis por natureza física, mas fundamentais para a comunicação e controle dos territórios além-mar, os portos foram, sem dúvida, estratégicos como campo de ação da Coroa portuguesa, que os dotou de fortificações, quando se demonstrou necessário e possível para os cofres reais. Pontos estratégicos da costa, os portos coloniais garantiam a conquista lusitana na América.

Pelas rotas traçadas nas primeiras cartas pelo trabalho conjunto dos cartógrafos e navegadores a serviço da Coroa lusitana, as estradas atlânticas foram sendo construídas e nelas ocorriam as trocas econômicas, sociais e culturais que produziram um modo de ser próprio desses espaços de fronteira entre mar e terra. Nesse longo processo de “construção” das estradas marítimas, a partir da descoberta dos portos seguros para o estabelecimento do trato ultramar, dos portos nasciam verdadeiras “pontes” sobre o Atlântico, que uniram os domínios portugueses e sustentaram, por séculos, a política colonizadora para o Brasil, marcando de forma contundente a formação urbana do território e das cidades brasileiras.

De Jaraguá originavam-se algumas das tantas “pontes” sobre o Atlântico construídas pelos portugueses, que o inseriram na rede portuária, estando, de forma indireta, interligadas aos impérios marítimos europeus e suas colônias. Dele também partiam algumas rotas que levavam aos grandes centros portuários do Brasil – Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Esporádicas ou regulares, as conexões existiram e possibilitaram Jaraguá, um porto identificado nos mapas de luxo confeccionados para os governantes europeus, como um porto seguro de excelentes atributos naturais, inserido no mundo colonial.

Pouco se sabe acerca da representatividade de Jaraguá no período colonial brasileiro pelos historiadores alagoanos clássicos. Os pesquisadores alagoanos pensaram este porto como resultado de um processo praticamente centrado nos fatos históricos ocorridos no século XIX que o definiram como um porto comercial, embora as investigações empreendidas nesta tese demonstrem que, ao contrário, a função comercial tenha se confirmado, pelo menos, na segunda metade do século XVIII. Nos séculos anteriores, dos primórdios da colonização do sul da capitania de Pernambuco, Jaraguá também esteve inserido nas ações territoriais de ocupação das novas terras, tendo sido o porto dos indígenas e do contrabando. Reconhecer a preexistência de Jaraguá à presença no território alagoano dos navegadores e colonos portugueses, através dos topônimos que sobreviveram ao domínio luso, bem como à manutenção de práticas culturais, é ratificar a existência da “enseada das canoas” ou “enseada do senhor” e sua influência na construção identitária da cidade de Maceió. Por outro lado, pensar Jaraguá como porto do contrabando do pau-brasil, é pensar esse espaço estratégico como centro de disputas na afirmação do poder lusitano sobre o território alagoano contra os corsários europeus, majoritariamente os franceses, que dominaram vários pontos da costa alagoana, os quais lhe denominaram “porto dos franceses”.

No quesito defesa, os espaços portuários, por sua vulnerabilidade intrínseca, foram alvo de tentativas ou efetivos ataques inimigos ao longo do período colonial, por isso defendê-los e controlá-los foram ações estruturais no projeto colonizador português para a América. Era preciso defender não só a vida colonial, a soberania lusa sobre o território conquistado, mas também, o comércio ultramarino, razão de ser da colônia brasileira para Portugal. As fortificações construídas nos espaços portuários foram, para tanto, fruto de uma ciência, a Arquitetura Militar, ensinada nas Aulas Militares no Reino e nas suas colônias. Os engenheiros militares foram profissionais atentos a esses espaços vulneráveis, tendo aplicado a eles a teoria difundida nas instituições de ensino

e a adequado às condições particulares de cada um dos locais onde eram construídas as obras de defesa.

Compondo os exemplares da Arquitetura Militar em Alagoas, além das conhecidas fortificações construídos na guerra holandesa no século XVII, as fortificações projetadas ou pensadas, talvez construídas, para Jaraguá no século XVIII, ficaram anônimas por muito tempo da história alagoana e de Maceió. Resgatar o contexto da sua produção e identificar aquele que lhe tirou o risco e os intentos do governo reinol, exigiu uma forma de pensar não somente desses exemplares isolados, mas entendê-los dentro de um sistema de defesa da costa alagoana, correspondente ao trecho entre a barra das Alagoas e a enseada da Pajuçara. Nesse contexto, foi fundamental entender a atuação de José Antonio de Lemos nesse espaço litorâneo. *Partidista* da Aula Militar de Recife e atuante nas capitanias anexas de Pernambuco, Lemos, foi possivelmente o autor do primeiro levantamento da cidade de Maceió, a *Planta e explicação dazenciadaz de Jaragôa, Pajusara*, que pode ser considerada a sua primeira imagem.

As águas salobras dos canais lagunares que correm em direção ao Atlântico foram determinantes não apenas nos processos históricos e urbanos de formação do território alagoano, mas também para a cidade de Maceió. Por esses caminhos hídricos, eram transportadas as mercadorias produzidas nas férteis terras ao redor das lagoas, nos vales verdejantes do Mundaú e do Paraíba, com destaque para o açúcar, principal gênero exportado pelas capitanias do Norte no período colonial. Mas, além desses produtos, as madeiras navais, encontradas em abundância nas matas dessa região e em seu entorno, foram uma das principais mercadorias alagoanas, cuja importância econômica pouco foi explorada pela historiografia oficial, que majoritariamente centrou suas atenções na análise da indústria açucareira.

A vila de Alagoas do Sul, cabeça de comarca no início do século XVIII, fundada distante da costa à margem da lagoa do Sul que a batizou, não possuía um porto marítimo às suas margens, adequado para a realização do tráfico e por isso utilizava o dos franceses como porto do mar. Como termo desta vila e pertencente à freguesia de Alagoas do Norte, Jaraguá viveu dependente dessas regiões lagunares, dos seus centros irradiadores de povoamento, sendo uma extensão delas. Inserido nas dinâmicas econômicas e sociais que nelas se processavam no século XVIII, em resposta ao atendimento às necessidades mercantis, acabou sendo o porto do mar das Alagoas, em

concorrência ao dos franceses. Por ele eram escoados o açúcar e as madeiras com destino a Pernambuco, Bahia e Lisboa.

No entanto, não foi somente o comércio do açúcar, consagrado pelos historiadores alagoanos como elemento embrionário de aglomerados urbanos, de sustentáculo da economia colonial, mas também as madeiras navais capazes de dinamizar o porto de Jaraguá e os espaços adjacentes a ele. O uso de Jaraguá como porto de embarque das madeiras reais para o desenvolvimento da indústria naval setecentista portuguesa e marcou de forma contundente este espaço portuário colonial, por inserir esse ancoradouro atlântico na rede portuária lusa e da colônia brasileira, transformando-o de ponto de passagem em destino, contribuindo decisivamente para a fixação de população ligada à vida marítima portuária e potencializando o comércio marítimo local.

Na segunda metade do século XVIII, as relações de poder entre a comarca de Alagoas e o governo de Pernambuco, travadas dentro das ações da Coroa lusitana para Jaraguá, delinearam sua forma de uso e ocupação, tendo proporcionado o desenvolvimento de um pequeno núcleo povoado que nasceu possivelmente da estreita relação entre dois elementos de grande significado para a colonização: o mar e as matas alagoanas, cujo produto era símbolo das conquistas marítimas, da proteção militar nos mares e da economia além-mar, o navio.

Destarte, Jaraguá esteve imerso no processo de imbricada relação com as esferas do mundo luso, a Capitania de Pernambuco e o comércio além-mar diretamente com Lisboa, e com a representação local, a Comarca de Alagoas. Essa participação se manifestou de forma diferenciada de outros povoados (rurais) e núcleos portuários de maior porte, que possuíam *status* político e econômico elevado na dinâmica colonial como vila.

Em grau de participação nessas relações e em escalas diferenciadas dentro do sistema portuário colonial, à primeira vista, Jaraguá pode ser considerado um porto “periférico”, como tantos outros que dependiam indiretamente do fluxo de mercadorias dos grandes portos, destinos das frotas portuguesas – Recife, Salvador e Rio de Janeiro os grandes centros exportadores coloniais. O aparente papel “secundário” de Jaraguá, condição definida pela sua posição política, econômica e geográfica de estar situado entre dois grandes portos coloniais, Recife e Salvador, infalivelmente nos levaria a condicioná-lo a um posto inferior na rede portuária ultramarina e no comércio de cabotagem com as vilas e cidades coloniais brasileiras. Estava, ao certo, politicamente

submisso ao porto de Recife pelas amarras administrativas, alfandegárias e políticas da dependência da capitania-mãe, Pernambuco. Contudo, é inegável dizer que este porto atlântico colonial da América portuguesa desempenhou não só papel estratégico para a navegação e defesa da costa de Pernambuco e na rede de comércio português, através da sua participação na exportação de madeiras reais, contribuindo para a indústria naval lusa.

Sob a perspectiva do território alagoano e da cidade de Maceió, é incontestável seu papel na definição de fluxos, caminhos, ocupação das bordas atlânticas, defesa da costa e formação urbana do núcleo original de Maceió. Pelos canais salobros que desembocavam na barra das Alagoas e pela uma légua atravessando o escaldante areal do Trapiche até Jaraguá foram transportadas por carros de bois as caixas de açúcar e as madeiras para serem embarcadas nas sumacas que não podiam subir pelo “rio Alagoa” até a vila de Alagoas do Sul, ia ou voltava a gente das Alagoas com destino a outros pontos da colônia; no sentido inverso, deviam ir os passageiros com destino ao centro de poder da capitania, comerciantes e todos os bens necessários à produção mercantil e de subsistência que precisavam ser importados e à vida colonial, em geral.

Foi o diuturno percorrer desses caminhos nos setecentos que desembocavam no porto de Jaraguá que logrou, ao povoado de Massayó, condições para o seu desenvolvimento até alcançar o *status* de vila no início do século XIX. No século XVIII, o comércio marítimo animou os espaços à volta de Jaraguá, o Massayó e o Poço, que abrigavam funções essenciais à vida colonial. Enfim, essa foi a gênese da vila portuária. Esta percepção só reforça o reconhecimento da identidade de Maceió, alicerçada na “cultura anfíbia”, como afirmou Lindoso (2000), da implacável presença das águas atlânticas e, principalmente, salobras, que uniam este espaço à região lagunar.

Antes da vila portuária marítima, Jaraguá fez-se presente nas dinâmicas coloniais espaciais das terras não colonizadas na costa atlântica do território ao sul da capitania de Pernambuco, quando Massayó era apenas o curso d’água batizado pelos autóctones, que próximo a ele viviam. Jaraguá, o porto, antecedeu o núcleo urbano, respondeu pela ocupação das bordas atlânticas em associação aos espaços litorâneos adjacentes. Foi espaço usado por índios e contrabandistas de pau-brasil, homens do mar e tripulantes em busca de um porto seguro e víveres, por tropas e comandantes, depois, colonos portugueses e comerciantes, e ainda corsários que assediavam a costa em busca de algum lucro no comércio marítimo.

Refletir sobre Jaraguá, sob o domínio português durante o período colonial, significou, portanto, resgatar de um anonimato histórico urbano um passado colonial que pouco se sabe na história urbana da cidade de Maceió e da formação do território alagoano. Admitir a existência de um porto colonial na América portuguesa é contribuir para se enxergar a rua Sá e Albuquerque além das marcas físicas de um patrimônio do século XIX e do início do século XX; é reconhecer que antes da abertura dos portos em 1808, existiu um comércio marítimo florescente, inserido na rede portuária ultramar; e que o aglomerado urbano colonial maceioense ia além do seu centro, pois o coração da vila interligava-se à região lagunar por razões econômicas e sociais, antes de a disputa de cunho político entre o porto dos franceses, por Alagoas do Sul e Jaraguá, do lado de Maceió, acontecer.

