

**Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os anos de 1530 e 1635: Análise sobre o transporte marítimo.**

**JOSUÉ LOPES DOS SANTOS\***

**ANA LÚCIA DO NASCIMENTO OLIVEIRA\*\***

HORIZONTE

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

Fernando Pessoa

O período colonial brasileiro instiga estudos acadêmicos em diversas áreas do conhecimento desde muito tempo; historiadores, antropólogos, arqueólogos entre outros cientistas buscam neste tema informações que possibilitem interpretações sobre a sociedade brasileira, como herança cultural. Muito se tem produzido sobre o assunto, a atual região nordeste do Brasil requer especial atenção dos pesquisadores, dada a importância desta área à época colonial, sendo na mesma que se instalaram os primeiros centros urbanos que materializaram simbolicamente o poder real em esfera local.

No entanto, os estudos se voltam basicamente para as capitanias hereditárias que registraram aspectos políticos, administrativos e econômicos mais prósperos, as capitanias de Pernambuco e Bahia se sobressaem neste sentido. Capitanias como a da Paraíba e de Itamaracá, por exemplo, por muito tempo foram pouco estudadas; e quando o eram, geralmente se abordava de forma pouco aprofundada. Com este trabalho pretendemos esboçar um estudo que possa contribuir para a discussão acerca da relevância da capitania de Itamaracá como entreposto marítimo nos primeiros séculos da colonização.

Para suprir a nossa proposta de entender a atividade naval em âmbito global, enquanto expansão e comércio marítimo, é que apresentamos as leituras de autores

---

\* Aluno do Mestrado em História Social da Cultura Regional, Departamento de História, Universidade Federal Rural de Pernambuco. e-mail: josueufrpe@gmail.com

\*\* Doutora em História, professora da graduação e pós-graduação em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco. e-mail: ananascimentoufrpe@gmail.com

como Fernando Nogueira, Charles Boxer, Frédéric Mauro, Fabio Pestana, Luís de Albuquerque entre outros. Estas referências iniciais se constituem essenciais para se entender o complexo contexto em que estavam inseridas as navegações ultramarinas empreendidas pela Europa com o intuito de ocupar e explorar novas terras, descortinando um novo mundo. Atividades condensadas genericamente sob a expressão “Grandes Navegações”.

Amélia Polônia e Amândio Barros realizam estudos relativos à história portuária no Antigo Regime e se tornaram importantes para nossa investigação, já que seus trabalhos versam sobre a importância de um sistema articulado de controle e logística naval atribuída a atividade portuária em Portugal e nas suas possessões ultramarinas. Pelas suas interpretações, navegações, navegantes e rotas marítimas se articulam para traçar um panorama da história do mar tanto em perspectiva atlântica como regional na época moderna.

O porto é o principal elo entre aqueles que estão no mar e os que estão em terra no período colonial. Era a partir dele que se estabeleciam as relações comerciais, confluíam idéias, era realmente as portas para o novo, o moderno. Neste sentido, a atividade portuária “surge como capítulo central da história marítima.”. (BARROS, 2006:134).

Até o início do século XV, pouco se sabia sobre a geografia da terra, ao conhecimento geográfico se misturavam lendas e mitos religiosos. As explorações marítimas que se desdobraram durante a época moderna são responsáveis pelas maiores contribuições na elaboração de uma descrição mais próxima da realidade física do planeta. Antes do século XV, o mundo conhecido pela história e geografia ocidental compreendia basicamente a Europa e trechos da África do Norte, parte do Japão e Indonésia (NOGUEIRA, 1990:14).

Os portugueses foram os primeiros a lançarem-se sistematicamente e com êxito em aventuras marítimas em águas desconhecidas. Já no século XV se desenhavam como um dos maiores navegadores da modernidade. Portugal, e sua capacidade náutica apurada, foi um dos grandes responsáveis por dar ciência ao velho mundo da existência de um novo. Isto por terem alargado as possibilidades de atuação econômica, influência política e expansão da fé católica, nesta fase oceânica de expansão da humanidade.

