UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

CAMINHOS NA RESISTÊNCIA – O Espaço do Recife Durante a Ocupação Neerlandesa (1630-1637) em Pernambuco (Brasil)

Sidclay Cordeiro Pereira

RECIFE
2006

Sidclay Cordeiro Pereira

CAMINHOS NA RESISTÊNCIA – O Espaço do Recife Durante a Ocupação Neerlandesa (1630-1637) em Pernambuco (Brasil)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia. .

Orientador: Prof. Dr. Jan Bitoun
Co-Orientador: Prof. Dr. Marcos Galindo

RECIFE
2006

P436c Pereira, Sidclay Cordeiro

Caminhos da resistência: o espaço do Recife durante a ocupação Neerlandesa (1630-1637) em Pernambuco (Brasil). – Recife: O Autor, 2006.
84 folhas : il., mapas

Orientador: Jan Bitoun

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Programa de Pós-graduação em Geografia. Recife, 2006.

Inclùi bibliografia.

1. Geografia humana – Geografia histórica – Rotas – Caminhos. 2. Periodo colonial. – Ocupação Holandesa – Ocupação Neerlandesa Aquisição. I. Título.

911.3 CDU (2.ed.) UFPE
911 CDD (22.ed.) BCFCH2006/23

Sidclay Cordeiro Pereira

CAMINHOS NA RESISTÊNCIA – O Espaço do Recife Durante a Ocupação Neerlandesa (1630-1637) em Pernambuco (Brasil)

Dissertação apresentada à Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia

Aprovada em 29 / 08 / 2006

Prof. Dr. Jan Bitoun
Departamento de Geografia – UFPE (Orientador)

Profª. Drª. Bartira Ferraz Barbosa
Departamento de História – UFPE (Examinadora Externa)

Prof. Dr. Manuel Correia de Andrade
Departamento de Geografia – UFPE (Examinador Interno)

Para Ana, Eduardo, Roberta e Marlene

Para Joaquim Correia Xavier de Andrade Neto (*in memorian*)

AGRADECIMENTOS

Ao conselho Nacional de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico (CNPq) pelo incentivo através da bolsa concedida.

Ao Programa de Pós Graduação em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco por possibilitar a elaboração desse trabalho.

Ao Professor Jan Bitoun pela orientação concedida nesse trabalho.

Ao Professor Marcos Galindo pela co-orientação, idéias, apoio, atenção e encorajamento.

Aos Professores Antônio Carlos Robert Moraes, Bartira Ferraz, Marlene Maria da Silva e Maurício de Abreu pelas contribuições pertinentes ao longo da elaboração dessa pesquisa.

A minha mãe Ana Maria que esteve em todos os momentos da minha vida me ajudando e orientando com carinho e dedicação, sendo um exemplo a ser seguido. Ao meu irmão Eduardo Cordeiro por agüentar vinte anos de mau humor com paciência e, mesmo assim, ter seguido o mesmo gosto musical que eu. Ao meu pai Severino “Biu” Pereira, pelos anos de carinho e atenção que me concedeu. A todos da minha família, pois citar aqui o nome de cada um seria praticamente impossível.

A Roberta Godoy pelos seis anos de convívio, incentivo, respeito e admiração mútua. Sempre presente numa jornada que se solidifica com o passar dos anos.

A minha segunda mãe, Marlene Barbosa, por todo incentivo e orientação com sagacidade e competência, a quem devo muito do pouco que consegui até hoje.

Aos amigos que contribuíram cada um à sua maneira nesses anos de vida, Alcioli Galdino Jr., Alyne Mesquita, André Bezerra, Bob Allkin, Bruno Miranda, Carolina Rocha, Cecília Cysneiros. Cíntia Gamarra, Cláudia Tapety, Clodoaldo Callado, Elton Tavares, Fabiana Farias, Fernando Falcão, Francisco Lima Jr, Kátia Andrade, Lamartine França, Luciana Tavares, Májory Fernandes, Marcio Aguiar, Matheus Braga, Nelson Felix, Priscila Eloi, Rodrigo Bento e Vânia Romão.

A minha segunda família que me acolheu me tratou de maneira carinhosa durante esses anos de convívio, Roberto Godoy, Rosita Godoy, Débora Godoy, Daniela Godoy e o pequeno Guilherme Melo.

Aos colegas do mestrado, companheiros nessa empreitada marcante nas nossas vidas, Ana Karina Andrade, Clarisse Lima, Daniella Pereira, Eliana Linhares, José Alberto Filho, Luciana Viegas, Marília Cesário, Raimundo Arruda, Robson Brasileiro, Socorre Leite, aos colegas do doutorado Carlos Sait e Antônio Façanha.

Aos colegas do Laboratório de Tecnologia da Informação da Universidade Federal de Pernambuco, Líber.

A todos os profissionais e estudantes que compõem a Faculdade José Lacerda Filho de Ciências Aplicadas (Fajolca) onde recebi a primeira oportunidade de lecionar.

Ao Centro Nordestino de Informações sobre Plantas (CNIP) e Associação Plantas do Nordeste (APNE) pelo aprendizado e aprimoramento profissional.

“Quando um acontecimento deixa de ser geográfico e se torna histórico-geográfico? Pode-se datar? Pode-se desenhar uma linha entre Geografia e História? A reposta é não. Pois o processo é apenas um. Toda geografia é geografia histórica, seja atual ou potencial”.

H. C. Darby (1953, p. 39)

RESUMO

A chegada portuguesa ao Brasil no século XVI e neerlandesa no século XVII impuseram modificações no território brasileiro levando-se em consideração o espaço natural e objetivos econômicos e militares. Partindo disso, esse trabalho tem como objetivo levantar, caracterizar e analisar os caminhos utilizados durante o período de resistência à ocupação neerlandesa em Recife (1630-1637) através da reconstrução da Geografia do passado. Para sua elaboração foram utilizadas fontes primárias acerca do período colonial brasileiro com ênfase no Recife; fontes secundárias, que abordam o processo de ocupação e utilização do espaço brasileiro; obras que contemplam os estudos do tempo, espaço, Geografia e História e fontes cartográficas produzidas por portugueses e neerlandeses. Dentro de um contexto econômico que envolvia outros continentes, como Europa, Ásia e África e os conflitos entre as coroas espanhola, portuguesa e os Países Baixos, percebe-se que foram criadas duas infra-estruturas de utilização do espaço do Recife. Uma engenharia calcada nas estratégias militares e outra econômica, ambas servindo para manter a ocupação neerlandesa tornando-a lucrativa para garantir o suporte e manutenção de um espaço que vinha se modificando para se tornar um território usado com fins extralocais. Durante o período aqui estudado, Recife foi inserido como um nó na rede que envolvia outras localidades no mundo contribuindo de maneira relevante para o crescimento da região, tanto partindo do litoral em direção aos engenhos no interior, como no sentindo contrário através dos seus caminhos.

