

ANAIS DO
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV
Coleção da *Revista de História*
sob a direção do Professor
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil
1971

ROTAS, PORTOS, COMÉRCIO E A FORMAÇÃO DO COMPLEXO AÇUCAREIRO EM PERNAMBUCO (*).

CÉLIA FREIRE A. FONSECA

Assistente da Faculdade de Filosofia da Universidade
Federal de Pernambuco.

I. — INTRODUÇÃO.

Considerações em torno do tema geral do Simpósio (Rotas, portos e comércio) em relação às economias dependentes, em especial aos complexos metrópole-colônias da época moderna, a partir do século XVI:

a). — Nota-se nos complexos econômico-sociais antigos, diferenças fundamentais em relação aos que surgiram no Nôvo Mundo. Os primeiros evoluíram de agrupamentos mais simples, através dos séculos, de uma fase nômade para atividades e comunidades mais ou menos permanentes e afinal localizadas, sejam de agricultura, sejam de criação, sem fases pré-determinadas, é claro, e sujeitas a variações diversas. Nesses complexos, com o passar do tempo, ao lado de unidades e organizações de atividades e economia basicamente rurais, se foram constituindo núcleos urbanos e desenvolvendo-se pouco a pouco as rotas de comércio. Em pontos estratégicos destas rotas ou em núcleos marítimos bem situados, quando a continuidade das rotas terrestres comerciais mais importantes era interrompida, localizaram-se portos para saída e entrada de produtos e mercadorias. Este foi o quadro de desenvolvimento mais ou menos geral e lógico e, dentro dêle, têm-se estudado o tema proposto (Rotas, portos e comércio) na Europa ou em continentes de civilizações conhecidas desde a Antigüidade;

b). — no quadro americano, aberto ao conhecimento do Velho Mundo no século XVI e dominado por aquêles povos, pode-se dizer

(*) — Comunicação apresentada na 6ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

que o estudo tem de ser feito de maneira inversa. Em outros termos, temos de considerar, em primeiro lugar, o quadro exterior, isto é, as necessidades de expansão econômica e social da Europa nos albores dos tempos modernos, pois estas comandam a colonização das novas áreas, de fora para dentro, e dessa circunstância, constante, permanente, resultam características diversas no despontar e no desenvolvimento da ocupação, do aproveitamento e da economia das novas regiões, sem falar nas suas implicações sócio-culturais. Assim, a procura dos ancoradouros surge antes das povoações e, estabelecido o núcleo inicial, êste se mantém permanentemente em relação com o pôrto, como um cordão umbilical que não pode ser dispensado após o nascimento da vila, antes e depois de serem lançadas suas bases econômicas. Tal situação se manteve porque a povoação criada permanece fundamentalmente ligada a metrópole que promoveu o seu estabelecimento, e deverá atender aos interesses da mesma, funcionando como núcleo complementar e dependente das necessidades e interesses da mesma. Interesses, por sua vez, ligados ao comércio e à demanda dos mercados europeus (e, depois, da economia ocidental em geral) característicos de uma economia colonial e da crescente expansão capitalista européia e mundial, por séculos.

Para êsse quadro geral chamou a atenção dos estudiosos, entre outros, Paul Leroy-Beaulieu em *De la colonisation chez les peuples modernes*, com sua clássica classificação de colônias de povoamento e colônias de exploração ou plantação, bem como, George Hardy em suas várias obras sobre colonialismo e, no Brasil, seguindo a classificação de Leroy-Beaulieu, o historiador Caio Prado Júnior (1). São classificações que, até hoje, têm sido levadas em consideração pelos estudiosos das Ciências Humanas e Sociais, apesar de novos estudos, retificações e ampliações feitas por historiadores, geógrafos e economistas;

c). — interessa-nos, neste conjunto e em relação ao tema dêste Simpósio, justamente a posição dos portos e caminhos locais dos produtos ambicionados pelos colonizadores — pontos terminais das longas rotas marítimas, que partiam da metrópole e serviam aos grandes centros redistribuidores da Europa moderna. Terminais que se prolongavam, muitas vezes, em forma de leque por outras rotas

(1). — Paul Leroy-Beaulieu, *DE LA COLONISATION CHEZ LES PEUPLES MODERNES*, Paris, t. II, 1902; Georges Hardy, *LA POLITIQUE COLONIALE ET LE PARTAGE DE LA TERRE AU XIX ET XX SIÈCLES*, Paris, 1937; *GÉOGRAPHIE ET COLONISATION*, Paris, 1933; Caio Prado Júnior, *HISTÓRIA ECONÔMICA DO BRASIL*, São Paulo, 1953 (3ª edição); *EVOLUÇÃO POLÍTICA DO BRASIL*, São Paulo, 1953 (3ª edição); e outros autores, mais recentes,

locais, subindo os vales, encaminhando-se pela terra a dentro em busca dos produtos coloniais. Daí serem também, e em seguida, pontos iniciais de uma produção fomentada pelos colonizadores e, por êste motivo, forçosamente localizados em áreas adequadas à produção desejada ou fontes de matéria-prima dos produtos solicitados pelos interesses dos mercados e do comércio europeu.

Na área que estudamos, êsse produto e êsses caminhos eram os do açúcar que, na região, encontrou solo, clima e condições adequadas como poucas, à sua produção.

O ancoradouro natural, germen da cidade do Recife, seria o centro comum para onde convergiria a produção dos engenhos de açúcar, semeados ao longo dos vales dos rios mas, inversão também verificada na implantação da economia da região em relação aos núcleos rurais europeus, foi do litoral que se partiu para a localização dos engenhos, subindo-se inicialmente os rios Beberibe e Capibaribe que, depois de unirem suas águas, desembocam junto ao pôrto. Nos vales dêsses rios se localizaram os primeiros engenhos da Capitania criada em 1534.

A importância do ancoradouro, pois, está estreitamente relacionada às condições gerais da região, em especial às várzeas e aos solos de massapé, característicos e, aos rios; em suma, aos solos e à rede hidrográfica local.

O início da vida econômica da região também veio de fora para dentro, do mar para o interior, como a maior parte dos valores nas economias inicialmente coloniais, e a americana em geral, pois trazida por povos de outros continentes e que aportaram no Nôvo Mundo nas embarcações européias do século XVI.

Assim é que o estudo dessas áreas, face à sua formação e desenvolvimento, difere do estudo das rotas de produtos e portos dos continentes mais antigos, tendo de se entrosar com as condições e os objetivos dos povos colonizadores, em particular do seu comércio e de suas indústrias e à organização implantada para atender às suas necessidades e interesses.

Em consequência, nota-se na maioria dos exemplos que podem ser estudados, e devido à conjuntura que comanda as várias colonizações, ao lado de uma inversão dos objetivos da produção, a necessidade de portos e rotas voltadas para os centros exteriores e, daí, a organização de núcleos de produção em ligação indispensável e funcional com o embarcadouro e em locais que tenham fácil articulação com o mesmo.