Fernando Nogueira é um dos autores clássicos que estudam sobre o ultramar

português; em seus escritos, ele bem resume o papel de Portugal nesta fase dos “grandes descobrimentos” e navegações. Para ele:

*Os portugueses foram os maiores descobridores, exploradores e conquistadores de novas costas marítimas, de mares e oceanos, e com os mesmos fins de conhecer, de comercializar, de propagar religião, de alcançar domínio geopolítico, tiveram também um notável papel na descoberta, exploração e conquista de terras interiores das costas que alcançaram. (NOGUEIRA, 1990:43)*

Neste contexto é que Portugal dá ciência ao mundo do achamento de terras no ocidente em 1500: o Brasil. Hoje existem muitas controvérsias em relação à expedição de Pedro Álvares Cabral, suas reais intenções são repletas de dúvidas e ainda não totalmente esclarecidas. Não é, porém, intenção deste trabalho problematizar tais questões.

No novo mundo, os portugueses se voltaram também para o mapeamento do litoral, identificando áreas para atuação portuária segura e melhores rotas em mar na costa, aspecto de grande relevância naquele momento de constantes conflitos. Várias nações européias buscavam novas terras, e os conhecimentos cartográficos e geográficos eram condição básica para o sucesso das ações de conquista, como destaca Guilherme Medeiros:

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

Na conjuntura da *Terra Brasilis*, boa parte da área litorânea pertencente ao atual estado de Pernambuco favorecia as navegações, já que a proximidade com a Europa e o regime dos ventos e correntes marítimas transformava esta região, de maneira geral, em ponto de parada quase indispensável para embarcações oriundas do velho mundo, ou com destino a ele. Toda a costa norte do Brasil favorecia a atividade portuária e a fixação de núcleos de ocupação. Com fontes de água potável acessível e alimentos tropicais, além da topografia favorável a defesa de acordo com a lógica da época.

A rede hidrográfica das Capitanias de Pernambuco e Itamaracá também favorecia as navegações, os Rios São Francisco, Capibaribe e Paraíba logo cedo foram

explorados como rotas fluviais para se alcançar o interior do vasto território<sup>1</sup>. Rios de menor tamanho também foram importantes neste momento de ocupação e exploração, basta analisar o Canal de Santa Cruz da Ilha de Itamaracá, sendo às suas margens que se fixou o porto e adentrando no rio encontrava-se a Vila de Nossa Senhora da Conceição, centro administrativo da capitania, ou se poderia acessar a Vila de Igarassú, importante centro político no norte da Capitania de Pernambuco.

D. João III, rei de Portugal, em 1534 dividiu o território brasileiro em capitanias hereditárias, é neste contexto que Pero Lopes de Sousa recebeu um destes lotes de terra que iam desde o Canal de Santa Cruz até a Baía da Traição<sup>2</sup>. Esta área englobava a Ilha de Itamaracá, que acabou por abrigar a sede da capitania homônima. Apesar do *status* reservado ao local devido a sua importante função para o sucesso do negócio colonial, a capitania de Itamaracá não alcançou desenvolvimento comparável ao de suas vizinhas do norte (Pernambuco e Paraíba) que possuíam situações semelhantes de porto com comércio ativo e centro político autônomo. Estas problemáticas são comumente atribuídas pelos historiadores a imperícia dos primeiros donatários da capitania, que muitas vezes confiavam a governança das extensas faixas de terra a prepostos<sup>3</sup>.

Por abrigar a sede de uma capitania independente, a Ilha de Itamaracá se tornou ponto estratégico para o litoral norte do Brasil. Todo o seu desenvolvimento estava voltado para viabilizar a circulação comercial, a partir da locação de portos e ancoradouros em locais estratégicos; estruturar a vila, através da organização de prédios administrativos, religiosos e residenciais e, principalmente, a consolidação de um sistema de defesa eficiente, que se deu através da construção de fortificações em pontos prioritários. Em nossas pesquisas, buscamos estudar o complexo contexto de circulação comercial organizado na Ilha a partir de um sistema bem estruturado de articulação marítima (portos e ancoradouros seguros) que seguiam uma lógica elaborada a partir da

---

<sup>1</sup> A Ilha de Itamaracá hoje pertence ao atual estado brasileiro de Pernambuco, distando cerca de 60km ao norte da capital Recife.