Palavras-chaves: Geografia histórica, período colonial, holandês, rota.

ABSTRACT

The arrival of the Portuguese in Brazil during the 16th century, and of the Dutch during the 17th century, resulted in significant changes to the Brazilian environment and to its economic and military objectives. From this starting point, the current work aims to identify, characterize and analyse the various ways in which these changes occurred in Recife during the period of resistance to the Dutch (1630-1637) by reconstructing the geographical past. Primary sources of information about Brazil's colonial period were used, particularly concerning Recife, together with secondary sources dealing with the processes of occupation, the use of Brazilian space and resources, studies of space, time, geography and history as well as cartographic sources produced by both the Portuguese and the Dutch. Within an economic context which involved other continents, Europe, Asia and Africa and the political context involving conflicts between the Spanish, Portuguese and Dutch Royal houses it can be seen that two sets of infrastructures were created to control the use of space within Recife: the first based on military strategies and the other economic. Both served to ensure the continuity of the Dutch occupation by making it lucrative, thereby guaranteeing support for and maintenance of a system that was changing to become a territory achieving goals established elsewhere. During the period under study, Recife became incorporated within a global network thereby contributing significantly to the growth of the region, both from coast inward towards the sugar plantations in the hinterland and in the opposite direction.

Key words: Historical Geography, colonial period, Dutch, route

LISTA DE FIGURAS

1. Demonstração da Paraíba até a Candelária 37
2. Porto e Barra de Pernambuco. 1630 40
3. Perspectiva do Recife e Vila de Olinda. 1616 42
4. Carta de trecho da costa pernambucana, entre a Ilha de Antônio Vaz e o Rio Pau Amarelo. 1630 46
5. Sistema de Fortificação da Praça do Recife (1631) 50
6. Planta da Ilha de Antônio Vaz, do Recife e do continente no Porto de Pernambuco. 1631 61
7. Recife e Olinda. 1632 65
8. Representação de três cidades no Brasil, como são Olinda de Pernambuco, Cidade Maurícia e Recife, com uma parte da Várzea. 1648 70

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 11

1. GEOGRAFIA HISTÓRICA E DIRETRIZES METODOLÓGICAS 16
1.1. O Espaço e o Tempo 16
1.2. A Geografia e a História 17
1.3. Geografia Histórica 21
1.4. A utilização dos Mapas e cartas 27
1.5. Os caminhos 28
1.6. Procedimentos Metodológicos 29

2. A CHEGADA PORTUGUESA AO BRASIL NO SÉCULO XVI – A POSSE NEERLANDESA NO SÉCULO XVII 32
2.1. A Instalação Portuguesa 33
2.2. Pernambuco *ante bellum* 35
2.3. O Recife *ante bellum* 39
2.4. Neerlandeses chegam ao Brasil 43
2.5. O caminho da chegada neerlandesa e seu estabelecimento 45
2.6. O sistema de defesa neerlandês 47
2.7. A resistência luso-brasileira, a resistência neerlandesa 51

3. OS CAMINHOS DO RECIFE 57
3.1. O Recife e suas rotas 58
3.2. O Recife e seus caminhos 60

CONSIDERAÇÕES FINAIS 76
REFERÊNCIAS 78

INTRODUÇÃO

A natureza sempre impôs ao homem adaptações. Em quaisquer locais em que ele se estabeleceu, precisou se adaptar às condições naturais do ambiente. Mesmo com o grande avanço do progresso técnico e a conseqüente previsão do que pode vir a acontecer, o homem ainda é incapaz de abrir mão da sua adaptação, pois o esse progresso viabiliza o estabelecimento em todos os locais do planeta, porém não elimina a sua ação para criar as condições deste estabelecimento.

A criação da infra-estrutura em território brasileiro que possibilitasse a exploração almejada pelos portugueses é um exemplo de como o homem, nesse caso representado pelo europeu, adapta a natureza aos seus propósitos. Os habitantes do território brasileiro antes da chegada portuguesa pouco modificavam o ambiente. Seu uso era pontual e calcado nas necessidades mais urgentes. Eram, sobretudo, coletores, agricultores e caçadores que mantinham contato com outros grupos, principalmente, em disputas territoriais.

A chegada dos primeiros portugueses põe abaixo uma prática que pouco interferia no ambiente para o estabelecimento de uma infra-estrutura com diversos pontos na costa com práticas sociais exóticas atreladas às desenvolvidas no restante do mundo conhecido pelo europeu. Este novo momento introduziu no espaço da América a ligação direta com outras localidades do mundo, desempenhando funções econômicas, militares, políticas, religiosas entre outras.

Segundo alguns autores, o Brasil é uma área de quase esquecimento no quinhentismo[1] português. Isso aconteceu pela ausência de minerais preciosos conhecidos, a grande área a ser explorada e a dificuldade de se levantar o capital. A população encontrada era considerada, por eles, mais rude que a africana e havia ainda a ausência de uma rede de comércio semelhante a encontrada na Ásia. Nesse século, Portugal estava envolvido com domínio de redes de alta rentabilidade do comércio de especiarias fazendo com que as terras brasileiras fossem preteridas. Porém o Brasil não estava esquecido totalmente e, mesmo em segundo plano, suas terras foram apropriadas.

[1] Termo utilizado para designar o século XVI.

A posse do Brasil era importante para os intentos expansionistas coloniais de POrtugal, pois seguia o pensamento de que qualquer terra conhecida deveria ser incorporada para explorações, mesmo que futuras. Além disso, as terras brasileiras representavam um ponto estratégico quanto à localização, uma vez que apresentavam todo um litoral no hemisfério sul que, articulado com a África, permitia o domínio do Atlântico Sul, facilitando o domínio português num maior raio de atuação. Sendo assim, prosseguiu-se com a apropriação do território, mesmo que de maneira pontual.