Sob êste aspecto, o desenvolvimento do pôrto e da cidade do Recife, bem como o papel exercido pelo primitivo ancoradouro e pelos rios da planície, é típico.

Os rios não só foram fornecedores de água para a produção e para a fertilidade da região da mata atlântica mas, também, foram vias de transporte e de comunicações, apesar de suas extensões e de suas descargas nem sempre serem muito consideráveis. Foram, também, em muitos casos, responsáveis pela existência de embarcadouros no litoral ou próximos ao mesmo, e pela formação de algumas cidades e vilas de importância considerável no Nordeste oriental, no Brasil colonial e mesmo séculos depois.

*

II. — ALGUNS PORTOS E NÚCLEOS EM PERNAMBUCO E NO NORDESTE DO BRASIL, EM ESPECIAL NO PERÍODO COLONIAL.

Em livro publicado em 1937, o antropólogo e sociólogo Gilberto Freyre chamou a atenção para a inestimável utilidade dos pequenos rios para os engenhos do Nordeste (2), no que se refere à produção e à vida daqueles núcleos econômico-sociais da fase colonial; aí estavam incluídos, também, os rios médios e de grande utilidade no transporte das caixas de açúcar para o litoral e para os pequenos portos de embarque do produto.

Outros autores, entre eles historiadores, naturalistas e geógrafos, têm chamado a atenção para a importância do porto e dos rios na formação da economia açucareira de Pernambuco e na amostra geral de geografia regional que constitui (3). Nesse conjunto é que se situa o desenvolvimento da cidade do Recife, capital do Estado de Pernambuco quase que por uma fatalidade geo-econômica da região. De fato, o Recife, típica cidade-porto, servida pelos rios Capibaribe

(2). — Gilberto Freyre, *Nordeste — Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*, Coleção "Documentos Brasileiros", Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1937, págs. 40-43, 45-48, 51-53.

(4). — Melo (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba*, Edição do Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1958, pp. 51-57; *Tipos de localização de cidades em Pernambuco*, Separata do "Boletim Carioca de Geografia", ano XI, nº 3 e 4, Rio de Janeiro, 1959; Azevedo (Fernando de), *Canaviais e engenhos na vida política do Brasil*, (2ª edição), Edição Melhoramentos, São Paulo, págs. 27-33; Oliveira (Valdemar de), *Geologia da Planície do Recife*, Tese de Concurso, Recife, 1942, pp. 47-49, 70-71, 73-77, 79; Castro (Josué de), *Fatores de Localização da Cidade do Recife*, Tese de Concurso, Imprensa Nacional, Brasil, 1948, págs. 16-18, 25-26, 30-37, etc.; Costa Junior (Olimpio), *O Recife, o Capibaribe e os antigos engenhos*, em "Revista do Norte", dezembro de 1944; Diegues Júnior (Manuel), *População e açúcar no nordeste do Brasil*, Livraria Casa do Estudante do Brasil, São Paulo, 1954, pp. 23-29.

e Beberibe e pelos seus férteis vales, é bem um exemplo da constituição de um núcleo de economia colonial, nascido das várias circunstâncias (externas e internas) comentadas inicialmente, com suas implicações sócio-culturais que se prolongam até hoje, e mesmo com graves problemas que têm raízes nítidas na época de sua formação. Exemplo, também, de economia dependente e complementar, com seus centros de decisão durante longos séculos no exterior do continente e estreitamente vinculada a uma conjuntura mundial e não só local.

Ilustra bem, a região, o tema básico d'êste Simpósio, no sentido a que nos referimos na Introdução a êste pequeno trabalho; isto é, não podemos esquecer, ao estudar o seu desenvolvimento, que foi motivado, em grande parte e primordialmente, pelos interesses do comércio da Europa moderna, que na região encontrou as condições para uma produção que atendia às necessidades dos seus mercados, e aos objetivos de enriquecimento e de tráfico da metrópole que arrostou a obra da colonização.

Por outro lado, êste estudo está ligado não só às condições naturais da região — de solo, clima, sistema hidrográfico — como ao problema de portos, rotas e comércio.

Que os objetivos de produção colonial presidiram, em grande parte, a colonização, para atender aos interesses da metrópole e dos mercados europeus, vê-se não só ao estudar a expansão portuguesa da época moderna, em geral, como também consultando-se certos documentos, tais como Cartas de doações, Regimentos do Rei, cartas de donatários e de outras autoridades na colônia que se organizava (4), bem como a maioria dos cronistas da época. Do mesmo modo,

(4) . — A êste respeito são claras certas disposições que se vêem, entre outros documentos, em: *Carta de doação de 10 de março de 1534* (Pernambuco), em "Documentos para a História do Açúcar", vol. I, Instituto do Açúcar e do Alcool, Serviço de Documentação Histórica, Rio de Janeiro, 1954, pp. 7-17, em especial págs. 7, 11, 13; *Alvará de 12 de março de 1562 de confirmação de sesmaria*, idem, págs. 161-163; *Regimento de 17 de dezembro de 1548 do Governador Geral do Brasil*, idem, págs. 45-62, em especial págs. 45-46, 49-51, 53, 61; *Regimento de 17 de dezembro de 1548 do Provedor-Mor da Fazenda*, idem, págs. 63-72, em especial pág. 72; *Regimento de 17 de dezembro de 1548 dos Provedores da Fazenda*, idem, págs. 73-93, em especial págs. 78, 87-88, 90, 93; *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*, "Documentos para a História do Nordeste", II, por José Antônio Gonsalves de Mello e Cleonir Xavier de Albuquerque, Recife, Pernambuco, 1967; veja-se *Carta de 27 de abril de 1542*, págs. 29-33; *Carta de 20 de dezembro de 1548*, págs. 35-53, em especial págs. 35-40, 45, 49; *Carta de 15 de abril de 1549*, págs. 59-73, em especial págs. 59-71; *Carta de 24 de novembro de 1550*, págs. 71-83, em especial págs. 79-83; *Carta de D. João de Melo da Câmara (1529?)*, em "História da Colonização Portuguesa do Brasil", Vol. III, Pôrto, MCMXXIV, pág. 90; *Carta do Rei para o Capitão-Mor dar terras de sesmarias (1530)*, idem, pág. 160; *Carta de Pero de Góis a D. João III (1546)*, idem p. 263; etc...

inúmeras são as provisões e alvarás do Rei incentivando e amparando a produção do açúcar, inclusive no que se refere às doações de terras, à vinda de colonos e mão-de-obra, à escravidão, etc. (5). O aspecto, porém, dos objetivos da colonização, ligado ao comércio, apesar de não poder ser esquecido porque condicionou a produção, as características do povoamento e a sua rêde de portos e rotas locais, a fim de servir aos interesses do tráfico metropolitano, não é objeto propriamente deste estudo que se limita ao tema proposto, apesar de termos tocado no assunto pelas razões já apresentadas, e indicado alguns documentos de interesse para a questão. Não podemos também esquecer que, na colonização do Brasil, os interesses do açúcar (como em outras partes da América os da extração dos metais nobres ou de outros produtos) foi sempre ponto primordial e, assim, está ligado ao início do devassamento e ocupação da terra. Do mesmo modo, devido ao tipo de economia implantada, o povoamento, a defesa, a produção, os portos e as rotas seriam, ao contrário de sua posição nos países metropolitanos, elementos necessários mas como que acessórios junto aos objetivos do comércio europeu, sempre colocados em primeiro lugar pela metrópole. Assim, pesquisando-se o interesse dos mercados exteriores, não é difícil estabelecer o elo de desenvolvimento de vilas e regiões do Brasil em relação aos produtos dominantes de certos períodos, quando capazes de serem obtidos em nossa faixa tropical. Sem esquecer, é claro, o grau de desenvolvimento técnico que a época e as oportunidades foram possibilitando a essas regiões.