A rigor, construir esta tese exigiu traçar as rotas em direção a Jaraguá, situando-se ora na terra, ora no mar. Aprender a navegar foi preciso e fundear em um porto seguro também. Navegar pelos canais salobros das lagoas do Sul (Manguaba) e do Norte (Mundaú) foi também necessário para desvelar esse porto colonial e sua participação na formação do território das Alagoas, que foi por quase todo o período colonial a parte sul de Pernambuco e depois uma das suas comarcas. Percorrer esses caminhos por terra e por mar da história alagoana, com destino a Jaraguá, ensina-nos não somente sobre os portos coloniais brasileiros do porte de Jaraguá, mas sobre o universo portuário no ultramar e na colônia, além do significado de suas estreitas ligações com todo o território brasileiro, em diferentes graus.

REFERÊNCIAS



- ALBUQUERQUE, Marcos, LUCENA, Vera; WALMSMSEY, D. **Pesquisa Arqueológica sobre a ocupação holandesa na bacia do rio Manguaba, municípios de Porto de Pedras e Porto Calvo, Estado de Alagoas** (Diagnóstico e Avaliação do Potencial arqueológico da área da Cartografia à Materialidade). 2014. Superintendência do IPHAN-AL. (Relatório de pesquisa).
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI-XVII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALEGRIA, Maria Fernanda. A produção cartográfica portuguesa sobre o Brasil (1502-1655): tentativa de tipologia espacial e temática. In: PIMENTEL, Maria do Rosário (Org.). **Portugal e Brasil no advento do Mundo Moderno**. Lisboa: Edições Colibri, 2000.
- ALMEIDA, Fernanda Cordeiro de e FAUST, Cleverson. Do Estaleiro do Recife à Ribeira das Naus: logística, dinâmicas econômicas e sociais para a construção naval na Capitania de Pernambuco (1755-1788). **Revista Navigator**, v.10, n.19, p. 99-113, 2014. Disponível em <<http://www.revistanavigator.com.br/>>. Acesso em: 16 jan. 2015.
- ALMEIDA, Fernanda Cordeiro de. **“Em benefício comum dos meus vassalos”**: A Magistratura e Administração das florestas na Capitania de Pernambuco (1755-1822). 2015. Tese (Doutorado) – Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2015.
- AMORIM, Inês; POLÓNIA, Amélia. HISPORTOS - Contribuição para o estudo dos portos do Noroeste português: apresentação de um projecto de investigação. In: SIMPÓSIO “MICROHISTÓRIA HISPANOAMÉRICA: METODOLOGIAS, TEMAS E LINHAS DE INVESTIGAÇÃO. AS MIGALHAS E A PLURALIDADE”. XIII Congresso Internacional da AHILA. **Anais...** Ponta Delgada, 2002.
- ANDRADE, Luís Guilherme Albuquerque de. **O espaço público da praia**: reflexões sobre práticas cotidianas e democracia no Porto da Barra em Salvador. 2015. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2015.
- ASSIS, Virgínia. **Palavras de Rei...** autonomia e subordinação da capitania hereditária de Pernambuco. 2001. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2001.
- AZEVEDO, José Ferreira. Formação Sócio-econômica de Alagoas, o período holandês (1630-1654): uma mudança de rumo. In: CAETANO, Antônio Filipe Pereira (Org.). **Alagoas Colonial: construindo economias, tecendo redes de poder e fundando administrações** (séculos XVII-XVIII). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.
- AZEVEDO, Paulo Ormino (coord). **Plano Urbanístico de São Cristóvão**. Vol. II. Salvador: Governos dos Estados de Sergipe e da Bahia, 1980.
- BAIÃO, António; CIDADE, Hernani; MURIAS, Manuel. **História da Expansão Portuguesa no Mundo**. Vol. I. Lisboa: Ática, 1940.
- BARBOSA, Maria do Socorro Ferraz; ACIOLI, Vera Lúcia; ASSIS, Virgínia Maria Almoedo **Fontes repatriadas**: anotações de História Colonial, referências para pesquisa, índices do catálogo da Capitania de Pernambuco. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2006.
- BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). **Tempo**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 29, p. 189-209, 2010.
- BARROS, Amândio Jorge Morais. Fontes para o estudo do movimento portuário da cidade do Porto no século XVI. In: SEMINÁRIO O LITORAL EM PERSPECTIVA HISTÓRICA (SÉC. XVI A XVIII). **Actas...** Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p.59-73.

- _____. **PORTO**: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos. Volume I. 2004. Tese (Doutorado) – Faculdade de Letras, Universidade do Porto, 2004.
- _____. “Saber fazer”: a circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos. **Revista da Faculdade de Letras, História**, Porto, III Série, vol. 6, pp. 21-48, 2005.
- BARROS, José D’Assunção Barros. **Os conceitos**: seus usos nas ciências humanas. Petrópoles: Vozes, 2016.
- BARROS, Theodyr Augusto de. **O processo de mudança de capital (Alagoas-Maceió)**: uma abordagem histórica 1819-1859. Maceió: Imprensa Universitária, 1991.
- BARTHEL, Stela Gláucia Alves. **Arqueologia de uma fortificação**: o forte Orange e a fortaleza de Santa Cruz, em Itamaracá, Pernambuco. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2007.
- BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário portuguez & latino**: aulico, anatomico, architectonico ... Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712 - 1728. 8 v.
- BRASIL. Serviço de Documentação da Marinha. **Introdução à história marítima brasileira**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2006.
- BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Desenho e Desígnio**: O Brasil dos Engenheiros Militares (1500-1822). São Paulo: Edusp, 2011.
- _____. O “estado da arte” sobre urbanização no Brasil-Colônia. In: JUCÁ NETO, Clovis Ramiro; MOURA FILHA, Maria Berthilde (Orgs.). **Vilas, cidades e territórios**: o Brasil do século XVIII. João Pessoa: UFPB/PPGAU, 2012.
- BRANDÃO, Moreno. Alagoas e seu desenvolvimento histórico. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. VIII, n.1, p. 48-60, jan./mar.1916.
- _____. **O centenário da Emancipação de Alagoas**. Maceió: Edições Catavento, 2004.
- _____. **Vade-mecum do turista em Alagoas**. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2013.
- _____. Alagoas e seu desenvolvimento histórico. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**. Maceió, v. VIII, n.1, jan./mar.1916, p. 48-60.
- BRANDÃO, Wether Vilela. “Do povoamento do território alagoano”. **Revista do Arquivo Público**, Maceió, n.1, 1962.
- _____. Os franceses em Alagoas no século XVI. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. XXXIV, p. 11-64, 1978.
- BROAD, Mário Lins. Alagoas na cartografia antiga. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**. Maceió, v. XVIII, p. 113-116, 1927.
- BRUNA, Gilda Collet. Paradigmas urbanísticos-ambientais das cidades luso-brasileiras. In: LOBO, Manuel da Costa; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo (Orgs.). **Urbanismo de colina**: uma tradição luso-brasileira. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, Mackpesquisa e IST Press, 2012.
- BRUTTOMESSO, Rino. Para una historia de la ciudad portuaria. Desde los orígenes hasta la era industrial. **Revista Portus**, [S.l], n. 19. Disponível em: < <http://retedigital.com/portus/portus-no-19>>. Acesso em nov. 2014.

CABRAL, Dias. Ensaio acerca de alguns termos da língua tupy conservados na geografia das Alagoas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. I, n.8, p. 203-206, 1876.

CABRAL, Diogo de Carvalho. Floresta, política e trabalho: a exploração das madeiras-de-lei no Recôncavo da Guanabara (1760-1820). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 28, p. 217-241, 2008.

CAETANO, Antônio Filipe Pereira Caetano. “Existe uma Alagoas colonial? Notas Preliminares sobre conceitos em um Conquista Colonial. **Revista Crítica Histórica**, Maceió, ano I, n. 1, jun. de 2010.

CAETANO, Antônio Filipe Pereira Caetano (Org.). **Alagoas e o império colonial português: ensaios sobre poder e administração (séculos XVII-XVIII)**. Maceió: Cepal, 2010.

_____. Alagoas colonial: construindo economias, tecendo redes de poder e fundando administrações (séculos XVII-XVIII). Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

_____. Das partes Sul à Comarca das Alagoas, Capitania de Pernambuco: ensaios sobre justiça, economia, poder e defesa (século XVII-XVIII). Maceió: Viva, 2015.

CAMPELLO, Maria de Fátima Mello. **A construção coletiva da imagem de Maceió**: cartões-postais 1903/1934. 2009. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009.

_____. A gravura “Antiga Matriz de Maceió” e a narrativa da Maceió colonial. SEMINÁRIO INTERNACIONAL ESPAÇOS NARRADOS: A CONSTRUÇÃO DOS MÚLTIPLOS TERRITÓRIOS AD LÍNGUA PORTUGUESA, **Anais...** São Paulo:, 2012, p. 1097-1108.

_____. Sobre a biografia da Planta da Villa de Maceió e a cartografia do engenheiro inglês Carlos de Mornay em Alagoas. In: OLIVEIRA, Francisco Roque de (org.). **Cartógrafos para toda a terra: produção e circulação do saber cartográfico ibero-americano**: agentes e contextos. Lisboa: BNP; CEG - Universidade de Lisboa; CHAM - Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores, 2015 (livro eletrônico).

CAMPELLO, Maria de Fátima de M. B.; FERRARE, Josemary O.P; FORTES, Cynthia N.R. Certidão de Nascimento de Maceió. In: ENCONTRO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA COLONIAL DA BAHIA: mundos coloniais comparados: poder, fronteiras e identidades, 6. Caderno de resumos, Salvador, 2016, p.279-280.

_____. Certidão de Nascimento de Maceió. **Revista Urbana**. Campinas, v.9, n.2. No prelo.

CARVALHO, Cícero Péricles de. **Formação histórica de Alagoas**. Maceió: Edufal, 2016.

CARVALHO, Juliano Loureiro de. **Formação territorial da mata paraibana, 1750-1808**. 2008. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.

CARVALHO, Marcus J. M. de. Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850. Recife: Edufpe, 2001.

CASAL, Manuel Aires de. **Corografia brasílica ou Relação Historico-Geografica do Reino do Brazil composta e dedicada a sua Magestade Fidelissima por hum presbitero secular do Gram Piorado do Carto**. Tomo I. Rio de Janeiro: Impressão Regia, 1817.

CAVALCANTI, Isadora Padilha de Holanda. O lugar da Levada nas águas das (A)lagoas. In: LIMA, Maria de Lourdes (Org.). **Uma cultura anfíbia na transversalidade de saberes: Alagoas e Rússia**. Maceió: Edufal, 2015.