No caso brasileiro, diferente dos espanhóis que também se instalavam na América, atesta Moraes (2000, p. 307) que "os portugueses não se defrontaram com uma estrutura territorial interiorizada preexistente, nem com uma rede urbana que induzisse uma instalação no interior". Com isso, efetivar a posse, mesmo que a princípio apenas no litoral, foi um dos artifícios da sua geopolítica seguindo a lógica de dominar diversos pontos ao mesmo tempo. A divisão territorial em Capitanias Hereditárias foi uma das maneiras encontradas para ocupar as terras ao mesmo tempo em que minimizava seus gastos.

Capistrano de Abreu (1930), defende a idéia de que a ocupação do Brasil no seu primeiro século foi feita em pequenos trechos de Itamaracá, Pernambuco, Bahia, Santo Amaro, e São Vicente. Segundo Moraes (2000), o Brasil apresentava três pontos de penetração e ocupação territorial, sendo eles São Vicente, ao sul, Salvador no centro e Olinda ao norte.

Essa última, fundada para ser a sede do empreendimento da Capitania Hereditária de Pernambuco, quando se apresentava como rota[2] de entrada para o interior utilizando, principalmente, o rio Capibaribe. Isso possibilitou o movimento de difusão da população que ocorreu com a expansão das áreas produtoras canavieiras aproveitando as condições naturais favoráveis ao seu desenvolvimento.

A vila de Olinda tornou-se sede da Capitania de Pernambuco, seguindo a opção portuguesa de se instalar em terrenos colinosos para maior facilidade de defesa. Devido à vantagem da presença dos arrecifes, instalou-se ao sul da vila a pequena povoação dos arrecifes, ou Ribeira Marinha dos Arrecifes, que depois veio a se chamar Recife.

[2] Rotas que utilizavam também o caminho pelo sul da capitania, onde hoje é o estado de Alagoas, que através de vários rios se chegava ao São Francisco e ao Rio Ipojuca, bastante utilizado pelos criadores de gado, como atesta Barbosa (2003)

Em 1580, com a União Ibérica, o Brasil passa ao domínio da coroa espanhola, acontecimento que vai ser fundamental para a vinda da Companhia das Índias Ocidentais (West-Indische Compagnie, ou W.I.C.)[3] no século XVII ao Brasil. A WIC chegou ao Brasil pela segunda vez em 1630, a primeira tentativa de tomada foi em Salvador, seis anos antes, que fracassou. A permanência na Capitania de Pernambuco durou 24 anos e durante esse período seus domínios se expandiram e retraíram-se, mas sempre tiveram Pernambuco como ponto central. Salienta-se que nos dez primeiros anos de conflito, o Brasil pertencia à coroa espanhola, passando a ser domínio português mais uma vez em 1640.

Tais acontecimentos repercutiram profundamente na utilização do espaço brasileiro, pois a localidade que servia apenas como porto de Olinda, o Recife[4], adquiriu importância fundamental na manutenção dos domínios neerlandeses como sede do seu empreendimento.

A atuação neerlandesa se estendeu também aos territórios portugueses na África com o intuito de assegurar o fornecimento de escravos, naquela época considerados mercadoria imprescindível para a cultura de cana-de-açúcar[5]. Recife, nesse contexto, experimentou um dos momentos mais importantes da sua História ao tornar-se nó da rede que unia Portugal, Espanha, Itália (ainda não unificada), Inglaterra, Países Baixos, as colônias inglesas da América do Norte, África e Ásia.

Dentro desse contexto, Recife era a sede política, econômica e militar da ocupação neerlandesa. Era a base para as decisões políticas, principal porto de escoamento da produção açucareira e receptor de produtos e escravos oriundos da Europa e África, bem como ponto de saída das expedições para conquistas de territórios, tanto ao norte quanto ao sul do Brasil.

Sendo assim, o Recife que antes da ocupação neerlandesa era “um assentamento que ocupava a península, correspondente ao que é hoje o Bairro do Recife que se ligava às ilhas do delta-estuário por via fluvial” (VASCONCELOS,

---

[3] West Indische Compagnie, em holandês. Empresa que recebia do governo confederal neerlandês o monopólio do comércio, da navegação e da conquista em toda a área compreendida entre a Terra Nova e o Estreito de Magalhães, de um lado do Atlântico e entre o Trópico de Câncer e o Cabo da Boa Esperança, do outro. É comumente conhecida pela sigla WIC.

[4] Recife só vai adquirir o status de cidade em 1823 depois da independência brasileira. (ABREU, 1997, p. 214)

[5] Mello (2003) permeia os bastidores da estada e do interesse neerlandês no Brasil, apontando que esse não terminou com sua saída em 1654 e mostrando a relação da rede de comércio criada pela WIC abrangendo o Brasil, África e Europa.

2000), passa a ter seu espaço modificado no sentido de contemplar essas novas funções.

Posto isso, esse trabalho tem como objetivo levantar, caracterizar e analisar os caminhos utilizados numa perspectiva militar e econômica durante o período de resistência à ocupação neerlandesa em Recife (1630-1637) através da reconstrução da Geografia do passado.

Esses objetivos pressupõem uma intensificação nos sistemas de comunicação que vinham se estabelecendo para o escoamento da produção da cana-de-açúcar da área produtora, no interior, até o porto do Recife num momento de conflito. Tais caminhos levavam em consideração às limitações impostas pelo espaço natural e o conhecimento tecnológico disponível.

A periodização utilizada foi a trabalhada por Mello (1998) em que o domínio neerlandês no Brasil passou por três momentos: o primeiro foi a ocupação e, atrelada a isso, a preocupação com a manutenção da posse, momento chamado de Resistência; o segundo foi a melhoria da infra-estrutura, possível devido à estabilidade, mesmo que frágil, proporcionada pelo governo de Maurício de Nassau, também chamado por outros autores como período da “Boa Paz” e, por fim, o terceiro ocorrendo após a perda das batalhas de Tabocas e Guararapes para os luso-brasileiros e o conseqüente confinamento dos neerlandeses no Recife.

Essa periodização contempla o momento em que os domínios neerlandeses se expandem e se retraem, aumentando e diminuindo a escala de atuação neerlandesa. Esse estudo teve como foco o primeiro período e, com isso, considera-se que o Brasil fazia parte da coroa espanhola.