<sup>2</sup> A Ilha de Itamaracá separa-se do continente pelo Canal de Santa Cruz. As margens deste, no próprio espaço da ilha, no alto de uma colina elevada seguindo o padrão de ocupação da época, é que foi fundada a Vila de Nossa Senhora da Conceição que foi sede da capitania de Itamaracá por muito tempo.

<sup>3</sup> Na capitania de Itamaracá foram muitos os donatários. Inicialmente a capitania foi doada a Pero Lopes de Sousa ainda em 1534, porém o mesmo não tomou posse prática das terras, morrendo em 1539 em batalha no oriente. Segue-se uma grande quantidade de conflitos administrativos entre as três capitanias do Norte (Pernambuco, Paraíba e Itamaracá) por hegemonia e autonomia. Em 1763 a capitania de Itamaracá foi oficialmente anexada à de Pernambuco. (BARBALHO, 2009)

referência dos pontos de defesa (dada a importância do estado militarizado) e articulação com o centro administrativo, já que a cidade e o porto, na lógica do Antigo Regime, não devem ser pensados de maneira dissociada.

A condição geográfica peculiar do local possibilitou dois núcleos de ocupação comercial na região. Por ser uma ilha litorânea, naturalmente existem duas barras, uma em cada extremo do local. Na Ilha de Itamaracá cada uma destas barras era utilizada como porto e estes eram guarnecidos por posições fortificadas. Contexto que pode ser observado se analisarmos a imagem de um autor desconhecido produzida por volta de 1633. Nela as duas barras da Ilha de Itamaracá estão bem definidas, uma análise mais atenta irá detectar, além da Vila de Nossa Senhora da Conceição e o Forte Orange na parte esquerda da imagem, uma estrutura no outro extremo da Ilha, que seria o fortim da Catuama, defendendo aquela entrada<sup>4</sup>. Importante também perceber é a movimentação de navios ao redor da ilha.



Fonte da imagem: (REIS FILHO, 2002:PE41)

A área estudada, desde o século XVI, tinha uma movimentação portuária intensa, existiam no local dois portos importantes: Catuama, na entrada norte da ilha, e o porto da Barra de Itamaracá na entrada sul (mencionado também como Porto de Pernambuco Velho)<sup>5</sup>. Guilherme Medeiros esclarece que “a Ilha de Itamaracá e seu entorno foi, senão a primeira, das primeiras áreas da costa brasileira utilizada pelos europeus para atividades permanentes.”(MEDEIROS, 2001:89). Dentro destas

<sup>4</sup> Salientamos que o Forte Orange, como é conhecido atualmente as estruturas do antigo forte no atual estado de Pernambuco, teve ocupações diversas, ora poderia ser chamado de Fortaleza de Santa Cruz, ora poderia ser chamado oficialmente de Forte Orange, na ocasião de domínio holandês na Ilha de Itamaracá no início do século XVII.

<sup>5</sup> Nos primeiros anos da colonização, o porto na entrada sul do canal de Santa Cruz em Itamaracá era conhecido como Porto de Pernambuco. Mais tarde, com o desenvolvimento e conseqüente utilização mais incisiva do porto do Recife esta denominação passou a fazer menção a este porto apenas. (ALBUQUERQUE, 1993). Para se ter uma descrição dos portos na Ilha de Itamaracá do século XVI ver: (GANDAVO, 1980).

atividades permanentes, sobressaem-se as relativas a questões portuárias. Vale salientar que na Vila de Nossa Senhora da Conceição já existia em fins do século XVI uma estrutura burocrática e administrativa bem consolidada em relação às instituições de poder locais (LEMOINE, 2008).

Na porção meridional da ilha, guarnecido pela Fortaleza de Santa Cruz, mais conhecido como Forte Orange, temos o porto de Itamaracá, e na boca setentrional existia o porto da Catuama, guarnecido por um fortim de mesmo nome.