- CAVALCANTI, Verônica Robalinho. **La Production de l'espace à Maceió (1800 – 1930)**. Tese (Doutorado) – Université de Paris I, Panteón, Sorbone, Institut d'étude du developpement Economique et Social, Paris, 1998.
- CINTRA, Jorge Pimentel. As capitánias hereditárias no mapa de Luís Teixeira. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, n. sér. V.23 n.2, p.11-42, jul.- dez., 2015.
- COELHO, António Borges. No rasto de Cabral. In: PIMENTEL, Maria do Rosário. **Portugal e Brasil no advento do Mundo Moderno**. Lisboa: Edições Colibri, 2000.
- COELHO, Duarte Albuquerque. **Memórias diárias da Guerra no Brasil**. Rio de Janeiro: Typographia de M. Barreto, 1855. Disponível em: <<https://archive.org/>>. Acesso em 02 fev. 2015.
- COMISSÃO Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. **Tesouros da Cartografia portuguesa**. Lisboa: Edições Inapa, 1997.
- CONSOLINI, Barbara. Impressões alagoanas, expressões holandesas: o rio São Francisco e as Alagoas através dos Documentos da WIC (1637-1647). In: SILVA, Maria Angélica (Org.). **O olhar holandês e o novo mundo**. Maceió: EDUFAL, 2011.
- CORTESÃO, Jaime. **Teoria do Descobrimentos Portugueses**: a geografia e a economia da Restauração. Comunicações apresentadas ao Congresso do Mundo Português – 1940. Lisboa: Seara Nova, 1940.
- _____. **História do Brasil nos Velhos Mapas**. Tomo I. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores: Instituto Rio Branco, 1965.
- _____. **História do Brasil nos Velhos Mapas**. Tomo II. Lisboa: Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 2009.
- COSTA, Craveiro. **Maceió**. Maceió: Catavento, 2001.
- COSTA, Leonor. **O transporte no Atlântico**: as frotas do açúcar (1580-1663). Tese (Doutorado). 2001. Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2001.
- CORBAIN, Alain. **O território do vazio**: a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- CORREIA, Carlos Alberto Calinas. **A arte de navegar de Manoel Carlos Pimentel (as edições de 1699 e 1712)**. 2010. Dissertação (Mestrado) – Departamento de História, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2010.
- CURVELO, Arthur Almeida Santos de Carvalho. **O senado da Câmara de Alagoas do Sul**: governança e poder local no Sul de Pernambuco (1654-1751). 2014. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.
- DESCRIÇÃO de todo o marítimo da terra S. Cruz chamado vulgarmente, o Brazil. Feito por João Teixeira cosmographo de Sua Magestade. Anno 1640. Lisboa, Arquivos Nacionais Torre do Tombo, ANA, 2000.
- DIAS, Érika Simone de Almeida. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. In: CONGRESSO INTERNACIONAL ESPAÇO ATLÂNTICO DE ANTIGO REGIME: poderes e sociedades. **Actas...** Lisboa, 2005.
- _____. **<<As pessoas mais distintas em qualidade e negócio>>**: a Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa na segunda metade de Setecentos. 2013. Tese (Doutorado) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2013.

- DIAS, Geraldo J. A. Coelho. O mar e os portos como catalizadores de religiosidade. In: SEMINÁRIO O LITORAL EM PERSPECTIVA HISTÓRICA (SÉC. XVI A XVIII). **Actas...** Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p.277-283.
- DIAS, Marcelo Henrique. A floresta mercantil: exploração madeireira na capitania de Ilhéus no século XVIII. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 30, nº 59, p.193-214, 2010.
- DIEGUES JUNIOR, Manuel. Evolução urbana e social de Maceió no período republicano. In: COSTA, Craveiro. **Maceió**. Maceió: Edições Catavento, 2001.
- _____. **O Banguê das Alagoas**: traços da influência do sistema econômico do sistema econômico do engenho de açúcar na vida e na cultura regional. Maceió: EDUFAL, 2006.
- DIÉGUES, Antonio Carlos. **Ilhas e mares**: simbolismo e imaginário. São Paulo: HUCITEC, 1998.
- _____. Os Ex-votos marítimos da sala de milagres da Basílica do Senhor Bom Jesus de Iguape. In: DIÉGUES, Antonio Carlos (Org.). **A imagem das águas**. São Paulo: Hucitec, 2000.
- DUARTE, Abelardo. Notas sobre as fortificações holandesas em Alagoas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. XXIV, 1945-1946, p. 47-65.
- _____. Os primórdios do povoamento das Alagoas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. XXV, p. 7-33, 1947.
- _____. As características histórico-geográficas da cidade de Maceió. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. XXXVIII, p. 13-30, 1983.
- ESPÍNDOLA, Thomaz do Bom-Fim. **Geografia Alagoana ou descrição física, política e histórica da província das Alagoas**. Maceió: Edições Catavento, 2001.
- FARIA, Sheila de Castro. **A colônia em movimento**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.
- FEITOSA, Lenon dos Passos. **Origem histórica de Santa Luzia do Norte**. Santa Luzia do Norte: [s.n.], 2008.
- FERRARE, Josemary. **A cidade Marechal Deodoro**: do projeto colonizador português à imagem do “lugar colonial”. 2006. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, 2006.
- _____. **A cidade de Marechal Deodoro**: do projeto colonizador português à imagem do “lugar colonial”. Maceió: Edufal, 2013.
- FERRARE, J. et al (Coord.). **Projeto de Salvaguarda do Patrimônio Imaterial em Alagoas**: levantamento preliminar. Relatório Final - Equipe 3. Maceió, 2017.
- FERRARE, J. O. P; FORTES, C. N. R. Entre o porto dos franceses e o porto de Jaraguá: navegar, comercializar e fortificar. In: SEMINÁRIO ARQUITETURAS DO MAR, DA TERRA E DO AR: Arquitetura e Urbanismo na Geografia e na Cultura. Volume I. **Anais...** Lisboa: Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014, p.536-546.
- FERRREIRA, Nuno Martins. A Náutica na Reforma da Universidade de Coimbra, 1772: o fim do cargo de cosmógrafo mor e o nascimento das academias de ensino náutico. Artigos OLIVEIRA, Francisco Roque de (org.). **Cartógrafos para toda a terra**: produção e circulação do saber cartográfico ibero-americano: agentes e contextos. Lisboa: BNP; CEG - Universidade de Lisboa; CHAM - Universidade Nova de Lisboa e da Universidade dos Açores, 2015 (livro eletrônico).
- _____. **A institucionalização da Náutica em Portugal (1779-1807)**. 2013. Tese (Doutorado). Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2013.

FIGUEIREDO, Manoel de. **Hydrographia, exame de pilotos, no qual se contem as regras que todo Piloto deve guardar em suas navegações assi no Sol, variação dagulha, como no cartear, com algũas Regras da navegação de Leste, Oeste, com mais o Aureo numero, E paetas, Marès, & altura da Estrella Pollar. Com os Roteiros de Portugal pera o Brasil, Rio da Prata, Guinë, S. Thomé, Angolla, Indias de Portugal, & Catella.** Lisboa: Impresso por Vicente Aluzarez, 1625.

FORTES, Cynthia N. da Rocha. Porto, porta, ponte: o porto como espaço simbólico para o comércio escravista na formação do Brasil colonial. In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DO SERTÃO, 2. **Anais...** Delmiro Gouveia, out. 2015, p.497- 504.

FORTES, Manoel Azevedo. **Tratado do modo de fazer as cartas geográficas, assim da terra como do mar, e tirar as plantas das Praças, Cidades, e edificios com instrumentos, para servir de instruccam à fabrica das Cartas Geográficas da Historia Ecclesiastica , e Secular de Portugal.** Lisboa: Oficina de Pascoal da Sylva, Impressor de Sua Magestade, 1722.

_____. **O Engenheiro portuguez: dividido em dous Tratados. Tomo Segundo, que comprehende a fortificação regular e irregular, o ataque, e a defesa das Praças, e no Appendice o uso das Armas de guerra.** Lisboa: Oficina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio, 1729, vols. 1-2. Disponível em < www.bnportugal.pt>. Acesso em jul. 2014.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. **Abreviaturas:** manuscritos dos séculos XVI ao XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

_____. Repovoamento e urbanização no Brasil no século XVIII. In: PESSOTTI, Lucienne e RIBEIRO, Nelson Porto (Orgs.). **A construção da cidade portuguesa na América.** Rio de Janeiro: PoD, 2011.

GÂNDAVO, Pero de Magalhães. **Tratado da Terra do Brasil:** história da província Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil. Brasília: Senado Federal, 2008.

GARCIA, João Carlos; LOIS, Carla. Do oceano dos clássicos aos mares dos impérios: transformações cartográficas do Atlântico Sul. **Anais do Museu Paulista**, v.17, n.2, jul-dez 2009.

GIANESELLA, Rubens Ramos. **Paisagens no tempo:** vilas litorâneas paulistas. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

_____. Gênese urbanas do colonialismo: síntese de encontros culturais. **Anais do Museu Paulista**, v.20, n.1, p.165-200, jan.-jun.2012.

GOMES, Laurentino. **1808:** como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2007.

GRUZINSKI, Serge. **As quatro partes do mundo:** história de uma mundialização. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Edusp, 2014.

GUEDES, Max Justo. A carta náutica de Piri Reis (Piri Reis Haritasi), 1513. In: **Anais do Museu Paulista**, São Paulo. N. Sér. V.17. n. 1. p.95-111. jan.-jun., 2009.

_____. Introdução. In: COSTA, Antônio Gilberto (Org.). **Roteiro prático de cartografia: da América portuguesa ao Brasil Império.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.

NOGUEIRA, Patrícia Moreira. Considerações sobre os relatórios de visitas ad limina apostolorum do bispado de Pernambuco (1680-1746): aspectos históricos e historiográficos. **Revista de fontes**, Guarulhos, N. 2, 1º semestre de 2015.

NONORATO, Cezar. Os afrodescendentes e a comunidade portuária do Rio de Janeiro do final do século XIX ao início do século XX. **Revista Crítica Histórica**, Ano VII, n. 13, p. 1-20, jun. 2016.

INFORMAÇÃO Geral da Capitania de Pernambuco, 1749. **Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, v.XXVIII, 1908.

JABOATÃO, Frei Antonio de Santa Maria. **Novo Orbe Serafico Brasilico ou Chronica dos Frades Menores da Provincia**. Volume I. Rio de Janeiro: Typ. Brasiliense de Maximiano Gomes Ribeiro, 1859.

JOHNSON, Harold; SILVA, Maria Beatriz Nizza. **Nova História da Expansão Portuguesa: o Império Luso Brasileiro 1500-1620**. Volume VI. Lisboa: Editorial Estampa, 1992.

JORGE, Adriano Augusto de Araújo. A guerra holandesa sob o ponto especial de vista de suas repercussões sobre o território de Alagoas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**. Maceió, v. III, n.1, p. 29-66, dez. 1901.

_____. Notícias sobre os povos indígenas que estacionavam no território do atual Estado de Alagoas ou costumava trazer a suas plagas repetidas correrias. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. III, n.1, p. 67-84, 1901.

JUSTINIANO, F; OLIVEIRA, M. A. R. de. **Barroco e Rococó nas Igrejas do Rio de Janeiro**. Brasília: IPHAN: Programa Monumenta, 2008.

KNIVET, Anthony. **As incríveis aventuras e estranhos infortúnios de Anthony Knivet: memórias de um aventureiro inglês que em 1591 saiu de seu país com o pirata Thomas Cavendish e foi abandonado no Brasil, entre índios e canibais e colonos selvagens**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008.

LAET, Joannes de. **Historia ou annaes dos feitos da Companhia Privilegiada das Indias Occidentaes desde o seu começo até o fim do anno de 1636**. Vol. I. Rio de Janeiro: Officinas Graphics da Biblioteca Nacional, 1916.

_____. **Historia ou annaes dos feitos da Companhia Privilegiada das Indias Occidentaes desde o seu começo até o fim do anno de 1636**. Vol. II. Rio de Janeiro: Officinas Graphics da Biblioteca Nacional, 1925.

LEITE, Serafim. **Cartas dos primeiros Jesuítas do Brasil**. São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, v. III, 1954.

LÉRY, Jean. Viagem à Terra do Brasil, 1576. In: **CADERNOS da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica**. Caderno nº10. São Paulo: [s.n.], 1998. (Série documentos históricos).

LIMA, Ivan Fernandes. **Ocupação espacial do Estado de Alagoas**. Maceió: [s.n.], 1997.

_____. **Maceió a cidade restinga: contribuição ao estudo geomorfológico do litoral alagoano**. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, Cepal, 2010.

LIMA JÚNIOR, Félix. **Fortificações Históricas de Maceió**. Maceió: Departamento Estadual de Cultura, 1966.

LINDOSO, Dirceu. **A utopia armada: rebelião de pobres nas matas do Tombo Real**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

_____. **Formação de Alagoas Boreal**. Maceió: Edições Catavento, 2000.

LINS, Enio. Maceió, vista de 1757. **Gazeta de Alagoas**. Maceió: Caderno B, p.12, junho de 2002.