A escala utilizada levou em consideração que essas não têm apenas um significado geométrico, são também condicionadas pelo tempo. O recorte espacial trabalhado é o Recife como o centro e seus caminhos que se limitavam ao sul pelo que hoje é o manguezal do bairro do Pina, ao norte pela então vila de Olinda, a oeste pelo que hoje se constitui o bairro da Várzea e ao leste pelo Oceano Atlântico numa escala local.

Dentro do imaginário brasileiro e, principalmente, pernambucano, o período de ocupação neerlandesa tem destaque. São várias as obras que abordam o tema, desde as que os tratam apenas como invasores àquelas que enaltecem a sua presença.

É intenso o fascínio que tal período exerce sobre pesquisadores de áreas diversas e, principalmente, na população que reside hoje no espaço que quatrocentos anos atrás serviu de palco para tais acontecimentos. Sem parecer exagero, pode-se afirmar que centenas de trabalhos entre livros, artigos, monografias, dissertações, teses e documentos já foram publicados sobre o tema. Mesmo assim, o período ainda reserva interpretações e fontes de informações ainda intocadas. Nesse contexto, pode-se afirmar que há carência de uma análise das rotas e caminhos de transporte implantados e utilizadas durante o período.

Tema bastante explorado por historiadores, arquitetos, economistas, esse período ainda se encontra timidamente abordado por geógrafos. Coloca-se aqui então, a possibilidade de contribuir com o desenvolvimento da ciência geográfica, através das discussões de seus conceitos e sua aplicabilidade para compreender o passado, bem como apresentar uma contribuição da Geografia para o tema, uma vez que a metodologia aplicada nessa pesquisa pode vir a ser também utilizada em outros recortes espaço/temporais.

Por fim, salienta-se que o melhor entendimento do presente acontece quando se há um conhecimento do passado. Não apenas dos objetos que ainda estão presentes na paisagem, mas aqueles que tiveram sua importância em um determinado momento e ainda os fluxos originados e modelados por eles. Sendo assim, pode-se almejar um aprofundamento do conhecimento acerca do espaço brasileiro e suas questões territoriais. A Geografia ainda recebe a contribuição das fontes históricas primárias, um procedimento que não aparece com freqüência em suas pesquisas.

A dissertação está dividida em três capítulos, o primeiro contendo a construção teórico-metodológica do objeto de estudo, através da discussão entre tempo e espaço, a relação entre Geografia e História e a caracterização da Geografia Histórica; o segundo aborda a apropriação do território brasileiro por portugueses e neerlandeses com ênfase ao conflito, apresentando suas estratégias militares de uso do espaço e o terceiro com os caminhos ligando o litoral e o interior sob a ótica econômica e das limitações do espaço natural.

1. GEOGRAFIA HISTÓRICA E DIRETRIZES METODOLÓGICAS

1.1. O Espaço e o Tempo

Estabelecer a definição de espaço constitui uma preocupação e uma das tarefas mais árduas e estimulantes para profissionais de áreas distintas, pois se coloca em alguns momentos como objeto de estudo e noutros como um meio de trabalho, mas é na Geografia que tem lugar a principal discussão epistemológica sobre o tema. A palavra espaço é utilizada com diversas conceituações, comumente substitui os termos território, lugar ou paisagem, outras categorias geográficas. Porém, sabe-se que o espaço é geográfico quando é o resultado do movimento e influência da sociedade sobre o ambiente.

Santos (1988, p. 71) propõe algumas definições, tais como “o espaço é resultado da ação do homem sobre o próprio espaço, intermediado pelos objetos naturais e artificiais”. O mesmo autor trata de uma abordagem chamada operacional, em que o espaço é formado por dois componentes que interagem continuamente: a configuração territorial, isto é, o conjunto de dados naturais, mais ou menos modificados pela ação consciente do homem através dos sucessivos “sistemas de engenharias” e a dinâmica social ou o conjunto de relações que definem uma sociedade em um dado momento.

Os sistemas de engenharia deixam objetos concretos no território e na paisagem e são esses que influem diretamente, dando condições de desempenho de atividade na configuração territorial. As mudanças engendradas num determinado momento raramente apagam as marcas do período anterior, mas obrigam a desvendar os novos instrumentos e meios de trabalho, pois em cada momento, mudam as relações sociais.

Faz-se assim, fortemente colocada, a presença do tempo no entendimento do espaço, pois a sua sucessão altera a interação, a configuração territorial e a dinâmica social. Segundo Soja (1993, p. 191), na paisagem geográfica há “uma dialética dinâmica e contraditória do espaço e do tempo, da ação humana e da restrição estrutural, desde as práticas rotineiras da vida cotidiana até os rearranjos geopolíticos mais distantes de uma divisão espacial global do trabalho”.

Para Ferro (1940, p. 63-64),

> o espaço assume formas diversas ao longo do tempo, devido à aceleração das comunicações, por efeito dos progressos na técnica dos transportes e da abertura de novas vias, mas também – e mais radicalmente – do próprio interesse (maior ou menos ou deveras insubsistente) que nutrem as várias sociedades humanas pela travessia de um 'certo' espaço. E, sempre nessa perspectiva, ocorrerá ajustar – conforme os períodos históricos considerados – o espírito da investigação, e o modo de conduzi-la, às transformações verificadas no objeto de estudo para além da adaptação à contínua evolução do filão cultural que constitui a matriz da nossa civilização.

Isso leva à conclusão de que a utilização do ambiente físico e o valor que lhe é atribuído pelas sociedades humanas variam com o tempo.

Segundo Santos (1994, p. 159-160),

> o tempo como sucessão, o chamado tempo histórico, foi durante um longo período considerado como base do estudo geográfico. Pode-se, todavia, perguntar se é assim mesmo, ou se, ao contrário, o estudo geográfico não é muito mais essa outra forma de ver o tempo como simultaneidade: pois não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja idêntico para todos os homens, empresas e instituições.

Pensa-se que a simultaneidade das diversas temporalidades sobre um ponto no espaço é que constitui o domínio propriamente dito da Geografia. Sendo assim, pode-se enfatizar que o tempo como sucessão é abstrato e o tempo como simultaneidade é o tempo concreto já que é o tempo das pessoas. Santos (1994, p. 159-160) afirma que "o espaço é que reúne a todos, com suas múltiplas possibilidades, que são possibilidades diferentes do uso do espaço (e território) relacionadas com possibilidades diferentes de uso do tempo".