Temos ainda de considerar o grau maior ou menor de descapitalização que tal sistema pode ocasionar, a questão da apropriação de lucros pelos centros financiadores e diretores exteriores, o problema da monetarização da economia (aliás, bastante ligado ao anterior), e as crises sofridas por tais produtos nos mercados internacionais. No fundo, é a grande questão de uma economia-mundo

(5) . — Entre outros, a *Carta Régia de 11 de setembro de 1550 sobre novos povoadores para o Brasil*, em "Documentos para a História do Açúcar", vol. I, *ob. cit.*, págs. 17-99; *Alvará de 5 de fevereiro de 1551 sobre degredados*, *idem*, págs. 103-104; *Alvarás sobre isenção dos tributos sobre açúcar* (de 20 de julho de 1551, 23 de julho de 1554), *idem*, págs. 105, 111-113; *Apostilha de 9 de maio de 1553 de privilégios para refinaria de açúcar*, *idem*, págs. 107-108; *Alvará de 5 de outubro de 1555 sobre construção de engenho de açúcar pela Fazenda-Real*, *idem*, págs. 121-123; *Alvará de 29 de março de 1559 sobre resgate e importação de escravos pelos senhores de engenhos*, *idem*, págs. 147-150; *Alvará de 19 de outubro de 1562 sobre águas e levadas para canaviais e engenhos*, *idem*, pág. 165, etc.

que Chaunu vê esboçar-se, já, no século XVI (6). Questão, portanto, ligada ao aparecimento do capitalismo moderno, aos centros diretores e às ramificações da economia mundial, com a longa série de regiões coloniais que surgiram, produtos de grande interesse para os mercados europeus, acumulação de capitais, concentração, crises, economias dependentes que se constituem.

O trabalho que apresentamos, no entanto, limita-se a algumas das rotas, portos e aglomerações que surgiram no nordeste do Brasil, e em particular em Pernambuco, dentro dessa conjuntura maior. Surgem no chamado ciclo do açúcar, que teve sua formação no século XVI, prolongou-se por toda a fase colonial e, apesar de crises e modificações posteriores, predomina ainda em muitas regiões do Nordeste do país. De qualquer modo, mesmo com as transformações de sua economia, atuais e até futuras, o traçado básico de articulação da região, em portos, rotas e transportes, guardará talvez por muitos séculos ainda, as marcas da primeira estruturação.

Limitando-nos aos núcleos de populações da orla litorânea e Zona da Mata, observamos que elas apresentam também, como o Recife, relações idênticas com as terras circunvizinhas e com o rio que as serve, e a mesma conexão de clima-solo-vegetação. Inicialmente eram pequenas povoações com funções portuárias, pois ainda muito pequenas para serem chamadas cidades-portos, apesar de logo se terem constituído em entrepostos de certa importância. O todo, portanto, apresenta condições excelentes para a produção do açúcar e atende às exigências de transporte, armazenamento e embarque do produto para o porto principal (Recife), e daí para os mercados da Europa, passando ou não por Portugal. Em geral, passavam as caixas de açúcar pelo porto do Recife e pela metrópole, é claro, dada a centralização e os conceitos coloniais da época, esforços e interesses do país que promovia a colonização nas diferentes áreas.

Assim, as cidades e os embarcadouros que surgiram em Pernambuco e no Nordeste do período colonial estão em função das comunicações necessárias com a metrópole, e o desenvolvimento que alcançaram tais aglomerações em relação com o maior ou menor êxito com que puderam satisfazer aos interesses dos mercados e da economia metropolitana e européia.

(6). — Chaunu (Pierre), *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1960, págs. 11, 16-17, 243, 265 e segs; *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Tome, VIII, (Structures), Paris, 1959, págs. 42-44; *Séville et ...*, Tome VIII,1 (Conjonctures), idem, págs. 18, 20, 29-32, 38-39; Tome Premier, Paris, 1955, pag. 14.

Recife alcançou posição excepcional justamente porque, além de colocada em uma região em que as condições naturais eram excelentes para a cana e a fabricação do açúcar (clima-solo-floresta atlântica), sua situação geográfica representava menor distância e menos dificuldades para alcançar a metrópole e o Velho Mundo, pode-se dizer que dentro da rota América do Sul-Europa, além de não oferecer o litoral do Nordeste muitas facilidades para a fundação de portos. Novamente aí o papel dos rios é importante, uma vez que, informa-nos o geógrafo Mário Lacerda, nessa região constituem “reentrâncias quase únicas as embocaduras de rios” (7). Sendo as mais seguras as reentrâncias de rios que dispõem de recifes areníticos, o pôrto do Recife, dispondo dos dois elementos, embocadura fluvial e rêde arenítica protetora, bem como as necessidades de produção-exportação ligadas aos interêsses metropolitanos-europeus, explicam a vitória da cidade, antiga povoação de pescadores, inicialmente plebéia e sem braços, sôbre a aristocrática Olinda de Duarte Coelho.

E’ necessário frisar, no entanto, que a situação do Recife, vizinha a Olinda (apenas 6 qui’ômetros ao sul da antiga capital), que lhe oferecia defesa na época rude da ocupação inicial, possibilitou, por outro lado, a sua existência e o seu desenvolvimento. O resto foi obra do tempo, desenvolvimento natural de um ponto excelente para embarque — o que não era fácil encontrar na região — e junto ao qual outras condições básicas necessárias estavam presentes. Oferecia o local condições e segurança para as naus que ali iam ancorar, era o “Rio Morto” de Gabriel Soares (8), de águas mansas e também de fácil comunicação com o exterior, ao mesmo tempo que ponto para onde forçosamente devia convergir a produção da Capitania e, depois, da Província, e que visava a exportação.

As condições naturais do ancoradouro e da localidade, e mais ainda o quadro geo-morfológico a ela ligado, explicam as vantagens evidentes do local para a recepção das naus. Antes de tudo os recifes naturais, obra dos agentes físicos e químicos, que protegiam o embarcadouro e as naus dos embates do mar, apresentam entradas (interrupções na barreira de arenito e coral), sobretudo para o lado norte(na direção da antiga capital). Por outro lado, na comunicação do pôrto natural com os rios, era evitado um desaguar direto, logo, mais vigoroso, face à restinga de Olinda, não só devido aos recifes como por ter o Capibaribe atingido seu nível de base ao entrar na

(7). — Mário Lacerda de Melo, *Tipos de localização ...*, ob. cit., págs. 7-8; veja-se, também, *Paisagens do Nordeste...*, ob. cit., págs. 33-34; Valdemar de Oliveira, *Geologia da Planície do ...*, ob. cit., p. 35.