- LISBOA, Balthazar da Silva. Ensaio da física vegetal dos bosques de Ilhéus. (manuscrito da Biblioteca Nacional de Portugal). Lisboa, 1801-1803.
- LOPES, Myriam Bahia Lopes. Porto, Porta, Poros. In: BRESCIANI, Stella. **Imagens da cidade**: séculos XIX e XX. São Paulo: Ed. Marco Zero, 1993.
- MACHADO, Maria Márcia Magela; MACHADO, Théa Mirian Medeiros; HAMAKAGAWA, Paulo José. As rotas marítimas do Brasil colônia, os suprimentos e as mercadorias a bordo. In: SIMPÓSIO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 1. **Anais...** Paraty, mai. 2011.
- MACHADO, Roseline Vanessa Oliveira. Pernambuco no papel: o desenho de seis vilas no contexto da representação iconográfica de Albernaz, Marcgraave e Post. 2009. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. Mundos em miniatura: aproximação a alguns aspectos da cartografia portuguesa do Brasil (séculos XVI a XVIII). **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v.17, n.1, jan.-jun. 2009, p.69-94.
- MARX, Murilo. **Cidade no Brasil, terra de quem?**. São Paulo: EDUSP: Nobel, 1991.
- MCCREERY, David. Coastal shipping in Northeast of Brazil under the Empire, 1820-1870. **International Journal of Maritime History**, p.55-80, dez. 2008.
- MEDEIROS, Guilherme de Souza. Arte da navegação e conquista europeia do Nordeste do Brasil: capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos séculos XVI e XVII. 2001. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2001. (Dissertação de mestrado).
- MELLO, José Antônio Gonçalves de. **Fontes para a história do Brasil Holandês**. A administração e a conquista. Recife: Minc. Secretaria da cultura; 4ª Diretoria Regional da SPHAN; Fundação Nacional Pró-Memória, 1985.
- _____. **Fontes para a história do Brasil Holandês**. A economia açucareira. Recife: Minc. Secretaria da cultura; 4ª Diretoria Regional da SPHAN; Fundação Nacional Pró-Memória, 1981.
- _____. **João Fernandes Vieira mestre-de-campo do Terço de Infantaria de Pernambuco**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.
- MENEZES, Afrânio Farias de. **A Reserva da Biosfera da Mata Atlântica do Estado de Alagoas**. São Paulo: Conselho Nacional da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, 2010. (Caderno da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica: Série Estado e Regiões da RBMA, n.29), p.28.
- MENEZES, Catarina Agudo. **A escrita no chão**: a formação do território de Alagoas por meio de fontes coloniais. 2011. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2011.
- _____. Nas entrelinhas da cartografia: Nuances do território alagoano através dos mapas de João Teixeira Albernaz. In: SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 5. Petrópolis, 2013.
- _____. **Alagoas além do açúcar**: diversidade econômica e formação do território no século XVIII. 2017. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- MENEZES, Joze César de. Idéa da população da Capitania de Pernambuco e das suas anexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações notáveis, agricultura, número de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, aumento que estes tem tido & desde o ano de 1774 em que tomou posse do Governador das mesmas Capitanias o Governador e Capitaim General... **Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**, vol. XL. Rio de Janeiro, 1923.

- MILLER, Shawn William. Portuguese conservation and Brazil's colonial timber.
- MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. O Sistema de defesa da Barra e porto do Recife no século XVII. **Clio Arqueológica**, Recife, n.16, vol. 1, p.187-101, 2003.
- _____. Fortes, paliçadas e redutos enquanto estratégia da política de defesa portuguesa (o caso da capitania de Pernambuco 1654-1701). 2006. Dissertação (Mestrado) – Recife, Pós Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, 2006.
- MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flávia Nico. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins** [online], 15, 2012, posto online em 18 Junho 2012. URL: <http://confins.revues.org/7685>; DOI: 10.4000/confins.7685. Acessado em out. 2013.
- MOREIRA, José Mendonça de Mattos. As matas das Alagoas: providências acerca dela e sua descrição. In: ALMEIDA, Luiz Sávio de. (Org.). **Mata e Palmares em Alagoas**. Arapiraca: Edufal, 2004.
- MORENO, Diogo de Campos. **Rezão do estado do Brasil, (c. 1616)**. Edição facsimilada do Códice da Biblioteca Pública do Porto. Lisboa: Edições João Sa da Costa, 1999.
- _____. Relação das Praças Fortes, povoações e cousas de importancia que sua Majestade tem na costa do Brasil, fazendo os princípios dos baixios ou Ponta de São Roque para o sul do Estado e a defesa delas, de seus frutos e rendimentos, feita pelo Sargento Mor desta Costa Diogo de Campos Moreno no ano de 1609. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco**, Recife, vol. 57, 1984, p. 186-244.
- MORNAY, Carlos de. Ligeiras notas da topografia das Alagoas. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. III, n.2, 1901, p. 81-87.
- MOURA FILHA, Maria Berthilde. **De Filipéia à Paraíba: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil, séculos XVI-XVIII**. 2004. Tese (Doutorado). – Departamento de Ciências e Técnicas do Patrimônio, Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2004.
- MUNIZ, Bianca M., SILVA, Maria Angélica da. Penedo: no meio do caminho tinha um forte. In: SILVA, Maria Angélica da (Org.). **O olhar holandês e o novo mundo**. Maceió: Edufal, 2011.
- MUNIZ, Bianca M. Penedo: o forte holandês não era de pedra. **O Diário das Alagoas**, Maceió - Alagoas, 13 jul. 2014.
- _____. Desvendando imagens: aspectos da reconstituição virtual do forte Maurício através da cartografia histórica holandesa. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 1, **Anais...** Paraty, 2011.
- NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do Nascimento. Entre os rios e o mar aberto: Pernambuco, os portos e o Atlântico no Brasil Holandês. In: GALVÃO et. al. **Brasil Holandês: história, memória e patrimônio compartilhado**. São Paulo: Alameda, 2012.
- NIEUHOF, Joan. **Memorável viagem terrestre e histórica ao Brasil**. São Paulo: Livraria Martins, 1942.
- NOGUEIRA, Edith Maria Rocha Cavalcanti. **Plano de proteção do núcleo de Jaraguá**. Maceió: [s.n.], 1981.
- NUNES NETO, Francisco Antonio. **A invenção de uma tradição: a Festa do Nosso Senhor do Bonfim em jornais baianos**. 2014. Tese (Doutorado) – Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Prof. Milton Santos, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2014.
- O TOMBO do Mosteiro de São Bento de Olinda. Publicado em Comemoração do duplo bicentenário das batalhas dos Montes Guararapes 1648-1649. Recife: Imprensa Oficial, 1948.

OKUNEVA, Olga. Ensaio sobre o mapa <<Brasil>> de G. Gastaldi pertencente ao Delle navigatione e viaggio de G. B. Ramusio (1556, 1565, 1606). **Terra Brasilis (Nova Série)** [Online], 2 | 2013, posto online no dia 21 Junho 2013, consultado o 30 Setembro 2016. URL : <http://terrabrasilis.revues.org/715> ; DOI: 10.4000/terrabrasilis.715.

OLIVEIRA, M. A. Vidal de. **Roteiro da Costa do Brasil do Rio Mossoró ao Rio de S. Francisco do Norte**. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1864.

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. **As fortificações portuguesas de Salvador quando cabeça do Brasil**. Salvador: Fundação Gregório de Mattos, 2004.

_____. **As fortalezas e a defesa de Salvador**. Brasília: Iphan e Programa Monumenta, 2008.

OPÚSCULO da descrição geográfica e topográfica, física, política e histórica, do que unicamente respeita à Província de Alagoas no Império do Brasil. Por um brasileiro. Rio de Janeiro: Typografia de Berthe e Haring, 1844.

PAIVA, Eduardo França. **“Dinâmicas de mestiçagens” na ibero-América: definições** (no prelo).

PEDROSA, Maria Carnaúba. De Ouvidor-Geral a Conservador das Matas: Estratégias políticas e econômicas de José Mendonça de Matos Moreira (Comarca das Alagoas, 1779-1798). In: CAETANO, Antonio Filipe Pereira (Org.). **Alagoas colonial: construindo economias, tecendo redes de poder e fundando administrações** (século XVII-XVIII). Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

PEDROSA, José Fernando de Maya. **Histórias do velho Jaraguá**. Maceió: [s.n.], 1998.

PEIXOTO, Arthur Vieira. **Floriano: memórias e documentos**. Biografia do Marechal Floriano Peixoto, v.I. Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1939.

PIMENTEL, Manoel. **Arte practa de navegar, & roteiro das viagens, & costa martitimas do Brasil, Guine, Angola, Indias e Ilhas orientais, e occidentais. Agora novamente emendado e acrescentado o Roteiro da costa de Espanha, & Mar Mediterraneo**. Lisboa: Officina de Bernardo da Costa Carvalho, 1699.

_____. **Arte de Navegar, em que se ensinam as regras praticas, e o modo de cartear pela Carta plana, & reduzida, o modo de graduar a Bastilha por via de números; & muitos problemas uteis à Navegação; & roteiro das viagens, e costas maritimas, de Guiné, Angola, Brasil, Indias, & Ilhas Occidentaes, & Orientaes, Agora novamente emendado, & acrescentada muitas derrotas novas por Manoel Pimentel, Fidalgo da Casa de S. Magestade, & Cosmographo mór do Reyno, & Senhorios de Portugal**. Lisboa: Officina Real DESLANDESIANA, 1712.

POLÓNIA, Amélia. Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas (1596-1648): Subsídios para o seu estudo. **Revista da Faculdade de Letras, História**, Porto, Série II, vol, XII, p.271-353, 1995.

_____. European seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis. **Cahiers de la Méditerranée**, n. 80, 2010, dez. 2010.

PRADO Júnior, Caio. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Brasiliense, 2012.

QUEIROZ, Álvaro. O clero das Alagoas no Arquivo Ultramarino. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. XLVII, p. 169-186, 2005-2009.

_____. **Notas de história da Igreja nas Alagoas**. Maceió: EDUFAL, 2015.

RAMUSIO, Giovan Battista. **Terzo Volume delle Navigazioni et Viaggi, nel quale si contengono le Navigazioni al Mondo Nuovo, à gli Antichi incognito, fatte da Christoforo Colombo Genovese, [...] & accresciuti poi da Fernando Corteze, da Francesco Pizarro,**

& altri valorosi Capitani, in diverse parti delle dette Indie, in nome di Carlo V imp [...]. Venetia, Nella Stamperia de Giunti, 1556.

RAVINA, Agustín Guimerá. Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII): uma aproximação Metodológica. In: SEMINÁRIO O LITORAL EM PERSPECTIVA HISTÓRICA (SÉC. XVI A XVIII). **Actas...** Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p.287-305.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

_____. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial.** São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial do Estado: Fapesp 2000.

RICARDO, Sílvia Carvalho. **As redes mercantis no final do século XVI e a figura do Mercador João Nunes Correia.** 2006. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola - Rio de Janeiro, 1780-1860).** 2000. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2000.

_____. Um perfil de cargos e funções na Marinha Mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. **Anos 90**, Porto Alegre, v. 22, n. 42, p. 295-324, dez. 2015.

ROLIM, Alex. Caos administrativo e atuação eclesiástica (Vila das Alagoas, C.1770). In: CAETANO, Antonio Filipe Pereira (Org.). *Alagoas colonial: construindo economias, tecendo redes de poder e fundando administrações (século XVII-XVIII).* Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso brasileiro: 1500-1808. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 18, n. 36, 1998. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-01881998000200010&script=sci_arttext>. Acesso em ago. 2017.

_____. Portos do Brasil colonial. In: DOMINGUES, A. e MOURA, Denise A. Soares. (Org.). **Histórias do Atlântico português.** São Paulo: Editora Unesp, 2014.

SALVADOR, Frei Vicente. **História do Brasil.** Rio de Janeiro: São Paulo: Weiszflog Irmãos, 1918. Disponível em: < <http://www.brasiliana.usp.br/> >. Acesso em set. 2016.