A interação do espaço e do tempo está no cerne das discussões de várias ciências humanas, porém com destaque na Geografia e História.

1.2. A Geografia e a História

Relacionar História e Geografia é uma tarefa bastante árdua. Desde o início da sistematização dessas ciências, autores das mais diversas áreas se aventuraram em tal empreitada, contribuindo cada um a sua maneira e ao seu tempo para o desenvolvimento de ambas. Alguns as consideraram ciências-irmãs,

complementares, auxiliares, porém a interação entre ambas é pouco abordada em estudos acadêmicos.

A Geografia sempre se mostrou preocupada com o entendimento da relação homem e meio-ambiente no espaço, com isso tornaram-se freqüentes em suas discussões teóricas e elaboração de trabalhos a contemplação dessa temática e a utilização do conhecimento histórico como uma ferramenta para alcançar seus objetivos.

As discussões espaço, da Geografia, e tempo, da História, caminham lado a lado desde os mais remotos estudos sobre a presença humana no planeta. Tais definições ganharam força com o pensamento de Emmanuel Kant, que lecionou Geografia na Universidade de Königsberg de 1756 a 1796. História, para ele, é o registro dos eventos que se sucedem no tempo. Geografia seria o registro dos fenômenos que acontecem entre si no espaço. Sendo assim, a História seria narrativa e Geografia seria descritiva.

Como cada evento acontece no espaço e tempo, pode ser estudado pela Geografia e História e apenas quando analisado o evento de maneira pontual na superfície da Terra poderá se saber a importância de cada um, porém é a contextualização com o todo que possibilita um entendimento mais preciso do objeto de estudo.

Até hoje é possível perceber a influência desse pensamento ecoando fortemente nos trabalhos acadêmicos. A descrição do espaço como se não houvesse a presença humana é freqüente em estudos históricos e, principalmente, geográficos. Tal prática, geralmente, faz parte da introdução de pesquisas, servindo como ilustração e pano de fundo para os acontecimentos abordados pelo pesquisador, sendo comumente definida como análise tradicional.

Porém, tais definições acarretam em problemas, como afirma Soja (1993, p.18) “o espaço ainda tende a ser tratado como fixo, morto e não-dialético, e o tempo, como a riqueza, a vida, a dialética e o contexto revelador da teorização social crítica”. Desse modo fica a Geografia responsável por trabalhar o espaço, limitando-se a ser uma ciência descritiva.

Por vezes a Geografia se debruça apenas no que se pode ver ou mensurar, tratando apenas da realidade que se encontra materializada atualmente, porém, como atesta Abreu (1997, p. 240) “para se analisar o espaço geográfico não basta desvendar as suas múltiplas dimensões atuais. Há que se investigar também o

processo histórico que lhe deu origem, pois aí estão muitas vezes os segredos da sua boa interpretação". Dessa forma, o tempo deixa de ser apenas coadjuvante numa visão retrospectiva e passa a ter a mesma importância que o espaço.

Tal fato leva o geógrafo a focar seu pensamento também no passado e, com isso, questionar seus procedimentos metodológicos de abordagens e conceituação. A descrição tanto do presente como do passado pode também contribuir com a análise da atuação, adaptação, apropriação do meio-ambiente pelo homem.

Essa pesquisa aborda um período histórico em que a influência e a limitação impostas pelo meio ambiente se apresentam muito mais forte. Diferente do que acontece atualmente, para Santos (1994, p. 149),

> a relação geográfica mais simples, a relação homem/terra, é cada vez menos determinada pelas características da área e pelo processo direto da produção, e cada vez mais resultado do processo de organização da produção vista como um todo.

No século XVII, o ambiente exercia influência bem maior sobre o homem do que atualmente.

Ferro (1940) trabalha a idéia de que os dados do ambiente exercem forte influência nas sociedades do passado e, em geral, nos grupos humanos tecnologicamente menos dotados. Isso impõe limitações de uso desse espaço à tecnologia conhecida e utilizada em cada época.

Como atesta Santos (1994, p. 191),

> no começo da História, somente eventos físicos eram universais; um exemplo é marcante, o dos climas. Os chamados climas continentais, regionais, locais, têm um comportamento mundial. Os fatos humanos tiveram primeiro, uma incidência local. A ampliação de sua pertinência se deu lentamente. Foram necessários milhares de anos para que fossem registrados eventos geograficamente mais amplos, como a emergência das economias-mundo. E, somente há poucos decênios, o processo de internacionalização alcança o nível atual de globalização. Agora pode-se verdadeiramente, falar de eventos históricos globais. As mudanças na paisagem não são resultados apenas do clima, solo ou vegetação, mas também de sua utilização por sucessivas gerações dotadas de técnicas de engenharia e de organizações diferentes que se inserem no mesmo espaço.

A afirmação do autor é pertinente, principalmente quando tratamos da História européia a partir do século XV, pois é nesse período em que ganha força na Europa o processo expansionista ultramarino. O fortalecimento do Estado, a participação cada vez maior da iniciativa privada, o desestímulo da importação e estímulo da exportação fortaleceram o Mercantilismo. A busca por novos mercados e terras para

expandir sua economia estimularam na Europa a atividade de navegadores e exploradores. A saída de seu continente foi o berço do que se pode chamar de eventos históricos globais. É nesse ponto que a Geografia, considerando-se seu objeto de estudo a relação do homem com o ambiente, teve a preocupação de estudar também eventos globais que não priorizavam apenas a natureza.

Na Geografia não se pode prever exatamente que tipo de relação o homem terá com o ambiente levando-se em conta apenas o espaço natural ou mesmo as técnicas que o mesmo domina no período. Outros fatores tais como a economia, política, religião têm seu poder de influência. Porém, ao se analisar o passado, pode-se utilizar uma visão privilegiada para entender os acontecimentos, com suas causas e efeitos a depender do interesse, da formação e interpretação de quem estuda.

Sendo assim se assume que a História é um estudo dos processos de pensamento que motivaram as ações humanas no passado e não simplesmente a apreciação dos fenômenos em seus relacionamentos com o tempo.

Quanto à Geografia, segundo Santos (1994, p. 158), “a base mesma da Geografia é que o mundo está sempre redistribuindo-se, se regeografizando. Em cada momento, a unidade do mundo produz a diversidade dos lugares”.