(8). — Sousa (Gabriel Soares), *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, (3ª edição), Brasiliense, Companhia Editôra Nacional, São Paulo, 1938, pág. 26.

planície (a antiga embocadura do rio); no fundo, acidentes ligados ao entulhamento da baía, o que se fêz às custas de transgressões do mar, sedimentos marinhos e aluviões fluviais, nos períodos terciário e quaternário, agindo ainda os mangues e sua flora na fixação dos detritos (9), sem falar nos recifes, já anotados.

O mapa seguinte, esquematizado sôbre uma gravura de Barlaeus, mostra melhor a situação do pôrto e da cidade do Recife, dentro do quadro assinalado.

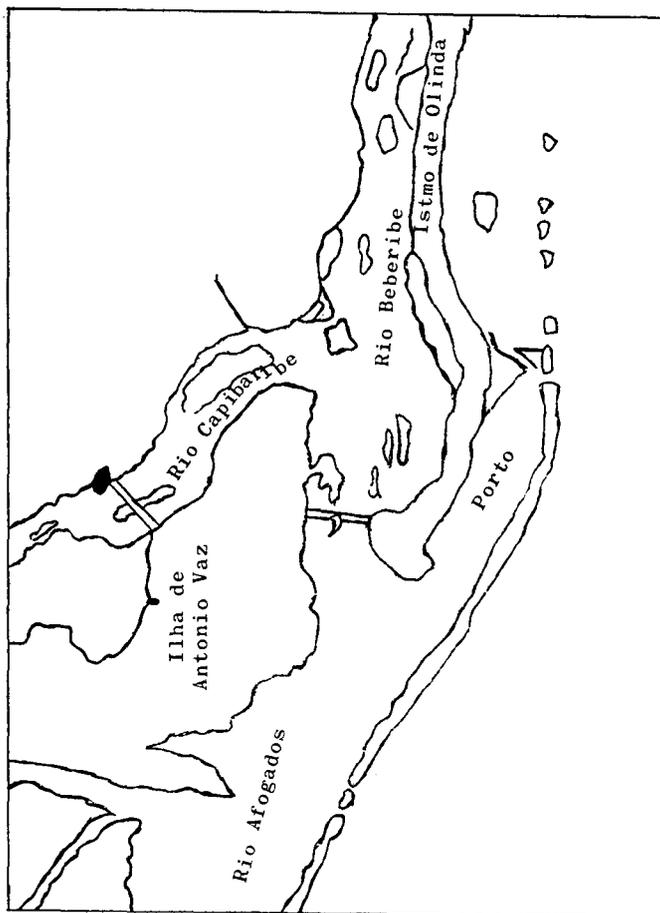
Pôrto e povoação do Recife, no sécu'lo XVII.

A segunda fase de grande desenvolvimento do Recife foi a época da permanência dos holandeses invasores, no segundo quartel do sécu'lo XVII e que fizeram da cidade a sede do Govêrno, após o incêndio de Olinda (10). Quando os holandeses foram expulsos, após 24 anos de ocupação, a cidade evoluiu bastante no sentido para o qual as condições naturais a predispunham (11), isto é, para centro e cabeça da Capitania e se vai tornando, cada vez mais, centro regional do Nordeste. Note-se que a necessidade de uma cidade-pôrto, inerente a tal tipo de economia, primordialmente exportadora, é que deu ao Recife a situação de núcleo diretor da Capitania e da região.

Mas não só o Recife ilustra essa relação comércio-portos-rotas-produção no caso da economia dependente que consideramos, isto é, os mercados europeus condicionando a produção colonial, e as rotas e portos sendo elementos decorrentes do conjunto e dos interesses de comércio exteriores.

Salvador, na Bahia, é outro caso de cidade-capital de vasta região, decorrente em grande parte de sua disposição geográfica e de seu pôrto, capaz de assegurar o aumento de suas exportações, logo

- (9). — Valdemar de Oliveira, *Geologia da Planície ...*, ob. cit., págs. 33-49, 53-59, 63-66, 70-82; Castro (Josué), *Fatores de localização ...*, ob. cit., págs. 16-26.
- (10). — Mello Neto (José Antônio Gonsalves de), *Tempo dos flamengos*, Livraria José Olympio Editora, 1947 (Coleção Documentos Brasileiros), págs. 48-83, 95-106, 115-144; Josué de Castro, *Fatores de localização ...*, ob. cit., págs. 34-61; Varnhagen (F.), *História das lutas com os holandeses no Brasil desde 1624 a 1654*, Livraria Progresso Editora, Bahia, 1955, págs. 108-116, 201-212; Boxer (C.R.), *Os holandeses no Brasil (1624-1654)*, Brasiliense (tradução). Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1961, págs. 157-172; Jurema (Aderbal). *O Sobrado na paisagem recifense*. Editora Nordeste, Recife, 1952, págs. 21-23, 31-72; Watjen (Hermann), *O domínio colonial holandês no Brasil*, (tradução), Brasiliense, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, págs. 204-208, 210-211.
- (11). — Costa Junior (Olimpio), *O Recife, o Capibaribe ...*, ob. cit.; Melo (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste ...*, ob. cit., págs. 52-57;



o desenvolvimento de uma região igualmente servida por ricos solos de massapé em grande porção de sua área, rios, floresta e clima adequados à cultura da cana de açúcar (12).

Outros núcleos, embora sejam de menor importância, ilustram também a correlação assinalada, e a função portuária como elemento essencial ao desenvolvimento de muitas cidades desta área, seja como cidades-entreposto, seja como cidades-embarcadouro. A situação favorável de vilas próximas do mar, na zona da mata, em Pernambuco, antigos núcleos como Goiana, Igarassu, Sirinhaém, Rio Formoso, situadas nos limites das penetrações marítimas no continente e que serviam à navegação das pequenas embarcações coloniais, devem o seu desenvolvimento e ilustram bem o tema que estudamos. Na Paraíba os rios Mamanguape e Paraíba do Norte, como outros, destacam-se como rios do açúcar e, apesar de certas diferenças, sobretudo em relação ao rio Mamanguape, temporário, apresentam certas características gerais semelhantes às dos rios do açúcar em Pernambuco, sobretudo em relação aos solos dos vales, ao povoamento e à produção (13). O Paraíba do Norte teve também importância considerável no desenvolvimento de João Pessoa, capital do Estado, e no pôrto de Cabedelo, sendo o seu vale mais tradicional e intesamente açucareiro, como a maioria dos de Pernambuco.