_____. **História do Brasil (1500-1627).** Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013.

SAMPAIO, Antônio Heliodoro Lima. **Formas urbanas: cidade real & cidade ideal contribuição ao estudo urbanístico de Salvador.** Salvador: Quarteto Editora: PPGAU-FAU UFBA, 2015.

SANT'ANA, Moacir Medeiros de. **Jaraguá de outros tempos. Maceió:** [s.n.], 1999. (Material datilografado pertencente ao acervo do Arquivo Público de Alagoas).

_____. **Contribuição à História do açúcar.** Edição fac-símile. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, Cepal, 2011.

SANTA TERESA, João de. **Istoria delle guerre del Regno del Brasile : accadute tra la corona di Portogallo e la Republica di Olanda, composta, ed offerta alla sagra reale maesda di Pietro Secondo, Re di Portogallo & C. dal P. F. Gio. Gioseppe di S. Teresa Carmelitano Scalzo:** Parte prima e Parte seconda. Roma: Nella Stamperia Degl' Eredi Del Corbelletti, 1698.

SANTOS, Fabiano Vilaça dos. Além da anedota: uma revisão da trajetória do governador Sebastião Francisco de Melo e Póvoas. **Revista Acervo**, Rio de Janeiro, v.25, n.1, p.139-160, jan./jul. 2012.

SHAW, Carlos Martínez. La ciudad y el mar. La ciudad marítima y suas funciones em el Antigo Régimen. **Manuscrits**, n. 15, pp. 257-278, 1997.

SILVA, Antonio Moraes. **Diccionario da lingua portugueza** - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por ANTONIO DE MORAES SILVA. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813.

SILVA, Gian Carlo de Melo. Aspectos de uma sociedade escravista: Santa Luzia do Norte – Comarca das Alagoas – Capitania de Pernambuco (século XVI-XVIII). In: CARVALHO, Maria de e SILVA, Gian Carlo de Melo. **África & Brasil: Histórias que cruzam o Atlântico** (séculos XVI-XIX).

SOUZA, Gabriel Soares de. **Tratado Descritivo do Brasil em 1587**. Rio de Janeiro: Topographia Universal Laermmert, 1851. Disponível em: < <http://www.brasiliana.usp.br/> >. Acesso em set. 2016.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: Hd livros, 1996.

TEIXEIRA, Manuel C. Os modelos urbanos brasileiros das cidades portuguesas. In: PESSOTTI, Lucienne e RIBEIRO, Nelson Porto (Orgs.). **A construção da cidade portuguesa na América**. Rio de Janeiro: PoD, 2011.

TEIXEIRA, Rubenilson Brazão. Os nomes da cidade no Brasil colonial. Considerações a partir da capitania do Rio Grande do Norte. **Mercator**, Fortaleza, ano 2, n. 3, p. 53-60.

_____. **Da cidade de Deus à cidade dos homens: a secularização do uso, da forma, e da função urbana**. Natal: EDUFRN, 2009.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. **História geral do Brasil antes da sua separação e independência de Portugal**. Rio de Janeiro: Laermmert, 1870.

VIDAL, Laurent. La présence française dans le Brésil colonial au XXVI^e siècle. **Cahiers des Amériques latines**, n. 34, 2000, p.17-38.

VILHENA, Luís dos Santos. Notícias brasílicas contidas em cartas escritas na cidade da Bahia por um amigo a outro, em Lisboa, debaixo de nomes alusivos, para servirem de elementos a história à historiografia brasílica, oferecidos ao Ilmo e Exmo Sr. Dr. Rodrigues de Souza Coutinho, do Conselho d'Estado, Ministro e Secretário da Repartição da Fazenda (...). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas**, Maceió, v. II, n.13, p. 97-102, jun. 1881.

ZAMARIANO, Márcia. Cartografiação de dados toponímicos no Brasil: perspectiva historiográfica. **Revista do GELNE**, Natal, Vol. 14 Número Especial, p.77-98, 2012.

ANEXO A

Documentação Textual



ACERVOS CONSULTADOS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa, Portugal)

AHM – Arquivo Histórico Militar (Lisboa, Portugal)

APA – Arquivo Público de Alagoas (Maceió, Brasil)

IHGAL – Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas (Maceió, Brasil)

Biblioteca do Mosteiro de São Bento (Olinda, Brasil)

RELAÇÃO DOCUMENTOS ESTUDADOS**ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO**

Manuscritos avulsos referentes à capitania de Pernambuco

DOC. 1

CARTA do [mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco], Francisco Barreto, ao rei [D. João IV], sobre as fortificações que serão necessárias na capitania de Pernambuco

Cota: AHU_CU_015, Cx. 6, D. 534 / ano:1655

DOC. 2

CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Bernardo de Miranda Henriques, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre a ausência dos procuradores do donatário Duarte de Albuquerque Coelho naquela capitania para tomar conta de suas rendas, e sobre o envio de madeiras para a Ribeira das Naus

Cota: AHU_CU_015, Cx. 9, D. 900 / ano: 1670

DOC. 3

CARTA do [superintendente das Fortificações da capitania de Pernambuco], João Fernandes Vieira, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre reparo das fortalezas da dita capitania, solicitando casais de açoreanos para ocupar terras da costa a fim de prevenir invasões; pedindo, também, mestres artesãos a fim de suprir ausência de mão-de-obra especializada; informando acerca das expedições enviadas para descobrir novas terras nos sertões da mesma

Cota: AHU_CU_015, Cx. 11, D. 1029 / ano: 1675

DOC. 4

REQUERIMENTO do artilheiro e ajudante das Fortificações do Recife, Antônio José de Lemos, ao rei [D. João V], pedindo confirmação da carta patente

Cota: AHU_CU_015, Cx. 53, D. 4634 / ano: 1739

DOC. 5

INFORMAÇÃO do Conselho Ultramarino sobre os serviços de Antônio José de Lemos, ajudante das Fortificações na capitania de Pernambuco

Cota: AHU_CU_015, Cx. 58, D. 4997 / ano: 1743

DOC. 6

CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Henrique Luís Pereira Freire de Andrada, ao rei [D. João V], sobre nomeação de pessoas para o posto de capitão de uma Companhia que foi de Itamaracá, vago pelo falecimento de Gaspar Nunes Ferreira, sendo nomeado Antônio José de Lemos

Cota: AHU_CU_015, Cx. 58, D. 5012 / ano:1743

DOC. 7

REQUERIMENTO do capitão de Infantaria da capitania de Pernambuco, Antônio José de Lemos, ao rei [D. José I], pedindo licença para passar à Corte

Cota: AHU_CU_015, Cx. 73, D. 6097 / ano: 1752

DOC. 8

REQUERIMENTO dos oficiais e demais soldados da Companhia do Regimento de Infantaria de Pernambuco, da qual é capitão Antônio José de Lemos, ao rei [D. José I], pedindo para permanecerem sob a direção do dito capitão ao invés de serem enviados para a ilha de Itamaracá

Cota: AHU_CU_015, Cx. 73, D. 6165 / ano: 1752

DOC. 9

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís José Correia de Sá, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre a averiguação feita na baía da Traição, em parceria com o piloto da barra do Recife e patrão-mor, Antônio de Oliveira, e com o capitão da Paquete, João de Oliveira

Cota: AHU_CU_015, Cx. 78, D. 6526 / ano: 1755

DOC. 10

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís José Correia de Sá, sobre as diligências referentes ao Projeto da Baía da Traição e da Barra de Jaraguá.

Cota: AHU_CU_015, Cx. 79, D. 6579 / ano: 1755

DOC. 11

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre as negociações da madeira naquela capitania e as dificuldades no pagamento da madeira..

Cota: AHU_CU_015, Cx. 83, D. 6900 / ano: 1757

DOC. 12

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as medidas tomadas para fortalecer a defesa da capitania devido as guerras proclamadas na Europa.

Cota: AHU_CU_015, Cx. 98, D. 7668 / ano: 1762

DOC. 13

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre as medidas tomadas para a segurança daquela capitania e informando as carências dos regimentos e o estado das guarnições das fortalezas e fortificações

Cota: AHU_CU_015, Cx. 98, D. 7688 / ano: 1762:

DOC. 14

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a prorrogação do contrato de pau-brasil por mais nove anos pelos contratadores Davi Purry e Gerard Devime, e informando que a remessa de pau-brasil teria baixado de trinta para vinte mil quintais de pau-brasil anuais; acerca da ordem de se enviar e armazenar apenas madeiras de boa qualidade, de se separar e queimar as que não forem legítimas e as providências para se evitar qualquer extravio ou descaminho delas

Cota: AHU_CU_015, Cx. 122, D. 9283 / ano:1776

DOC. 15

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o envio da fatura e conhecimentos da carga de madeira transportada no porto de Jaraguá, no paquete Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José

Cota: AHU_CU_015, Cx. 142, D. 10465 / ano: 1781

DOC. 16

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando a fatura e conhecimento da carga de madeira transportada, do porto de Jaraguá, no paquete Nossa Senhora de Glória, Remédios e São José

Cota: AHU_CU_015, Cx. 145, D. 10596 / ano: 1782

DOC. 17

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada no porto do Recife do paquete Real, vindo do porto de Jaraguá, trazendo a relação de madeiras, e acerca da punição de dois marinheiros do mesmo paquete, por desatenção para com o ouvidor daquela comarca

Cota: AHU_CU_015, Cx. 145, D. 10598 / ano:1782

DOC. 18

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando o mapa, fatura, conhecimento e recibo da carga de madeira para construção, transportada do porto de Jaraguá pelo paquete Nossa Senhora da Glória Remédios e São José

Cota: AHU_CU_015, Cx. 146, D. 10697 / ano: 1783

DOC. 19

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo os papéis, informações e providências acerca da chegada de uma embarcação inglesa, Machre, na baía de Jaraguá em Alagoas, informando as mortes ocorridas a bordo e a partida da mesma embarcação

Cota: AHU_CU_015, Cx. 160, D. 11504 / ano:1787

DOC. 20

REQUERIMENTO do contratador do pau-brasil, Geraldo Devisme, à rainha [D. Maria I], pedindo providências relativas a conservação das matas de pau-brasil e a regulamentação do corte da mesma madeira

Cota: AHU_CU_015, Cx. 160, D. 11531 / ano: Post. 1787

DOC. 21

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o desempenho dos ouvidores da dita capitania, Antônio Xavier de Moraes Teixeira Homem, e de Alagoas, José de Mendonça de Matos Moreira, nas diversas atividades em que os encarregou, e pedindo a conservação de ambos nos respectivos cargos

Cota: AHU_CU_015, Cx. 168, D. 11922 / ano:1789

DOC. 22

OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as

providências relativas ao corte irregular de madeiras, praticado por Antônio Manoel Prata, e acerca do interesse de sesmeiros nas terras com matas

Cota: AHU_CU_015, Cx. 169, D. 11927 / ano: 1789

DOC. 23

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a necessidade de se expandir o telheiro das madeiras, informando os preços dos cortes das mesmas, o envio de embarcações a Alagoas, visando reduzir o custo dos fretes, e a Fernando de Noronha

Cota: AHU_CU_015, Cx. 171, D. 12082 / ano: 1790

DOC. 24

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre as providências relativas ao embarque e transporte das madeiras armazenadas na Paraíba e informando ter feito a vistoria nas matas das Alagoas

Cota: AHU_CU_015, Cx. 174, D. 12203 / ano: 1790

DOC. 25

OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o carregamento de madeiras no pacote Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José com destino a Corte, remetendo mapa da carga, conhecimentos e relação das despesas feitas no carregamento

Cota: AHU_CU_015, Cx. 182, D. 12656 / ano: 1792

DOC. 26

OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interino da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa Coutinho, informando sobre a situação de ruína em que se encontram as matas das Alagoas, a necessidade de se criar o lugar de superintendente das Matas da comarca das Alagoas, e indicando para o dito lugar o ouvidor daquela comarca, José de Mendonça de Matos Moreira