Tendo em vista um espaço que está constantemente se modificando, o geógrafo corre o risco de lançar seu olhar apenas no presente e utilizar a História somente como explicação evolutiva, como se todos os fatos e acontecimentos tivessem lugar apenas para se chegar à realidade atual.

É muito tênue a linha que separa a Geografia da História. Talvez por estarem tão atrelados, poucos trabalhos realmente se debrucem em abordar os limites e as ligações dos seus objetos de estudos e procedimento metodológicos para ambas. O entrelace entre Geografia e História ainda está aquém do que merece no que concerne à teorização.

Há poucos esforços de autores brasileiros sobre a temática e mesmo quando há trabalhos, o objeto de estudo priorizado é a cidade. Como exemplos são os trabalhos de Azevedo (1956), Reis-Filho (1968) ou Marx (1980 e 1991) como atesta Vasconcelos (1997, p. 248). O mesmo autor elabora uma proposta de desdobramento para entender os agentes modeladores das cidades coloniais brasileiras que seriam a igreja; as ordens leigas; o Estado; os agentes econômicos; a população e seus movimentos sociais e, por fim, mostrando como as instituições

trazidas pelo poder colonial e suas adaptações à sociedade que estava se formando no Brasil.

Faz-se necessário que os estudos geográficos do passado possam ir além da abordagem das cidades para englobar todo o ambiente brasileiro pós-chegada européia ou o período anterior. Ressaltando-se, claro, a dificuldade de ambiciosa empreitada que desde já se coloca quase impossível de se estabelecer. Porém chama-se a atenção que o desenvolvimento da ciência, sua discussão e seus procedimentos metodológicos partem, principalmente, dos desafios que se colocam a sua frente.

Dentro desse contexto e do objeto de estudo, a Geografia Histórica emerge como uma tentativa e um caminho para estabelecer um entendimento do espaço do passado.

1.3. Geografia Histórica

Alguns autores consideram a Geografia Histórica como o estudo da Geografia do passado, no sentido descritivo, outros como estudos geopolíticos, há ainda aqueles que a tratam como a influência das condições naturais no decurso da História dos acontecimentos humanos ou os que se aproximam do determinismo ambiental, entre outras conceituações.

A Geografia Histórica vem sendo pouco trabalhada no Brasil. A complexidade do seu objeto de estudo, a escassez de divulgação, a crítica formulada por aqueles que acreditam que a Geografia deve estudar apenas o tempo presente e ainda a grande complexidade que a Ciência Geográfica possui contribuem diretamente para a Geografia Histórica se encontrar, aparentemente, tão negligenciada no Brasil.

A Geografia Histórica se caracteriza por ser uma área da Geografia que, semelhante a quaisquer outras tais como: Geografia agrária, urbana, regional, climatologia, geomorfologia, apresenta contradições, conflitos e evolução durante sua história. Percebe-se que no Brasil vem se desenvolvendo timidamente, recebendo, em alguns momentos, tratamento secundário dentro das Ciências Geográficas, porém já se pode enxergar um bom volume de discussão e trabalhos, principalmente, em países de língua inglesa como Inglaterra e Estados Unidos.

Talvez a maior dificuldade da Geografia Histórica esteja em definir claramente seu objeto de estudo, pois esse se confunde com a própria História, outra ciência de complexidade reconhecida por pesquisadores que a trabalham. A dificuldade também reside na própria Geografia que possui um objeto de estudo bastante discutido.

Gilbert (1932) aponta que há, no mínimo, cinco diferentes significados para o termo Geografia Histórica que podem ser: a história das mudanças políticas e fronteiras do Estado; a história das descobertas e explorações geográficas com seus relatos de descrições que fornecem dados para estudos; a história da Geografia como ciência, com sua formação e desenvolvimento; a influência do meio-ambiente no curso da história, pensamento mais próximo do determinismo geográfico e a reconstrução da região geográfica do passado que, segundo o autor, é real função da Geografia Histórica que deve se limitar a uma descrição geográfica levando em conta uma região de algum período do passado e não se empenhar em fazer dos eventos históricos seu objeto principal.

Darby (1962) indica que o termo Geografia Histórica tem sido usado em dois sentidos, o primeiro como a reconstrução da Geografia do passado, estando esse uso de acordo entre os geógrafos e o segundo sentido como as mudanças geográficas através do tempo. Porém, esses dois usos não exaurem os significados do termo que também é usado para registrar as mudanças de fronteiras políticas na administração em diferentes tempos.

Uma visão de Geografia Histórica ou Geografia do passado ajuda a mostrar o significado do passado nas condições geográficas e na sua interpretação no presente. Santos (1979, p. 31) tratando da Geografia Colonial afirma que sua utilização

> como instrumento de conquista colonial não foi uma orientação isolada, particular a um país. Em todos os países colonizadores, houve geógrafos empenhados nessa tarefa, readaptada segundo as condições e renovada sob novos artifícios cada vez que a marcha da História conhecia uma inflexão.

Barrows (1923, p. 4), afirma que alguns autores pensam que quando a última expedição exploratória for concluída, então a Geografia estará terminada, porém “ao contrário, só terminará se ou quando a vida humana desaparecer da Terra”[6]. Tal

[6] Tradução livre de*: On the contrary it will come to an end only if and when human life disappears from the earth.*

idéia está ligada à Geografia como conhecimento exploratório.

Morris (1932, p. 6) afirma que “Geografia Histórica é essencialmente aquela parte da Geografia em que se estuda a influência dos eventos históricos nos fatos geográficos”[7].

Segundo Piellusch (1975, p. 210-211), a

> Geografia Histórica é a fusão entre as dimensões tempo e espaço da existência humana, sendo a única posição que oferece uma junção significativa entre passado e futuro. A reflexão é produtiva quando vai além de gerar apenas nostalgia, gerando também um entendimento do passado que possibilita ao homem planejar o futuro[8].

Moodle e Lehr (1976) abordam que para um estudo no presente sobre o passado, é necessário uma disciplina dinâmica onde o estudante é constantemente envolvido a se ater às evidências e teorias. Sendo escrita no presente, a Geografia Histórica nunca pode ser puramente empírica.