A organização da defesa de ilhas demandava uma estratégia específica, nelas o sistema de fortificações era pensado a partir da localização do centro administrativo e do porto, visando também defendê-los. E sendo a ilha próxima ao continente, as entradas das barras deveriam ser controladas, para impedir ganho de espaço por parte de bandeiras inimigas. Lógica esta que pode ser observada se analisarmos a Ilha de Itamaracá. Em relação às fortificações mais regulares, dentro do projeto português, a Ilha de Itamaracá era guarnecida, como já foi dito, por dois fortes já no século XVI; um em cada entrada do canal de Santa Cruz. Dominava nesta época a barra sul da ilha a Fortaleza de Santa Cruz, e a porção norte, o Fortim da Catuama (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999).

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

*A Ilha de Itamaracá tem duas léguas de comprido, ou pouco mais; ao redor dela vem desembocar cinco rios, dos quais o de Igaracu, que demarca e extrema esta capitania da de Pernambuco, e está em 7 graus e um terço, alaga da ilha da parte sul, onde está a dita vila e o porto dos navios, os quais para entrarem tem por baliza e sinal umas barreiras vermelhas, com as quais pondo-se a nordeste-sudeste entram pela barra a vontade. Outra barra tem a Ilha à parte norte, pela qual entram caravelões da costa. (SALVADOR, 2009:94)*

Em 1648 João Teixeira Albernaz ilustra a Ilha de Itamaracá com uma riquíssima grandeza de detalhes; na iconografia percebe-se a posição do porto principal da Capitania de Itamaracá, já no território da Ilha, em relação a Vila de Nossa Senhora da

Conceição, que deveria vigiá-lo, e a Fortaleza de Santa Cruz, que deveria protegê-lo. Além disto, informava dados sobre a capacidade de navegação no Canal de Santa Cruz, informações estas valiosas em tempos de conflitos constantes. Outro detalhe importante que deve ser observado é a identificação por pontilhado das principais rotas de acesso ao interior da Ilha, conhecimento que seria decisivo em prováveis batalhas.



Fonte da imagem: (REIS FILHO, 2002:PE50)

Ao relatar suas memórias sobre a guerra contra os holandeses, Duarte de Albuquerque Coelho em 28 de março de 1631 assim descreve a Ilha de Itamaracá em relação às navegações:

*Está aquela Ilha em 7º e 2/3 da linha equinocial para o sul e a 7 léguas ao norte da Vila de Olinda, forma-a um braço de mar que a cerca, tendo ele de largo um tiro de mosquete e fazendo duas barras; uma serve para entrar e é a principal, outra serve para sair, a qual chamam Catuama; esta suporta barcos e a outra navios de 200 toneladas (COELHO, 2001:80)*

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

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

A Cidade e o porto estão intimamente ligados, um complementa o outro dentro de um sistema integrado de cooperação e influência comercial, administrativa e ideológica. Desta maneira, a associação das unidades *vila, porto e forte*, genericamente representam a lógica de ocupação do território sobre a ótica portuguesa, como explica Manuel Teixeira:

*A maior parte das cidades portuguesas, localizava-se junto ao mar ou nas margens dos rios. Uma situação privilegiada que encontramos em muitas cidades portuguesas, insulares e ultramarinas é a sua localização em baías abrigadas, com características de bom porto natural, com encostas suaves e percorridas por cursos de água doce, e com boas possibilidades de defesa através do aproveitamento de acidentes naturais localizados nos extremos da baía, onde eventualmente se viriam a construir fortificações. (TEIXEIRA, 2000:5)*

Exemplo prático deste fator é a conjuntura em que estava inserida a Capitania de Itamaracá, mais especificamente o local onde estava localizada a sua sede administrativa: a Ilha de Itamaracá. Neste contexto, a Vila de Nossa Senhora da Conceição interage diretamente com o porto que lhe confere status e possibilita o pulsar econômico e social dentro da ideia vigente durante o período colonial. Uma iconografia de autoria atribuída a Johannes Vingboons feita por volta de 1665 (elaborada a partir de uma outra iconografia da década de 1630) demonstra bem este contexto; na imagem, a Ilha de Itamaracá aparece em uma vista a partir do continente, ao fundo vemos o morro em que estaria localizada a Vila de Nossa Senhora da Conceição, detalhe para a grande quantidade de navios que atuam no Canal de Santa Cruz na área portuária da ilha.