Cota: AHU_CU_015, Cx. 195, D. 13420 / ano: 1796

DOC. 27

CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, à rainha [D. Maria I], informando sobre o estado de ruína em que se encontram as matas das Alagoas, a necessidade de se criar o lugar de superintendente das Matas da Comarca das Alagoas, e indicando para o dito lugar o ouvidor daquela comarca, José de Mendonça de Matos Moreira

Cota: AHU_CU_015, Cx. 195, D. 13421 / ano: 1796

DOC. 28

CARTA (3ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, à rainha [D. Maria I], sobre a ordem recebida para fazer conservar as matas da capitania e administrar os cortes regulares de madeiras em benefício da Fazenda Real

Cota: AHU_CU_015, Cx. 197, D. 13573 / ano: 1797

DOC. 29

OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o

pedido que fez o desembargador e ouvidor, José de Mendonça de Matos Moreira, e a câmara das Alagoas para se criar o ofício de superintendente das Matas naquela comarca

Cota: AHU_CU_015, Cx. 198, D. 13623 / ano: 1797

DOC. 30

OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a necessidade de fazer voltar ao seu lugar o ouvidor geral das Alagoas, José de Mendonça de Matos Moreira, que foi enviado para trabalhar na Bahia

Cota: AHU_CU_015, Cx. 199, D. 13667 / ano: 1798

DOC. 31

OFÍCIO do [intendente da Marinha da capitania de Pernambuco], Pedro Sheverim ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando pela galera Elisa a planta da baía de Jaraguá, as sementes do pau de angelim, informando acerca do corte de madeiras nas Alagoas e, pedindo o pagamento de seu ordenado

Cota: AHU_CU_015, Cx. 205, D. 13991 / ano: 1798

DOC. 32

CARTA (1ª via) da [Junta Governativa da capitania de Pernambuco] ao príncipe regente [D. João], sobre a ordem para nomear o bacharel José de Mendonça de Matos e Moreira, para servir como juiz conservador das matas de Alagoas

Cota: AHU_CU_015, Cx. 214, D. 14501 / ano: 1800

Manuscritos avulsos referentes à capitania de Alagoas

DOC. 33

INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços do capitão Miguel da Cunha Leite em Alagoas, como juiz dos Órfãos, escrivão da câmara, juiz ordinário e capitão de Infantaria da ordenança, tendo entrado no Palmar, acudir à fortificação do porto dos franceses e reedificação da igreja matriz da dita vila.

Cota: AHU_CU_004, Cx. 1, D. 1 / ano: ca. 1680

DOC. 34

REQUERIMENTO de Catarina de Araújo, viúva de Severino Correia da Paz, moradora no termo da vila de Alagoas do Sul, ao rei [D. João V] a pedir provisão de confirmação da troca de património entre seus filhos, sacerdote do hábito de São Pedro, padre António Correia Pais, com terras no sítio de Santo Amaro termo da vila de Alagoas do Sul, e Mariana de Araújo casada com António de Araújo Barbosa, com terras na freguesia de Alagoas do Norte, chamada a Setuba, onde fizeram um engenho de açúcar.

Cota: AHU_CU_004, Cx. 1, D. 33 / ano: ant. 1725

DOC. 35

Listas (17) dos capitães, oficiais e praças das companhias da vila de Alagoas e seu termo

Cota: AHU_CU_004, Cx. 2, D. 135 / ano: ca. 1750

DOC. 36

CARTA do vigário da igreja matriz da freguesia de Santa Luzia de Alagoa do Norte Jerónimo de Brito Bezerra ao rei [D. José] sobre a necessidade de construção de

fortalezas nas enseadas para defesa das barras contra os navios estrangeiros, a falta de bens e endividamento dos moradores e dos senhores de engenhos, e solicita esmola e paramentos para acudir à reedificação da igreja, envio de um navio de mercadorias para trocar pelos efeitos da terra, licença para mandar embarcação a Angola ou Costa da Mina para comprar escravos

Cota: AHU_CU_004, Cx. 3, D. 195 / ano: 1770

DOC. 37

OFÍCIO dos oficiais da Câmara da vila de Atalaia ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho] sobre a necessidade e vantagens de se estabelecer um ministro superintendente, o ouvidor-geral de Alagoas José de Mendonça de Matos Moreira, para acautelar a conservação das matas, denominadas dos Palmares e as dos campos de Inhaum, de madeiras para a construção naval na Bahia, Pernambuco e Arsenal de Lisboa, fazendo a inspeção e demarcação delas para o serviço real e para a agricultura e subsistência dos povos da comarca

Cota: AHU_CU_004, Cx. 3, D. 248 / ano: 1796

DOC. 38

CARTA de Bento Bandeira de Melo ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho] sobre a geografia, navegação, comércio e produções de Alagoas e a conveniência de se criar governo independente do de Pernambuco, à semelhança do que fez para a Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará

Cota: AHU_CU_004, Cx. 3, D. 265 / ano: 1797

DOC. 39

INSTRUMENTO DE JUSTIFICAÇÃO a favor de José Joaquim de Brito, mestre do bergantim português denominado Pérola do Norte, fabricado nas Alagoas, senhorios António Luís Fernandes e Companhia

Cota: AHU_CU_004, Cx. 4, D. 279 / ano: 1799

DOC. 40

INSTRUMENTO DE JUSTIFICAÇÃO a favor de Francisco Inácio Xavier, mestre da corveta portuguesa denominada Nossa Senhora da Conceição e Senhor do Bonfim, fabricada nas Alagoas, senhorio Joaquim Quintela

Cota: AHU_CU_004, Cx. 4, D. 280 / ano: ant. 1799

DOC. 41

REQUERIMENTO do cabo de esquadra da 6ª Companhia dos Homens Pardos Auxiliares, Manuel Gonçalves Medina, morador na vila de Alagoas, ao príncipe regente [D. João] a pedir ordem para regressar livremente a sua casa e companhia dos pais devido à ordem de prisão dada pelo ouvidor-geral de Alagoas por apreensão de canoa de Inácio da Costa quando acudiu com a sua companhia à entrada de corsário francês na barra de Jaragoá

Cota: AHU_CU_004, Cx. 4, D. 285 / ano: ant. 1800

DOC. 42

REQUERIMENTO de Francisco António de Sousa, negociante e natural de Pernambuco e residente na barra de Jiquiá da Praia, termo da Vila Real de São José do Poxim, ao príncipe regente [D. João] a pedir providências devido a penhoras e arrematação de seus bens, praticados pelo ex-ouvidor-geral da comarca de Alagoas Manuel Joaquim Pereira de Matos Castelo Branco, relativamente aos impostos que cobrou às embarcações e quilhas que entraram no estaleiro em que faz construção de navios para o seu comércio e para venda nos portos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco

Cota: AHU_CU_004, Cx. 5, D. 396 / ano: ant. 1804

DOC. 43

OFÍCIO do governador de Alagoas Sebastião Francisco de Melo e Póvoas ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito] sobre a impossibilidade de se consertar e apetrechar de sobresselentes o brigue Escuna Real.

Cota: AHU_CU_004, Cx. 7, D. 472 / ano: 1818

DOC. 44

OFÍCIO do governador de Alagoas Sebastião Francisco de Melo e Póvoas ao conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito] sobre a construção da corveta de guerra que denominou de Rainha Carlota, e de que foi encarregado o mestre de Obras Públicas de Alagoas, Ângelo Dias Gomes, do qual envia requerimento em que pede promoção ao posto de Segundo Tenente da Armada Real, com o soldo da patente.

Cota: AHU_CU_004, Cx. 7, D. 473 / ano: 1821

ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR

DOC. 45

EXAME realizado pelo sargento-mor Miguel Vellozo da Siveira Nobrega de Vasconcellos nas barras da costa marítima da Província de Alagoas em 15 de abril de 1822.

DOC. 46

PLANTA e Perfil da Bateria Nacional do Espirito Santo para a defesa da Barra do Francez que de Ordem do Governo Provincial da Provincia das Alagoas esta Construindo Miguel Vellozo da Siveira Nobrega de Vasconcellos, Sargento-Mór do Regimento de Milicias da Villa do Penedo.

DOC. 47

PLANTA da Bateria Nacional Real de São João para a defesa da Barra de Jaraguá construída por João Eduardo Pereira Collaço Azevedo Major d'ArtilhariaCota: PT/AHM/DIV/2/01/02/18; ano: 1822.

ARQUIVO PÚBLICO DE ALAGOAS

DOC. 48

ESCRITURA de Terras no Porto de Massayó.

Caixa 58 / anos: 1741-1742; 1752

DOC. 49

LIVRO de Receitas e Despesas da Real Mesa do Consulado de Jaraguá.

Caixa: 4373 / ano: 1821-1822

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE ALAGOAS

DOC. 50

2º LIVRO de vereações de Santa Maria Madalena da Lagoa do Sul, contendo registro de ordens Régias, patentes e diversas providências 1666/1681 Documento 00006; Caixa 01; Pacote 02; Doc. 01; ano: 1666-1681

DOC. 51

LIVRO de Registro da Aclamação da vila de Maceió, 13 de dezembro de 1816
Documento 00102; Caixa 03; Pacote 02; Doc. 02; ano: 1816

BIBLIOTECA DO MOSTEIRO DE SÃO BENTO EM OLINDA**DOC. 52**

CARTA DE DOAÇAM DE SINCO Legoas de terra ao Mosteyro de Sma Bento da cidade de Olinda sitas na Paripoeira limites a Alagoa.

O TOMBO do Mosteiro de São Bento de Olinda. Publicado em Comemoração do duplo bicentenário das batalhas dos Montes Guararapes 1648-1649. Recife: Imprensa Oficial, 1948, p. 524-529.

DOC. 53

DECLARAÇAM FEITA POR DIOGO Vieira sobre a Terra das Alagoas.

O TOMBO do Mosteiro de São Bento de Olinda. Publicado em Comemoração do duplo bicentenário das batalhas dos Montes Guararapes 1648-1649. Recife: Imprensa Oficial, 1948, p. 542-542.

ANEXO B

Cartografia



ACERVOS DIGITAIS CONSULTADOS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino (Portugal)

AHEX – Arquivo Histórico do Exército (Brasil)

BN – Biblioteca Nacional (Brasil)

BNF – Bibliothèque nationale de France (França)

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal

BPP – Biblioteca Pública do Porto

JCBL – John Carter Brown Library (Estados Unidos)

RELAÇÃO DA CARTOGRAFIA ESTUDADA**CARTA 1 - 1502****Planisfério de Cantino**

Fonte: BNF

CARTA 2 - 1513**Carta náutica de Pire Reis**

Fonte: Biblioteca do Itamaraty

CARTA 3 - 1519**Tabula hec regionais magni Brasilis [Terra Brasilis]**

Fonte: BNF

CARTA 4 - 1556**“Brasil” de G Gastaldi.**

Fonte: RAMUSIO, 1556, p.427-428.

CARTA 5 - ca. 1586**Mapa do Brasil de Luís Teixeira anexo ao *Roteiro de todos os sinaes, conhecim.tos, fundos, alturas e derrotas, que há costa do Brasil desde cabo de Santo Agostinho até o estreito de Fernão de Magalhães.***

Fonte: CINTRA, 2015, p. 16.

CARTA 6 - 1596**[Carta portulana manuscrita do Sudeste da América].**

Fonte: JCBL

CARTA 7 - 1596**Caerte van America**

Fonte: JCBL

CARTA 8 - 1597**Brasilia (Atlas de Cornelis Wytfliet)**

Fonte: JCBL

CARTA 9 - 1609**Brasilien**

Fonte: JCBL

CARTAS 10, 11, 12 - ca. 1616**1ª, 12ª e 13ª cartas do livro *Rezão do Estado do do Brasil no governo do norte somête asi como o teve dõ Diogo de Meneses ate o anno de 1612***

Fonte: BPP

CARTA 13 - 1619**America Meridionalis**

Fonte: JCBL

CARTA 14 - 1625**T' landt van Brasil met de aengelegene Provincien**

Fonte: JCBL

CARTAS 13, 14, 15 - 1627

1ª, 12ª e 13ª cartas do Livro em que se mostra a descripção de toda a costa do estado do Brasil e seus portos, barras e sondas delas. Feito por João teixeira Albernaz moço da câmara de sua Magestade e seu cosmógrafo em Lixboa. Anno de 1627.