Em Alagoas, os pequenos rios também foram importantes para o povoamento junto às várzeas férteis, embora tenha o processo desenvolvido vagarosamente porque longe da sede da Capitania (Olinda, pois até 1817, Alagoas fôra comarca de Pernambuco) além, de início, da belicosidade dos caetés, falta de recursos e de homens para o donatário levar a colonização até aquelas paragens (14). Apesar disso, ainda no século XVI aparecem os primeiros engenhos, em Pôrto Calvo e, depois, em outros locais da região litorânea.

(12) . — Domingues (Alfredo José Pôrto) e Keller (Elza Coelho de Souza), *Bahia*, Union Géographique Internationale, Comité National du Brésil, Rio de Janeiro, 1956, pp. 139-142, 150-155.

(13) . — Andrade (Manuel Correia de), *Os rios-do-açúcar do Nordeste Oriental*, II, *O rio Mamanguape*, publicações do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, M.E.C., Recife, 1957, págs. 11 e figura 1 (mapa parcial do Estado com traços gerais da rede hidrográfica), págs. 14-26, 29-35; Mello (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste ...*, ob. cit., págs. 58-71, 74, 89-94, 97-103.

(14) . — Moreno (Diogo de Campos), *Livro que dá razão do Estado do Brasil — 1612*, Arquivo Público Estadual, Recife, 1955, págs. 173-174, 190-191; Verdonck (Adrian), *Memoria oferecida ao Senhor Presidente e mais Senhores do desta cidade de Pernambuco, sobre a situação, lugares, aldeias e comércio da mesma Cidade, bem como de Itamaracá, Paraíba e Rio Grande. Escrita em 20 de maio de 1630*, em "Revista do Arquivo Público", Recife — Pernambuco, 1949, págs. 613-628, em especial págs. 613-615; Neto (José Antônio Gonsalves de Mello), *Dois relatórios holandeses*, em "Revisão do Arquivo Público", Recife-Pe., 1949, págs. 589-610, em especial págs. 592-

Na época da invasão holandesa já existia dezesseis engenhos na área alagoana (15), sempre se observando a relação com os rios, os solos e o clima.

Apesar de não possuírem certos dêesses rios, no Nordeste, descargas muito grandes, eram, em geral, suficientes para a produção e às pequenas embarcações do período colonial, constituindo as povoações citadas, embarcadouros ou verdadeiros entrepostos comerciais, quando não marítimos, localizando-se próximos a foz do rio que os servia. Esta posição explica o desenvolvimento e a prosperidade de muitas dessas povoações nos primeiros séculos de nossa história. Situavam-se ao mesmo tempo próximas ao mar e à entrada dos vales de massapé, próprios para a cultura da cana, além de assegurarem, os seus rios, o transporte de mercadorias e de pessoas na faixa costeira onde os alagados e os mangues dificultavam outros meios, na época. Facilitavam, igualmente, a comunicação entre o interior mais próximo (e mais ou menos limite da colonização por longo espaço de tempo) e o mar, fazendo convergir para os seus embarcadouros a produção dos vales canavieiros próximos. Assim é que Goiana, ao norte de Pernambuco e Rio Formoso, ao sul, chegaram a ser pequenos empórios regionais, sobretudo como entrepostos dos embarques de açúcar, no período colonial. Só muito mais tarde, e até recentemente, é que a evolução das técnicas de transporte fêz superar as tradicionais rotas fluviais dessas cidades menores e sua posição, de ponto de ligação entre o interior e o mar, se tornou dispensável — situação responsável, no passado, pelo seu florescer e desenvolvimento, pois caminho natural e necessário da produção, na época.

Após o estabelecimento das estradas de ferro e de rodagem, ocasionando a captura da produção dos antigos vales, em geral decaíram essas cidades, sobrevivendo em função de novas rotas e, também, de novas atividades. De resto, após certa recuperação, diminuiu bastante a importância da agro-indústria do açúcar e, em parte

594; Diegues Júnior (Manuel), *População e açúcar...*, ob. cit., págs. 32-35; Andrade (Manuel Correia), *Os rios-do-açúcar do Nordeste Oriental, IV, Os rios Coruripe, Jiquiá e São Miguel*, publicação do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, Recife, 1959, págs. 38-41; Costa (F.A. Pereira da), *Anais Pernambucanos (1493-1590)*, vol. I, Arquivo Público Estadual, Recife, Pernambuco, 1951 págs. 322, 326-327, 352-353, 398-399, 412-413, 475-476, 626-627; Salvador (Frei Vicente do), *História do Brasil (1500-1627)*, Edição Melhoramentos (5ª edição), São Paulo, 1965, págs. 184-185, 196-199, 210-211, 221-224, 301-306, 313-314; Sobrinho (Barbosa Lima), *Pernambuco e o São Francisco*, Imprensa Oficial, Recife, 1929, págs. 38-45, 76-79.

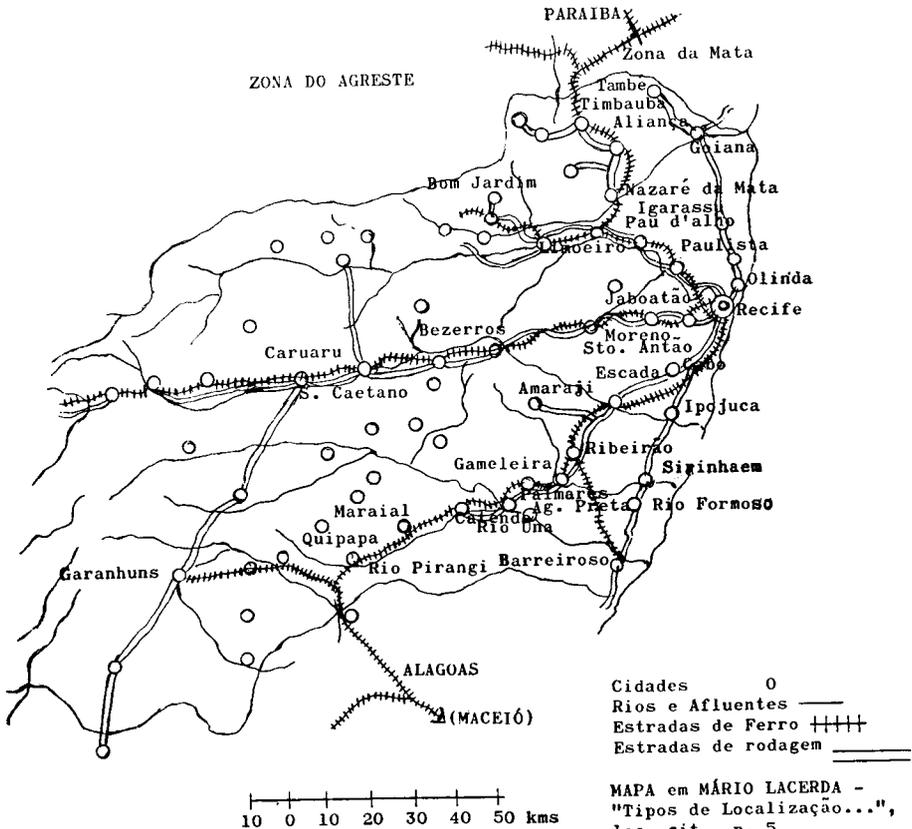
(15). — Diegues Júnior (Manuel), *População e açúcar...* ob. cit., págs 32-35.

mas progressivamente, vai se transformando o tipo de economia da região, encaminhando-se, apesar de ainda hesitante (além de descapitalizada), para uma diversificação de atividades.