Fonte da imagem: (REIS FILHO, 2002:PE41)

Para ancorar nos Portos de Itamaracá, ambos, era necessário um conhecimento prévio das especificidades geográficas e estruturais do local, ou seja, utilizar mapas e descrições específicas da região, para diminuir o risco de um naufrágio. Por volta de



1636 a Companhia das Índias Ocidentais (WIC) descreve as habilidades e direcionamentos que deveria seguir um comandante de embarcação que quisesse adentrar em uma das duas barras da Ilha de Itamaracá para assim atingir os portos e a Vila de Nossa Senhora da Conceição. Segundo os Anais da WIC na *Descrição da Costa ao Norte de Olinda*:

*A Ilha de Itamaracá tem duas barras, das quais a Meridional é a mais funda, podendo achar-se nela, na maré cheia, até 18 pés de água. Quem quiser lá entrar encontra uma boa baliza em uma árvore que está na ponta da terra do lado sul do rio e deve ficar com este ponto a oeste quarta a sudoeste, para entrar e então ancorar diante da Fortaleza de Orange, em quatro braças de água, ou seguir até a cidadezinha de Nossa Senhora da Conceição. É possível também navegar ao redor dela na maré alta. Esta Ilha é fértil e tão pitoresca quanto a Inglaterra, mede 7 metros de circunferência e tem mais extensão do que largura. Da barra do sul para a do norte há três léguas.*

*Para entrar na barra do norte é preciso navegar do modo seguinte: conservar o cabo, situado ao lado do norte da barra a oeste-noroeste até ver dentro do rio um banco de areia e então navegar entre estes dois pontos quem assim fizer não sofrerá mal algum e não há de encontrar em maré cheia menos de 12 ou 13 pés de água. (LAET, 2001:407)*

Para *não sofrer mal algum* como escreve o relator da WIC, e ancorar em um porto com segurança, era necessária uma habilidade específica em relação as técnicas de identificação de pontos acessíveis longe de bancos de areia, arrecifes e correntes marinhas adversas. Para isto, no século XVII eram usados aspectos naturais (como árvores ou morros) ou ainda construções para guiar a partir destes a entrada correta no porto.

A descrição na citação anterior é de grande riqueza de detalhes e fornece um importante relato tanto para se entender as questões relacionadas a perícia náutica exigida a época, quanto sobre a dinâmica portuária da Ilha de Itamaracá naqueles primeiros anos de dominação holandesa.

Percebe-se, a partir da fala de Laet, que a dinâmica portuária da ilha estava centrada no porto da boca meridional, porção sul, da ilha de Itamaracá. Guarnecido pelo Forte Orange, a estrutura do porto estava sob os olhos vigilantes da Vila de Nossa Senhora da Conceição, ou Schkoppe na conjuntura do documento, que fiscalizava as atividades portuárias através de uma casa de alfândega que funcionava dentro das muralhas da vila.

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

Vários fatores poderiam levar um navio a naufragar, entre eles estão fatores bélicos, estruturais ou diretamente associados a falhas humanas. Existem relatos de uma grande quantidade de naufrágios ocorridos em Itamaracá durante os dois primeiros séculos da colonização, tantos que eles dificultavam a entrada de outras embarcações na barra e ancoragem no porto principal da ilha. Na Ilha de Itamaracá, porém, a partir das leituras de Barlaeus, percebemos que o que levou a maioria dos navios a afundarem seria a grande quantidade de bancos de areia que se formavam, e os próprios naufrágios se tornavam uma zona de perigo para outras embarcações. Salientada assim a perícia apurada que deveria ter um comandante que quisesse ancorar no local.

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

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

Gabriel Soares de Sousa, nas Notícias do Brasil, descreve os dois portos de Itamaracá em 1585, o da barra norte (Catuama) e o da barra sul. Segundo ele o primeiro estaria relacionado a atividades menos importantes, enquanto o segundo teria maior

capacidade de receber, e recebia, embarcações de maior calagem, chegando a suportar “navios de mais de cem toneis” (SOUSA, 1972:37).