Fonte: BNF

CARTA 16 - 1631

1ª, carta do atlas Estado do Brasil Coligido das mais sertãs noticias q pode aiuntar Dõ Ieronimo de Atayde. Por João Teixeira Albernaz, cosmographo de Sua Ma^{gde}. Anno 1631

Fonte: Biblioteca do Itamaraty

CARTAS 17, 18 - 1640

20ª e 21ª cartas Descripção de todo o Maritimo da terra de S^{ta} Cruz chamado vulgamente o Brazil. Feito or João Texeyra Cosmographo de sua Magestade. Anno 1640

Fonte: DESCRIÇÃO, 2000.

CARTA 18, 19 - 1640

20ª e 21ª cartas do atlas Descripção de todo o Maritimo da terra de S^{ta} Crus chamado vulgamente o Brazil. Por João Texeyra Cosmographo de sua Magestade. anno 1640

Fonte: BNF

CARTA 20, 21 - 1640

19ª e 20ª cartas do Atlas da Costa do Brasil

Fonte: BNP

CARTA 22 - 1644

Accuratissima Brasiliae Tabula

Fonte: JCBL

CARTA 23 - 1647

Praefecturae Pernambucae pars Meridionalis

Fonte: BNP

CARTA 24 - 1647

Praefecturae Pernambucae pars Borealis una cum praefectura de Itâmarcâ

Fonte: BNP

CARTA 25 - 1656

Le Bresil, dont la Coste est possedée par les portugais et divisée em quatorze Capitaneries

Fonte: JCBL

CARTA 26 - 1659

Brasilia sub regimine batavorum

Fonte: JCBL

CARTA 27, 28 - 1666

Atlas da Costa do Brasil de João Teixeira Albernaz II

Fonte: Bilioteca do Itamaraty e BN.

CARTA 29 - 1671**Brasilia**

Fonte: JCBL

CARTA 30 - 1689**Nova et accurata Brasiliae totius tabula**

Fonte: BN

CARTA 31 - 1710-1720**Nieuwe Paskaart van Brasil stekkende van Soraname tot Rio de la Plata**

Fonte: BNF

CARTA 32 - 1739**Littora Brasiliae = Pascaert van Brasil**

Fonte: BNF

CARTA 33 - 1776

Mappa Tipografico dos Portos, e Costa da Bahia de todos os Santtos, Olinda e Pernambuco. Copiou por mandado do III,^{mo} e Ex.^{mo} S^{or}. D. Manoel Joze de Noronha e Menezes. Conde dos Arcos, do Conçelho de Sua M.^e Fidll.^{ma} Comendados da Ordem de Cristo, deputado da Junta dos tres Estados. Para oferecer a seu tio o = III,^{mo} e Ex.^{mo} S^r. Marquez de Angeja. O Seu mais Const.^e venerat.^{or}, e Perpetuo obgd.^o Joaquim dos Santos de Araujo. Em Lisboa no Anno de 1776.

Fonte: BN

CARTA 34 - 1779**Brazil from Van Keulen.**

Fonte: BNF

CARTA 35 - ca. 1790

MAPPA GEOGRAPHICO da Capital da Provincia de Pernambuco até Rio de S. Francisco dado pelo Den^{or} José de Mendonça Mattos Moreira, indicando as Mattas que podem servir para a construção da Marinha de Guerra e Mercantil, e os terrenos próprios á agricultura.

Fonte: AHEX

CARTA 36 - 1794

A new chart of the coast of Brazil: from the banks of St. Roque, to the island. Of St. Sebastian; with the Islands and Soundings in the offing from the Portugueses and the Draughts and the Journals of the British navigators

Fonte: BNF

CARTA 37 - 1803

Plano das enceadas de Jaragua e Pajussára por Joze Fernandes Portugal em Pernambuco, 1803

Fonte: BNF

CARTA 38 - 1803

Plano das enceadas de Jaraguá e Pajuçára apresentado ao Ilt^{mo} Senhor Pedro Séverim, Cavalleiro Profeso na Ordem de São Bento d'Avis, Fidalgo da Caza de Sua Magestade, chefe d'Esquadra d'Armada Real, Intendente da Marinha da Capitania de Pernambuco e Deputado da Junta d'Administração e Arrecadação da Fazenda Real por Jozé Fernandes Portugal

Fonte: AHEX

CARTA 39, 40 - 1817**2ª e 8ª cartas do Guia dos Caminhantes**

Fonte: BN

CARTA 41 - 1819**Planta do Reconhecimento feito nas Capitânicas de Pernambuco e Alagoas para servir ao projeto do estabelecimento da Estrada Militar, Defeza da Vosta, e Correspondencia Telegraphica, entre a Villa de Santo Antonio do Recife, e a Cidade de São Salvador na Capitania da Bahia, que por ordem do Ex^{mo} Snr^o Luiz do Rego Barreto, Governador e Capitão General de Pernambuco, levantou o Capitão do Real Corpo d'Engenheiros Conrado Jacob de Niemeyer**

Fonte: AHEX

CARTA 42 - 1823**Mappa topographico da parte das Provincias de Pernambuco Alagoas e Parahiba [...] Arranjado segundo os trabalhos existentes, observaçoens feitas, e informações tiradas por Ordem Ex^{ma}=: Junta do Gov^o=: Provizoria da Prov^a=: de Pernb^o=: pelos [...]**

Fonte: AHEX

CARTA 43 - 1823**Mappa topographico da parte da provincia de Pernambuco. Limitada ao norte pela Provincia da Paraíba, al' Este pelo Oceano, ao Sul pela Provincia das Alagoas, e ao Oeste pelo Rio Panema. Arranjado segundo os trabalhos existentes, observações feitas por ordem da Junta do Governo Provisorio da Provincia de Pernambuco, pelos Tenentes Coroneis do Corpo d' Eng.os Firmino Herculano de Moraes Ancora, e Conrado Jacob de Niemeyer. Anno de 1823**

Fonte: BN

CARTA 44 - 1853**General chart of the coasts of Brasil, &c. from the River Para to Buenos-Ayres; with particular plans of the harbours**

Fonte: JCBL

**RELAÇÃO DAS CARTAS ESTUDADAS EM ORDEM CRONOLÓGICA E
TOPÔNIMOS DO TERRITÓRIO ALAGOANO NELAS REGISTRADOS**

1502	Planisfério de Cantino	san Miguel, Rio de Sã fanc°
1513	Carta náutica de Piri Reis	<i>San Megale</i>
1519	Tabula hec regionais magni Brasilis [Terra Brasilis]	R. de Sam Myguell, serra de Santo Antonio, R. alagado, R. de sam fr ^{co}
1556	Brasil [de G. Gastaldi]	R. de S. Francesco
ca. 1586	Mapa do Roteiro de todos os sinais, conhecimento, fundos, baixos, alturas, e derrotas que há na Costa do Brasil	R. de S. F. ^{co} .
1592	[Carta portulana manuscrita do Sudeste da América]	R: De s ^o : Francisco; R : e aloa granda , R : s ^o : antoni.
ant. 1596	Caerte van America	S. Miguel, R. S. Francisco.
1597	Brasilia [Atlas de Cornelis Wytfliet]	Titiamini, R. S. Gill, S. Michel, R. de S. Francisco
1609	Brasilien	S. Miguel, R. S. Francisco
c.1616	Rezão do Estado do do Brasil no governo do norte somête asi como o teve dô Diogo de Meneses ate o anno de 1612	<p><u>1ª Carta:</u> R: das Pedras, R: caramõgi, R: de S: ant.^o, Igeragua, alagoa, R: de S: Miguel, barra de dô R^o, R. de S: fr.^{co}</p> <p><u>12ª Carta:</u> barra do Rio de S. fr.^{co}; Bayxios de dô Rodrigo; Barreiras Vmelhas de S. Miguel, e barra do Rio; porto dos franceses; barra da lagoa, de S. Miguel; Allagoa do Norte; Alagoa do Sul; Rio de S. Miguel; lagoa luquuiou; Rio ipochi; Rio corovui; Rio ipeba; lagoa Guaratuba; lagoa parauna; Porto de lasuaba; rio das cõnchas; Rios dos cabaços; porto, da folha; Rio corimataugu; Ilha do Ouro; Ilha dos tapuias; Ilha de graviel damil [?];penedo, de São Pedro.</p> <p><u>13ª Carta:</u> : Iuoparatuba [?], Picasonhugua [?], P^o Calvo, R. das pedras, Tatuamnunha, Camaragie, S. Ant.^o, Pueripoira, Marixigue, proqua, Iaragua, Lagoa do norte, Do Sul; A barra de pojuca; A barra de tituamnunha; A barra de Camaragibe; A barra de S. Antonio Miri; A barra de parípua; A barra de Javagua.</p>
1619	America Meridionalis	S. Maria R. , S. Michael, S. Michael
1625	T' landt van Brasil met de aengelegene Provincien	Porto Calvo, Camaragibi, R.S. Antonio, R. S. Miguel, Baxos de Don Rodrigo, R. S. Francisco

1627	<p>Livro em que se mostra a descripção de toda a costa do estado do Brasil e seus portos, barras e sondas delas. Feito por João texeira Albernaz moço da câmara de sua Magestade e seu cosmógrafo em Lixboa. Anno de 1627</p>	<p><u>1ª Carta:</u> do Calvo, S: ant.^o, marixiguí, pra qua, laragua, Rio de S: Francisco <u>12ª Carta:</u> Rio de São Fr^{co}; Baixios de Dõ Rodrigo; Porto dos Franceses; Barra da lagoa de S. Miguel; Porto de laragua; Lagoa do Sul; Rio de S. Miguel; Lagoa de Íuquivíau; Rio Ipoquí; Rio Ipoquí; Rio Ípeba; Lagoa piagui; Lagoa garatuba; Parauna Lagoa; Penedo de São Pedro; Porto do Cavallo. <u>13ª Carta:</u> Santa Luzia, Barra de laragua, laragua, Praqua, Marixigui, Peripuroa, lasapuca hu., Santo Antonio, Camarágiba, Tatu^a. munha, Porto Calvo, Rio jorupavatuba, Rio de piçunhagua</p>
1631	<p>Estado do Brasil Coligido das mais sertãs noticias q pode aiuntar Dõ leronimo de Atayde. Por João Teixeira Albernaz, cosmographo de Sua Ma^{gde}. Anno 1631</p>	<p><u>1ª Carta:</u> R: de S: Francisco; R: de S. Miguel; Alagoas; R: S. Ant^o pequeno; R: de S. Ant. grande; R: Camaragibe; R: do porto das pedras.</p>
1640	<p>Descripção de todo o Maritimo da terra de S^{ta} Cruz chamado vulgamente o Brazil. Por João Texeyra Cosmographo de sua Magestade. Anno 1640</p>	<p><u>1ª Carta:</u> R. de S. fran^{co}, R. de S. Miguel, Alagoa, Vaza grande, R. do Calvo. Tamanduare. <u>20ª Carta:</u> Riacho doce, R. Paratagi, R. S Ant.^o pequeno, Lagoa de boa agoa, Ponta de Rio Caem, Ponta de S. Ant.^o Grande, Morro de Camaragibe, R. de Camaragibe tem barra para navios pequenoz, R. Coutra muy passasse a vão, R. do porto das pedras, outeiro de S. Bento, Ponta doa Mangues, Porto do Calvo, povação, R. Pirasemanga. <u>21ª Carta:</u> R. Garahiba, Riacho, R. Cororuipe, Porto velho dos franceses, Sipochi, R. Jaqueassu, Barreias vermelhas, Lagoa, Barreias vermelhas, R. de S. Miguel; Porto dos franceses; entra se pela banda do Sul podem surgir nelle naos grossas, Lagoa do sul, Lagoa do Norte, R. Doce, Porto de Jaraquara boníssimo Surgidouro para huma armada.</p>
1640	<p>Descripção de todo o Maritimo da terra de S^{ta} Cruz chamado vulgamente o Brazil. Feito or João Texeyra Cosmographo de sua Magestade. Anno 1640</p>	<p><u>20ª Carta:</u> Rio de São Fr^{co}; Barra do Rio, de S: Fr.co tê fundo, Pera caravelas e Pataxos, Biaxos de Dõ Rodrigo; Riacho; Rio Cororuipe; Porto velho dos francezes;</p>