Apesar disso, muitas dessas cidades resistem, beneficiando-se ainda de sua posição geográfica, ou vegetam enquanto aguardam uma nova forma de organização da economia ou de atividades mais promissoras para sua prosperidade, no momento atual.

As bases lançadas, contudo, na época colonial, isto é, a relação produção-rotas fluviais-portos e comércio, e que foi o motivo maior das vilas, foram bastante importantes para que lá restassem, apesar das modificações técnicas e econômicas trazidas pelos séculos.

O mapa que se segue, explica melhor a posição dessas cidades em Pernambuco, os principais rios da zona da Mata e as direções principais da rede de transporte.



*

III. — OS VALES CANAVIEIROS E A EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE.

Sempre dominado pelo complexo produção-rotas-portos e comércio, e com o desenvolvimento da colonização, o crescimento da produção e de alguns centros regionais, é que se verificou a expansão da ocupação, ao longo dos vales e relacionada ao tipo de solo adequado à cultura da cana, à rede hidrográfica necessária às atividades dos engenhos e ao transporte do produto. Mais tarde, esses núcleos e essa rede assim surgidos, foram reforçados pelas ferrovias e rodovias de época mais recente. As rotas, multiplicadas e necessárias ao desenvolvimento de uma produção em grande escala e fundamentalmente ligada à exportação, dado o aumento de volume na medida do crescimento dos grandes centros consumidores têm, forçosamente, de se dirigirem a portos regionais. E mesmo a presença de crescente mercado interno, além de não anular a significação dos mercados externos, apesar da concorrência de outras regiões e de outros países produtores necessitam, também, dos serviços portuários pois, os de maior significação, localizam-se no sul. São os portos regionais os mais bem aparelhados e quase os únicos, na região, capazes de atender ao aumento do movimento exportador-importador. Assim, enquanto desaparece a função de porto fluvial, e de entreposto, de antigas povoações e cidades coloniais, os grandes portos que surgiram nessa mesma época, muito desenvolvidos e melhor aparelhados, constituem-se em pontos terminais das rotas internas, multiplicadas por meio de ferrovias e rodovias. Realizam a captura da produção dos antigos vales canavieiros, açúcar e outros produtos de exportação, e crescem as cidades em que surgiram, num verdadeiro fenômeno de polarização das atividades econômicas gerais, pois ali crescem também os serviços necessários, bancos, escolas, indústrias e comércio, crescendo também sua população e seu consumo.

Esse crescimento age, também, no sentido de atração da produção de subsistência para esses centros, especializando-se certas áreas da região na produção para abastecimento dos núcleos urbanos regionais, em especial as capitais de seus Estados respectivos, reforçando igualmente as correntes de tráfego em direção à sede centralizadora.

E' interessante observar que, em Pernambuco, as rodovias precederam as ferrovias, dada a resolução do Conselho Geral da Província, em 1830, no sentido da construção de quatro estradas-tron-

cos, a do norte, a do sul e duas do centro (16). Nessa fase foi importante não só a ação dos engenheiros franceses, administrando as obras públicas de Pernambuco nos meados do século XIX, como a influência do engenheiro Vauthier, chefe do grupo, no sentido da construção de estradas de rodagem, em sua opinião mais convenientes à região do que os caminhos-de-ferro, inclusive levando em consideração o volume da produção e as condições financeiras da província (17). Mas o fato é que, apesar dos esforços do engenheiro francês e de seus engenheiros auxiliares, e de terem sido os executores das primeiras verdadeiras estradas do Nordeste, era bem precária a situação das rodovias nos anos que antecederam a instalação da primeira estrada de ferro de Pernambuco (18). Não admira pois, que após a inauguração das estradas de ferro da região, em 1858 (a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, na direção da mais importante zona canavieira do Estado), seguindo-se o prolongamento das linhas com a inauguração de novos trechos, inclusive em outras direções (19), estas se tornassem mais importantes que as primeiras rodovias-troncos, até a nova fase de modernização e predominância dessas últimas.

E' interessante notar que foi a estrada de ferro a responsável pela primeira captura geral da produção dos vales canavieiros diretamente para o Recife, e não as primeiras estradas-troncos, certamente devido ao mau estado das mesmas, inacabadas em certas direções e, no inverno, intransitáveis em outras. Mas foi o desenvolvimento, relativamente recente, das novas rodovias, que acabaram de tirar aos antigos entrepostos fluviais do açúcar a sua função de ligação entre os vales e o mar, reduzindo ainda mais o transporte dos produtos através das barcaças, entre êles e o pôrto do Recife.

E' também interessante verificar, no plano de estradas-troncos de Vauthier, a insistência na construção de duas estradas do centro (de O.S.O. e de N.O.), porque nessas direções havia vários engenheiros que não podiam escoar os seus produtos devido à falta de rios navegáveis, ao passo que as comunicações com o norte e o sul da província, cujos núcleos se concentravam próximos à costa atlân-

(16). — Pinto (Estêvão), *História de uma estrada-de-ferro no Nordeste*, Coleção Documentos Brasileiros. Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro-São Paulo, 1949, pág. 25; veja-se, também, Gilberto Freyre, *Um engenheiro francês no Brasil*, Rio de Janeiro, 1940, e *Diário íntimo do Engenheiro Vauthier (1840-1846)*, Rio de Janeiro, 1940.

(17). — Benévolo (Ademar), *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, Ed. Fôlha da Manhã, Recife, 1953, pág. 75; Pinto (Estêvão), *História de uma estrada ...*, *ob. cit.*, págs. 26-31.

(18). — *Idem*, pág. 31.

(19). — *Idem*, págs. 64-65, 67-70; Benévolo (Ademar), *Introdução à ...*, *ob. cit.*, págs. 182, 192-194, 261-262, 299, 316, 345, 360.

tica e tinham mais facilidades de transporte, poderiam continuar a se fazer pelo mar (20). No rumo S.O., seguido pela primeira estrada de ferro, tomou-se no início a direção traçada pelo engenheiro francês para a estrada-tronco, pois êste procurara os locais em que a produção era maior, o que é natural, pois não só seria possível realizar o necessário escoamento dos produtos, como se alcançaria os objetivos econômicos da obra. Assim, a estrada de ferro não seguiu paralela ao mar mas, até certo ponto, oblíqua ao mesmo, seguindo a rota do açúcar que êle considerava a mais importante da província, a estrada de Escada, do vale do Ipojuca, chegando, depois até as povoações e as usinas dos vales do Una e do Piranjí, onde a ferrovia ligou as cidades de Pa'mares, Catende, Maraial e Quipapá, a mais importante linha de cidades da área açucareira do Estado (21). Mais tarde essa linha foi prolongada até o Estado de Alagoas, continuando, portanto, a rede ferroviária a alcançar novas áreas.