A Capitania de Itamaracá tinha um dos portos mais freqüentados durante o século XVI, mesmo que sua produção se limitasse a cal, víveres e alguns produtos provenientes de engenhos na região, além disso, a área era também fornecedora de pau-brasil. Boa parte do comércio com o Porto de Pernambuco escoava-se através deste porto de Itamaracá, até mesmo a falta de fiscalização intensa era um fator que atraía navios com cargas contrabandeadas para o local, é grande o registro, em fins do século XVII de navios que descarregavam escravos em Itamaracá para que de lá fossem mandados aos seus destinos finais.

### **Referências bibliográficas**

- ABREU, Capistrano de. **Capítulos de História Colonial**. São Paulo: Ed. Itatiaia/Edusp, 1988.
- ALBUQUERQUE, Luís de. **Introdução à história dos descobrimentos portugueses**. Coimbra: Publicações Europa-América, 1987.
- ALBUQUERQUE, Marcos. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. **Revista de Arqueologia**. São Paulo: v. 7, p. 99-123, 1993.
- \_\_\_\_\_; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. **Fortes de Pernambuco**. Imagens do passado e do presente. Recife: Graftorres, 1999.
- ANDRADE, Manuel Correia de. **Itamaracá, uma Capitania frustrada**. Recife: CEHM, 1999
- BARBALHO, Luciana de Carvalho. **Capitania de Itamaracá - Poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685 – 1742)**. Dissertação (Mestrado em História). João Pessoa: CCHLA/UFPB, 2009.
- BARLAEUS, Gaspar. **História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil**. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife, 1980.
- BARROS, Amandio. O Porto de Viana e a construção do Cais da alfândega de 1631 a 1633. **Revista da Faculdade de Letras - HISTÓRIA**. Porto: III Série, vol. 7, p. 133-147, 2006.
- BARROS, Rustom Lemos de. **Embarcações e Frotas Portuguesas: atuação no Nordeste do Brasil até 1712**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE/CFCH, 1982.
- BOXER, Charles. **O Império Marítimo Português**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002
- CERTEAU, Michel de. **A Escrita da História**. Rio de Janeiro: Forense – Universitária, 1982.
- COELHO, Duarte de Albuquerque. **Memórias diárias da guerra do Brasil**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM.
- GANDAVO, Pero de Magalhães. **História da Província de Santa Cruz**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1980.

- LAET, Joan de. **História ou Anais dos feitos da Companhia privilegiada das Índias Ocidentais desde o começo até o fim do ano de 1636**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM.
- LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: UNICAMP, 1990.
- MAURO, Frédéric. **Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570 – 1670)**. São Paulo: Ed. ESTAMPA, 1997.
- MEDEIROS, Guilherme de Souza. **Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil** (Capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII). Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2001.
- MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Fontes para a história do Brasil holandês**. São Paulo: MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória, 1981.
- NEVES, André Lemoine. **A Transferência da cidade portuguesa para o Brasil – 1532-1640**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Recife: CFCH/UFPE, 2009
- NIEUHOF, Joan. **Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM.
- NOGUEIRA, Fernando. **Os Grandes Descobrimientos portugueses e a expansão mundial da Europa**. Lisboa: VERBO, 1990.
- POLÔNIA, Amélia. Arte, técnica e ciência náutica no Portugal Moderno. Contributos da “sabedoria dos descobrimientos” para a ciência européia. **Revista da Faculdade de Letras - HISTÓRIA**. Porto: III Série, vol. 6, pp. 9-20. 2005.
- RAMBELLI, Gilson. **Arqueologia até debaixo d’água**. São Paulo: Maranata, 2002.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de Vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2002. CD-ROM
- RICHOSFFER, Ambrósio. **Diário de um soldado da Companhia das Índias Ocidentais**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM.
- SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brazil (1500 - 1627)**. Curitiba: JUARÁ, 2009.
- SOUSA, Gabriel Soares de. **Notícias do Brasil**. São Paulo: MEC, 1972.
- TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. São Paulo: EDUSC, 2001.