		<p>Hipochi; R. Íaque alsu; Barreiras Vermelhas; Lagoa; Barreras Vermelhas; Rio de S: Miguel; Porto dos Francezes Entrance pola banda do Sul, pode surgir nele Naos grosas; Lagoa do Sul; Lagoa do Norte; Barra dalagoa do Norte cõ 12 palmos de Agoa; Rio doce; ponta de lara guara, boníssimo Sorgidouro pera hũa armada; Santo At.^o pequeno.</p> <p><u>21^a Carta</u>: Riacho Doce; R: Paratangi; Rio de S: Ant^o pequeno; Lagoa de Agoa; aqui pode fazer Aguada cõ embarcações pequenas; Ponta do Pio Caem; Porta de S: Ant.^o Grande; Rio de S.^{to} Ant^o grande; Morro de Camaragibe; Rio de Camaragibe tẽ barra Peta Navios pequenos; R: Totua, muy passase Avao; R: Do Porto, das Pedras; Outi.^o de S. Bento; Ponta dos Mangues; Porto Calvo, Povoação; R: Paracase, nunga.</p>
1640	[Atlas da costa do Brasil]	<p><u>Folha 19</u>: R. de S. frco.; R. Ypeba, R. Coruroype; Porto velho dos francezes onde entrão caravellas; Baixos de dom Rodrigo; R. Ipochi; R. laqueana [?]; Barreiras Vermelhas; outro porto dos francezes; R. de S. Miguel, B.^a caravellas; Porto dos francezes, em q' entrão naos grandes, tem a Barra da banda do Sul, moy ha mister piloto pratico, Barra, Lagoa do Sul, Lagoa do Norte, R. Doce, Barra, Ponta de laraguarà onde pode surgir grande armada tem a barra da Banda do norte, R de S. Ant.^o piqueno.</p> <p><u>Folha 20</u>: Ponta de Procaen [?]; R. de s. Ant.^o piqueno; Lagoa de agoa doce, Riacho de Veanaça [?], R. Sapucagipe, Corral dos Pes do Carmo; R. de S. Ant.^o grande, morro de Camaragibe, R. de Camaragibe; R. Tatuamay; R. do Porto das Pedras; Oiteiro de s. Bento; Riar^o margugipe, Riacho Igoutoara [?], Porto Calvo; R. Parecermunga.</p>
1644	Accuratissima Brasiliae Tabula	<p>Porto Calvo, Camaragili, R.S. Antonia, R. S. Miguel, Baxos de Don Rodrigo, R. San Francisco</p>

1647	Praefecturae Meridionalis	Pernambucae	pars	Parapitinga ou Rio de S. Francisco; Cururui; Agoa petibi; Ipoxi; Lagoa Doce; lequea; guaçu Klipri vier; lequea; Lacarea; Sica; Lagoa doce; Lagoa Tabeada; Lagoa Salgada; Lagoa at Acarpeba; Çenembi ou R. de S. Miguel; R. das Lagoas; Paraigèra ou Alagoa do Sul; Mondai ou Alagoa de Norte; R doce; Paratiji; Guaraĩmirĩ ou R. d S. Antonio menino; R. Paripoera; Tipioca; laçapuçiy ou R. dos Frades. P^{to} Francese; Barra das Lagoas; P^{ta} laragea; P.^{ta} de loçara.
1647	Praefecturae Borealis, una cum praefectura de Itãmarcã	Pernambucae	pars	Rio d Frades; Guaraiguaçu ou R. de S. Ant. ^o Grande; Camurÿi; Tatûatirà; Tatûaimonha; Mongaguaba P ^{to} das Pedras; Iuparatiba; R. de São Bento; Mariguÿi; Piraçununga; P ^{to} das Pedras; Baya grande ou P. ^{to} Calvo.
1656	Le Bresil, dobt la Coste est possedée par les portugais et divisée em quatorze Capitaneries			B. Grande; F. de Calvo; R. Porto Calvo; Guaraiguaçu o R.S. Antoni; Alagoa de Norte; Alagoa de Sul; R. das Lagoas; R. de S. Miguel; Urubutenga; Cururui
1659	Brasilia sub regimine batavorum			Rio S. Francisco, Coerorype, S. Miguel, R. S. Miguel, R. Allagoa, Allagoa de Zud, Allagoa de Nort, R. S. Anthony, R. Porto Calvo
1666	[Atlas do Brasil]			<u>1^a Carta:</u> Porto do Calvo; R : Camaragibe; R : de S : Ant ^o gr ^{de} ; R : de s: Ant ^o pequeno; Alagoas; R : de São Miguel; Rio de São Francisco. <u>19^a Carta:</u> Rio Marguipe; Outeiro de São Bento; Rio do Porto das Pedras; Rio Tatemuÿ; Rio Camaragibi, Rio Santo Ant. ^o gr. ^{de} ; Coral dos Padres do Carmo; Rio Tapuagipe; Rio Usau.nã [?]; Lagoa de Agoadase; Rio de santo Ant. ^o Pequeno; Ponta de garaguara; Rio doce; Lagoa do Norte; Engenho; Lagoa do Sul e Villa da Mada Lena; Porto dos Francezes; Rio de São Miguel; Barreiras Vermelhas; Lagoa; Barreiras; Rio laqueasu; Ipuchÿ; Porto velho dos Francezes; Cororuybe; Taracuy; N: S. ^{ra} do Loreto; Piaguÿ; Aldeya

		piracaba; Piarica; Lagoa Grande; Rio de São Francisco.
1671	Brasilia	B ^{ra} Grande, Porto Calvo, R. de Antonio Merin, R. de Antonio Grã, B^{ra} d'Lagoa , R. S. Miguel, Laguna Granda, P ^{ca} de Penne, R. de S. Francisco
1689	Nova et accurata Brasiliae totius tabula	R. Piracenunga; Rio I. Dourado; Porto Mangos; R. Mangos; Porto Calvo ou Baya Grande; Rio Monguaba; R. de S. Antonio Grande; Alagoa do Norte; Rio Alagoa; Porto Francezes, Alagoa de Sul ; Rio S. Miguel; Lagoa de Acarpeba; R. Iequeaguacu; P. Velho de Francezes ; R. IPOCHI; Rio Cururui; Rio Ipeba; R. S. Francisco.
1698	Il Regno del Brasile parte nobilissima del Mondo nuovo [...]	b. Grande, Porto Calvo, R. de Antonio Merin, R. Antonio Grã. B. de Lagoa, Lagoa Grande , R. de S. Miguel, P ^o de pene, R. S. Francesco
1698	Provincia di Pernambuco	Baya Grande ou Pto di Cal, Mongaguaba Pto das Pedras, Tatuaimonha, Krupeuna, Tatuaiua, Camariji
1710-1720	Nieuwe Paskaart van Brasil stekkende van Soraname tot Rio de la Plata	Porto Calvo ou Baya Grande, R. Monguaba, Alagoa do Norte, Alagoa do Sal, R. Alagoa , R. S. Miguel, Porto Francezes, P. Veho de Francezes , R. Iequeaguar, R. Cururui, R. IPOCHI, R. jpeba, R. s. Francisco.
1739	Littora Brasiliae = Pascaert van Brasil	Porto Calvo, S. Bento, R. S. Antonio, Camaragibe, Laguna, Bra de Lagoa , R. S. Miguel, R. San Francisco.
1776	Mappa Tipografico dos Portos, e Costa da Bahia de todos os Santtos, Olinda e Pernambucõ. Copiou por mandado do Ill,^{mo} e Ex.^{mo} S^{or}. D. Manoel Joze de Noronha e Menezes. Conde dos Arcos, do Conçelho de Sua M.^e Fidll.^{ma} Comendados da Ordem de Cristo, deputado da Junta dos tres Estados. Para oferecer a seu tio o = Ill,^{mo} e Ex.^{mo} S^r. Marquez de Angeja. O Seu mais Const.^e venerat.^{or}, e Perpetuo obgd.^o Joaquim dos Santos de Araujo. Em Lisboa no Anno de 1776.	Barra Grande; S. Bento; Porto Calvo; Rio Cammaragipe; V ^a de S. An. ^{to} ; Rio S. An. ^{to} Grande; Ponta de Jaragua, emseada Jhasuçara ; Masuheyra; A Alagoas ; Vila de S. Migel; Rio Parahiba; V. ^a das Alagõas; Ponta Pituba; Rio de S. Migel; V. ^a de Penedo; Al. ^a Oytinha; Rio de S. Francisco.
1779	MAPPA GEOGRAPHICO da Capital da Provincia de Pernambuco até Rio de S. Francisco dado pelo Den^{or} José	Barra de Pernambuco, Capibaribe, Pontal, Salgado, Rio de Gambôo, Rio Ipojuca, Rio Serinhaem, Rio

	<p>de Mendonça Mattos Moreira, indicando as Mattas que podem servir para a construção da Marinha de Guerra e Mercantil, e os terrenos próprios á agricultura</p> <p>Formoso, Rio Uma, Barra de uma, Rio da Parasinunga, Riacho Dourado, Barra Grande, Rio Grande, Rio de S. Bento, Barra Feixada, Rio da Manguaba, Rio de Camaragibe, Rio de S^{to} An^{to} Merim, Rio Merim, Jacarecica, Ponta Verde, Barra das Alagoas, Porto Francez, Canal das duas Alagoas, Lag. Do Norte, Rio Mundaú, Rio Satuba, Lag. Do Sul, Rio da Sababuma, Rio da Utinga, Rio de S. Miguel, L. Farada [?], Lagoa do Taboado, L. Azeda, Lagoa do Jequiá, Barra do Jequiá, Rio Curupe, Lagoa de Perné, Enceada do Peba, L. do Pesçoço, R. de S. Francisco.</p>
<p>1794</p> <p>A new chart of the coast of Brazil: from the banks of St. Roque, to the island. Of St. Sebastian; with the Islands and Soundings in the offing from the Portugueses and the Draughts and the Journals of the British navigators.</p>	<p>R. Piracununga, Porto Mangos, R. Salgado, Mt Bento, Porto Calvo, R. Camaragibi, Great R. St. Antonio, Little R. S^t. Antonio, N. Lagoa, S. Lagoa, R. Alagoa, Rltinga, Hogs I, Porto Francese, R Yagueacu, R. Ipogui, R. Coraipa, Diego Rodrigues, R. S^t. Francisco, R. Ipeha, Vosaco, Penedo, Rio Francisco.</p>
<p>1817</p> <p>Guia dos Caminhantes</p>	<p><u>Carta 2^a</u> - R. de S. Francisco; S. Miguel; Alagoas; Jaraguá; Porto Calvo.</p> <p><u>Carta 8^a</u> – Rio Persinunga; S. Bento; Rio Guaratinya; Tapera de Angola ou Palmares; Agua fria; Porto Calvo; S. Gonçalo; Jaraguá; S.^{ta} Luzia; Villa das Alagoas; R.^o Jequeâ; S. Miguel; N. S.^{ra} Araude; Rio Sucurí; Morro do Peba; Piaçabuçu; Rio Parapitinga ou Rio de S. Francisco; Ponta do Peba; Villa do Penedo; Embuera; Colegio;</p>