Nota-se também que, a expansão das estradas de ferro e de rodagem alteraram, na maioria das áreas, a articulação tradicional das povoações ou cidades de um mesmo vale pois, em geral, não se entenderam ao longo do curso dos rios, mas seu traçado seguiu um critério de melhor remuneração de sua instalação e, assim, preferiu cortar os vales, de maneira transversal. As novas estradas procuraram os núcleos de produção mais importantes e modificaram assim, o ajustamento comum da rede urbana à rede fluvial. Em alguns casos, porém, a articulação foi reforçada, como no vale do Capibaribe, em que a ferrovia e a rodovia puseram em comunicação mais rápida as cidades do Recife, São Lourenço da Mata, Pau d'Alho e Limoeiro e, ainda, é o caso das cidades do vale do Piranjí, já assinaladas (22). E' que, quando as estradas de ferro ou de rodagem servem uma região, seguindo o seu vale ou cortando vários dêles, tornam mais fácil, muitas vêzes, a comunicação entre cidades de vales diferentes do que entre as da mesma bacia hidrográfica quando desprovidas dos modernos meios de comunicação. Tanto assim que, em geral, as estradas de ferro e de rodagem procuram ligar os centros de maior importância e mais dinâmicos, justamente os mais procurados e de maior interesse para os que vivem na região.

Na maior parte das vêzes, portanto, as ferrovias cortam e atravessam os vales (e os rios respectivos), escolhendo as cidades e os núcleos de maior expressão econômica, ligando-os ao Recife e ao

(20). — Pinto (Estêvão), *História de uma estrada ...*, ob. cit., pág. 30.

(21). — Melo (Mário Lacerda de), *Tipos de localização de ...*, ob. cit., pág. 10; Pinto (Estêvão), *História de uma ...*, ob. cit., págs. 30, 69-70, 75-76; Benévolo (Ademar), *Introdução a ...*, ob. cit., págs. 299, 316, 359-360.

(22). — Melo (Mário Lacerda de), *Tipos de localização ...*, ob. cit., págs. 10-12; Benévolo (Ademar), *Introdução à ...*, ob. cit., págs. 261, 360.

pôrto. Ampliam, assim, o volume da produção captada e a rapidez de concentração dos produtos no centro exportador do Recife, através de algumas linhas principais, após a pesquisa de mercado, o que não se podia dar seguindo os caminhos fluviais naturais. Do mesmo modo a rede ferroviária ocasionou, também, o florescer de alguns núcleos em torno de estações ferroviárias, antes povoações sem maior expressão, desenvolvendo de maneira excepcional a outros e localizando novos centros (é o caso do Cabo, Ribeirão, Una, nos primeiros casos; de Gameleira e Joaquim Nabuco, no último).

Outro ponto a ressaltar, é a coincidência da reorganização da indústria do açúcar, em melhores padrões técnicos, no último quartel do século XIX, com a expansão considerável que alcançaram as estradas de ferro no Nordeste a partir daquela época. Tal fato permitiu trazer a cana de lugares cada vez mais distantes, intensificando a monocultura e a área de influência das usinas. Como já tivemos ocasião de observar em outro trabalho, as modernas instalações, de grande capacidade de produção, necessitam sempre de maiores quantidades de canas, agravando certos problemas gerais da região com a ampliação da monocultura e, por conseguinte, da concentração de terras. Não só essa concentração afetou os meeiros e foreiros que se entregavam a outras culturas, em combinação ou não com o cultivo da cana, como chegou até a encerrar a atividade de numerosos banguês dos antigos engenhos que ficaram de “fogo morto”. Chamamos ainda a atenção para a interrupção que o processo ocasionou na divisão de terras que, com a longa queda de preços do açúcar e dificuldades do período anterior (bem como a divisão de propriedades através das heranças no decorrer dos séculos), não só foi sustada como sofreu um movimento contrário, afastando a tendência ao estabelecimento de um número crescente de propriedades médias. Assim é que, não só os meeiros como muitos dos antigos senhores de engenho, sobretudo após 1950, quando desapareceram praticamente os últimos banguês em Pernambuco, passaram de banguizeiros a proprietários-fornecedores de cana à usina e, até a fornecedores-rendeiros quando, muitos deles, se retiraram definitivamente das terras de seus antepassadas (23). A tal grau chegou, então, a concentração agro-industrial do açúcar, que surgiu o momento de usinas absorverem usinas e alguns grupos controlarem várias fábricas. Não só os progressos técnicos na indústria e nos trans-

(23) . — Fonseca (Célia Freire A.), *Sistema Econômico-Social e Emigração*, Comunicação ao IV Simpósio dos Professores Universitários de História, “Anais”, São Paulo, 1969, pp. 548-549; Andrade (Manuel Correia de), *A Terra e o Homem no Nordeste*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1963, págs. 46-47, 98, 101-103; Melo (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste ...*, ob. cit., págs. 112-113, 115-117.

portes foram os responsáveis por essa nova fase de grande produção e concorrência intensa mas, também, uma fase de prosperidade e extensão dos mercados mundiais, bem como o crescimento do mercado interno e o baixo preço da mão-de-obra nordestina. Com o torpedeamento de nossa frota mercante na segunda guerra mundial pelos submarinos do eixo nazi-fascista, criaram-se enormes dificuldades para o transporte do produto aos grandes mercados internos, situados no sul do país, pois a ligação rodoviária Nordeste-Sul era ainda mais precária do que hoje. Coincidiu o fato com a erradicação dos caçezais e os industriais do sul se voltaram para a fabricação do açúcar, com a vantagem de atuarem junto aos mercados, estarem servidos de uma rede de comunicações bastante satisfatória e disporem de maiores facilidades de créditos, além de bem mais capitalizados e tecnicamente melhor aparelhados. Abriu-se, então, novas dificuldades para a tradicional atividade em que, praticamente, estava concentrada toda a industrialização do Nordeste. Assim, embora não possa ser abandonada em curto prazo uma atividade em que a região há séculos se especializou e, provavelmente, não seja conveniente um total abandono da agro-indústria do açúcar, a região procura diversificar a sua economia e obter melhores condições para atingir este objetivo, apesar das dificuldades as mais diversas (24). Uma dessas é a insuficiência de seu sistema de transportes, parte muito importante da infra-estrutura necessária ao progresso regional, inclusive em sua articulação com outras regiões do país, em especial as mais dinâmicas e dotadas de mercados de certa importância, e que devem entrar em contacto com as demais.