Percebe-se que nos anos 70 do século XX a produção geográfica sobre Geografia Histórica apresenta retrospectivas do que vinha sendo realizado tanto quanto aos objetivos quanto aos métodos de análises. Segundo Ward (1975), há abundância em exames metodológicos, porém centrado na dicotomia entre o particularismo das contribuições do passado e as tendências idiográficas das abordagens nomotéticas recentes. Atesta o mesmo autor que o debate entre metodologia em Geografia Histórica tem apresentado novas fontes de generalização e aumento no número de ferramentas. No momento que a Geografia Humana e outras ciências sociais estão buscando alternativas neopositivistas, os geógrafos históricos precisarão ser mais específicos e talvez cautelosos para agarrar um curso mais novo e presumivelmente teorético e quantitativo.

Jacke (1971 p. 170) enfatiza que a Geografia Histórica deve se desenvolver estudando a Geografia do passado. Possui uma visão que aproxima do quantitativo quando afirma que

> Geografia Histórica, vista como literatura e disciplina, já possui uma considerável maturação desde os primeiros empenhos na interpretação espaço-temporal através das descrições empíricas até as técnicas generalizadoras e pontos de vistas de pesquisadores através da

[7] Tradução livre de: *Historical geography is essentially that part of geography in which we are studying the influence of Historical events on Geographical facts*.

[8] Tradução livre de: *Historical geography, the fusion of the time and spatial dimension of human existence, is in the uique position of offering a meaningful tie beteween the past and future. Reflection is productive when, rather than generating only nostalgia. It generates an understanding of the past that is able to move men to plan a meaningful future*.

> organização de seus dados segundo uma variedade de periodização e esquema de regionalização e assim construindo modelos que simulam as mudanças no espaço da terra[9].

Soja (1993) aborda a Geografia Histórica no entendimento da paisagem capitalista, principalmente urbana e sua reestruturação, propondo que a Geografia crítica pós-moderna deve se preocupar com essa temática. Suas análises histórico-geográficas contemporâneas partem para entender os arranjos e rearranjos espaciais contemporâneos, levando em consideração o período de industrialização, a regionalização e periodização.

Para Phillo (1994, p. 271), o geógrafo histórico ocupa-se da reconstrução da geografia do passado, a história da paisagem e sua implicações na ocupação humana, abordando que os acontecimentos da história não podem ser reduzidos às complexidades da Geografia, porém injetando um pouco de sensibilidade geográfica neles. O mesmo autor situa a Geografia Histórica como subdisciplina da Geografia com seus problemas, métodos e resultados, mas, principalmente, com a sua dificuldade em estabelecer um objeto de estudo, pois esse seria a História, área heterogênea do conhecimento com suas próprias subdivisões. Traça também uma discussão sobre alguns autores e suas idéias sobre o tema. Neste contexto, o autor sugere que sua importância "é fazer com que uma sensibilidade geográfica seja introduzida no estudo de todos os fenômenos do passado"[10]. O mesmo autor também propõe trabalhar a idéia de que a Geografia Histórica, na verdade seria uma História Geográfica, pois Geografia Histórica seria o estudo das Geografias do passado.

A Geografia Histórica, apresentada como descrição de uma região do passado, abre um grande leque de oportunidades para pesquisas, porém sua complexidade dá um passo à frente quando se começa a considerar as novas tendências de abordagem metodológicas da Geografia do presente. Pois, assim se

---

[9] Tradução livre de: *Historical geography, viewed as a literature and as a discpline, has already matured considerably since the initial endeavors to interpret spatio-temporal patterns through the mechanisms of factual descripition. Turning to techiniques of generalization, researchers sought firt to organize their data through a variety of periodization and regulazation schemes, and then to construct simulation models to approximate changes in earth space*.

[10] Philo, Chris. História, Geografia, e o "Mistério Ainda Maior da Geografia Histórica". In: Gregory, D.; Martin, R. Graham, S. (Org.). Geografia Humana – Sociedade, Espaço e Ciência Social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 1996. p. 270.

abre espaço para uma discussão da adaptação para os estudos do passado também.

Monkhouse (1955, apud PHILO, 1994, p. 275) afirma que

> O relacionamento entre Geografia e História pode ser examinado em termos de História Geográfica e Geografia Histórica. História geográfica é a atividade do historiador que procura seus próprios interesses com o emprego de seus próprios métodos, ele utiliza a 'Geografia por trás da História' a fim de dar uma localização exata à teia de acontecimentos pelos quais ele se interessa (...) Mas inversamente, a Geografia Histórica está dentro da competência direta do geógrafo. O geógrafo histórico ocupa-se da reconstrução da Geografia do passado, a História da paisagem (...).

Ferro (1940), analisando o geógrafo que estuda o passado afirma, que o trabalho e a investigação do geógrafo não podem deixar de ter em conta as transformações históricas do território que se examina, com duplo objetivo de reconstituir condições do ambiente no passado e, sobretudo, de se reportar às formas de vida, às condições de civilização, às técnicas de trabalho e aos tipos de consumo do passado; e tudo isto não só para melhor compreender as condições de então, mas também as condições do presente.

Darby (1953, p. 36) afirma que "o termo Geografia Histórica vem se aproximando cada vez mais do pensamento em que os dados são históricos, mas os métodos são geográficos"[11]. O propósito da Geografia Histórica de acordo com essa visão é reconstruir a Geografia do passado. Enquanto a Geografia em si faz um recorte no tempo presente, a Geografia Histórica faz o mesmo num período anterior.

Quando se trabalha o presente em Geografia já se tem uma vasta área a se seguir, tão abrangente que impõe subdivisões metodológicas. Voltando-se para o passado, essa vasta área se torna em algo imensurável, o que faz com que o pesquisador tenha que estabelecer um recorte temporal e espacial bem definido para que estudo seja exeqüível.

Vasconcelos (1997. p. 247), trazendo a discussão para o Brasil, chama atenção que

> para entender a organização e o funcionamento do espaço das cidades brasileiras do período colonial, bem como de todo o período escravagista, é necessário adaptar ou mesmo criar, novos conceitos e termos, pois aqueles utilizados para a compreensão das cidades atuais não correspondem satisfatoriamente às especificidades e à complexidade das sociedades pretéritas.

[11] Tradução livre de: *The term historical geography hás come to be increasingly identified with an approach in which the data are historical but in which the method is geographical*.

Essa colocação faz alusão a um dos principais problemas que se apresenta ao estudar o passado, o anacronismo.