Além das estradas de rodagem em que falamos de modo geral, e dos caminhos de ferro de que tratamos com mais detalhes, dada a importância que teve em certa fase da vida econômica da região, sobretudo das últimas décadas do século XIX até a segunda guerra mundial e mesmo depois, temos de assinalar as rodovias que ligam as capitais dos Estados do Nordeste entre si e que, atualmente, buscam não só se ampliar como também se estender em direção aos mercados do sul do país. Por sua vez, crescendo a produção dessa última região, sobretudo industrial, há também um movimento nesse sentido, do Sul para o Nordeste, a fim de colocar seus produtos nos mercados que se ampliam, apesar das dificuldades da região, procurando o país uma maior integração e complementação de seus mercados, principalmente entre algumas de suas regiões. E', sem dúvida,

(24) . — Fonseca (Célia Freire A.), *Sistema Econômico-Social ...*, ob. cit., págs 550-561; Andrade (Manuel Correia de), *A Terra e ...*, ob. cit., págs. 41-45, 225-226; *Paisagens e Problemas do Brasil*, Editora Brasiliense, 1968, pág. 125-128;

um progresso e uma questão de desenvolvimento da nação como um todo.

Na fase de ligação rodoviária entre os Estados do Nordeste, aliás, já se tinha aproveitado a oportunidade para, na passagem da estrada próxima ao litoral, servir e ligar as cidades de certa importância situadas naquela faixa, tais como Goiana-Igarassú-Paulista e Olinda, na estrada entre Recife e João Pessoa. O mesmo se deu na direção do sul, na estrada entre Recife e Maceió, alcançando o traçado da estrada, as cidades de Ipojuca-Sirinhaém-Rio Formoso e Barreiros.

A êsse respeito, é interessante registrar que, antes de 1930, o transporte dos produtos regionais para Maceió era todo realizado por navegação fluvial e lacustre, associada a de pequena cabotagem.

Tais tipos de transporte desapareceram, substituídos sobretudo pelos caminhões (25), tendo havido, portanto, uma total substituição das antigas formas de transporte devido à construção da rodovia, sem falar na estrada de ferro que liga Maceió ao Recife e a outros Estados do Nordeste.

Observa-se, aliás, que as estradas de rodagem vão assumindo, cada vez mais, maior importância no Nordeste como, de resto, em todo o país. Assim, da fase ferroviária como transformação da técnica e principal meio de transporte na região e no país, passa-se agora à rodovia. De qualquer modo, está de acôrdo com o progresso técnico dos meios de transporte e da ampliação da rede de estradas, isto é, do desenvolvimento de um aspecto de grande importância da infra-estrutura, não só regional como nacional.

*

IV. — CONCLUSÕES.

Apesar do crescimento que se observa na produção e nas atividades de alguns dos Estados nordestinos, nota-se que ainda se mantém, fundamentalmente, no esquema de dependência dos mercados exteriores, isto é, naquela relação produção-comércio exportador, dentro da qual os elementos rotas e portos funcionam sobretudo para satisfazer uma demanda exterior, muitas vezes variável e inconstante, mais o que voltados para as necessidades da população e desenvolvimento do país. Tanto mais porque o mercado interno ainda começa a se formar na maioria das regiões e, se se desenvolve na região sul é, com certa intensidade, apenas em algumas faixas e localidades.

(25). — Andrade (Manuel Correia de), *Os rios do açúcar do ...*, IV. *Os rios Coruripe ...*, ob. cit., pág. 81.

De qualquer modo, os centros internos de maior significação são, no Nordeste, essas cidades-portos centralizadoras da produção exportadoras e, assim polarizadoras, também, da produção de subsistência da zona do agreste.

Vemos portanto que, em economia, muito mais do que a observação e mesmo a clarividência de alguns homens que procuraram sacudir a rotina e a inércia, são importantes certas condições que exigem tempo e oportunidade para se desenvolverem, tanto mais que os próprios homens estão condicionados a circunstâncias formadas muitas vezes em séculos anteriores, e à realidade das áreas em que vivem. Além disso, fora das relações com os grandes mercados consumidores, mormente na vida moderna, é difícil haver desenvolvimento econômico e crescente padrão de vida e de técnica nas várias sociedades existentes e, assim, têm os mercados de ser procurados ou criados, seja no exterior, seja no interior do país e até da região. Permanece, pois, a relação produção-comércio-rotas e portos, embora possa ter significação diferente, caso se trate de sociedades desenvolvidas, isto é, as que apresentam índices que permitem classificá-las como tais, ou simplesmente de sociedades que apresentam economias dependentes e apenas complementares.

Assim, a direção geral das rotas e estradas dêsse segundo grupo, orienta-se de acôrdo com as solicitações do tipo de economia que ali predomina, isto é, em direção aos portos a que possam servir e aos mercados consumidores fora da região, externos ou internos. No caso nordestino e, aliás, do Brasil em geral, a importância maior é ainda a dos mercados exteriores, dado o nosso tipo de organização e de produção, predominantemente exportadora, herança de nossas origens coloniais e realidade de uma forma de economia ainda dependente, e complementar, da economia maior mundial.

* *
*

INTERVENÇÃO.

Do Prof. *Reynaldo Xavier Carneiro Pessoa* (FFCL-USP).

Indaga da Autora a sua opinião sôbre a tese do Prof. José de Castro àcerca do desenvolvimento do Recife e a ocupação holandesa.

* *
*

RESPOSTA DA PROFESSORA CÉLIA FREIRE D'AQUINO
FONSECA.

Ao Prof. *Reynaldo Xavier Carneiro Pessoa*.

Sôbre o trabalho do Prof. Josué de Castro, *Fatôres de localização da cidade do Recife*, que consta da bibliografia apresentada, diz a Autora não estar inteiramente de acôrdo com o mesmo; mas, com outros que escreveram sôbre o assunto, em especial o Dr. Olímpio da Costa, diretor da Biblioteca Pública do Estado de Pernambuco — a quem, aliás, o Prof. Josué de Castro agradece na tese citada pelas contribuições recebidas — que chama a atenção para as condições que predispunham o Recife para a posição de sede, não só da Capitania, como da região. E é preciso destacar que a escôlha de Olinda não foi um êrro de Duarte Coelho mas, na ocasião, foram mais importantes as considerações sôbre a necessidade de defesa no início da ocupação. E a existência de Olinda, como ponto de vigilância, foi muito importante para que a povoação e o embarcadouro do Recife se desenvolvesse. Claro que a permanência dos holandeses, cercados durante três anos no local, teve a sua importância. Cinco anos depois, a queda do reduto da resistência, o Arraial do Bom Jesus, contribuiu, e muito, para o desenvolvimento da cidade do Recife. Sobretudo após o incêndio de Olinda e o incentivo ao crescimento do Recife, quando os holandeses chegaram a proibir reedificações em Olinda, em certa fase. E' possível também, que para a experiência militar flamenga, fôsse mais fácil e interessante a defesa das ilhas e planície do Recife do que da colinosa Olinda. Mas, finalmente, diz concordar com o Dr. Olímpio da Costa, o mais provável é que, mais cedo ou mais tarde, o Recife seria a sede da Capitania de Pernambuco, pois reunia tôdas as condições necessárias. E reunir várias dessas condições não era fácil, como vimos na questão de portos naturais da região.