A Geografia Histórica, como parte da Geografia necessita de uma metodologia que também englobe os estudos históricos. Abreu (2005) traçou uma proposta que também engloba recomendações. Defende que para se estudar o passado dentro da Geografia é necessário, primeiramente, aceitar que existam Geografias do passado; não ter a pretensão de resgatar totalmente o passado, pois se conhece mais que o passado, quando se sabe o que veio depois do acontecimento tratado, ao mesmo tempo em que se conhece menos, pois os documentos retratam apenas os que seus escritores desejavam. Sendo assim, o passado é sempre reconstruído e reinterpretado; precisa-se evitar a teoria retrospectiva e não impor ao passado a lógica do presente quando o conceito de passado varia entre os fenômenos físicos e humanos; evitar a idealização de mitos; evitar o presentismo, onde o tempo é sempre tratado como sucessão, ou seja, o presente é sempre uma continuação do passado sem levar em consideração a descontinuidade; evitar o geneticismo como se algo tivesse lugar apenas depois de um grande acontecimento, pois isso é simplificar o passado; deve-se ter cautela com os grandes sistemas explicativos, como se colocasse o passado dentro de uma forma buscando aquilo que quer encontrar; evitar que a parte obscureça o todo, pois tudo pode ser considerado relevante; ter cuidado para não datar equivocadamente os eventos, pois a memória não é História, a memória é seletiva; levar em consideração que a seqüência temporal não implica em causalidade, pois algo que ocorre após, nem sempre é uma conseqüência; precisa-se saber periodizar, explicando como se faz o recorte sem perder a transição e, ainda saber criticar as fontes e utilizar as ferramentas adequadas, pois há sempre a necessidade de se desconfiar das mesmas, uma vez que a documentação foi deixada, essencialmente, pelos que detinham o poder e, com isso, relatam apenas seus pontos de vista; por último, ter domínio da paleografia, pois pode incorrer em equívocos com nomes e toponímia.

Posto isso, considera-se aqui que a Geografia Histórica é a Geografia do passado que utiliza um recorte espacial regional recuperado a partir de descrições e mapas as suas características momentâneas e também construídas pelo homem, a Geografia Histórica pode ser feita para qualquer região e momento,

1.4. A utilização dos Mapas e cartas

A Geografia possui vários elementos históricos, porém cede à História uma das suas principais ferramentas, o mapa. Segundo Broek (1941, p. 31)

> o mapa é uma ferramenta, mas ao mesmo tempo é a expressão do pensamento em sua área de distribuição, a importância do uso do solo em seu estabelecimento, as técnicas, os tipos de empreendimentos e outras idéias. Cada um desses pontos tem seu lugar de origem onde toma forma e se torna costume das pessoas[12].

Os mapas e cartas são a representação do espaço conhecido pelo homem. constituem-se de ferramentas fundamentais para os estudos geográficos. A evolução na sua elaboração e uso é forte e contínua.

O enorme arsenal cartográfico elaborado pela humanidade até o presente se apresenta como registro de um período específico, bem como ferramenta de trabalho. Porém, nem sempre é utilizado por pesquisadores como poderia, aproveitando toda a informação e reflexão que possibilita.

Para Harley (1988), os mapas são uma maneira de conceber, articular e estruturar o mundo em ajustes particulares das relações sociais. Aceitando essa premissa é possível ver como é apropriada a sua manipulação na sociedade. Sendo assim, os mapas se tornam um instrumento de auxílio à expansão dos sistemas sociais sobre o espaço geográfico.

Esse instrumento se coloca claramente em favor do exercício do poder. Segundo Harley (1988) tanto na sua elaboração, como nas informações que carrega, mapas são diferentes da literatura, arte ou música, pois apresentam pouco apelo popular, alternativo ou modos subversivos de expressão.

Os mapas são, preliminarmente, uma linguagem de poder, não de protesto e isso ainda se reflete atualmente com o domínio de grandes grupos na sua

---

[12] Tradução livre de: *The map is a tool, but at the same time it is the expression of thinking in terms of areal distribution. The manner of land use, the form of settlement, the techniques. The kinds of implement – all finally rest on ideas. Each of these ideas has somewhere its place of origin where it takes form and becomes a fixed custom of the people*.

elaboração. Olhando-se para o passado, eles eram utilizados na promoção colonial. Algumas terras estavam mapeadas antes mesmo de serem ocupadas.

Tanto na Geografia política como na história do pensamento geográfico, a ligação entre mapas e poder é realizada com freqüência, especialmente no período da História colonial. Nesse momento, o conhecimento do ambiente que estava se ocupando, principalmente, na América era fundamental para o exercício da pirataria e invasões que se sucediam. As rotas marítimas precisavam ser protegidas e, nessa conjuntura, o mapa ganhava uma importância ainda maior. O conhecimento que era gerado e transmitido contava com o sigilo, principalmente por ser utilizado para as práticas do poder.

Aponta Harley (1988, p. 278) que os pesquisadores que se debruçam atualmente em mapas produzidos no passado, percebem que esses deixam de ser entendidos como registro inerte da morfologia das paisagens ou reflexões passivas dos objetos do mundo e são considerados como imagens refletidas contribuindo com o diálogo de um mundo social construído.

1.5. Os caminhos

Um caminho consiste em uma faixa de terreno destinada ao trânsito, como uma rua, estrada ou atalho que possui um destino, sendo a rota entre pontos de comunicação de uma rede. Sua utilização é feita por todos aqueles que habitam e/ou gerem um território.

Os caminhos consistem numa infra-estrutura, ou seja, um fixo. O que se passa por ele, sejam tropas, produção ou informação são fluxos. Os fixos mostram o processo imediato do trabalho humano, sendo seus próprios instrumentos, aquilo que se materializa na paisagem. Os fluxos representam o movimento, a circulação que apresenta a distribuição no território. Segundo Santos (1988, p. 77-88) “a análise dos fluxos é, às vezes mais difícil, pela ausência de dados. Mas o estudo dos fixos permite uma abordagem mais cômoda através dos objetos localizados”. Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais de acordo com o tempo e espaço em que foram construídos.

No contexto aqui trabalhado, além dos caminhos, têm-se, como fixos, os engenhos, núcleos urbanos, igrejas, fortificações etc. A criação e utilização dos pontos fixos ocorrem para servir e a partir dos fluxos.

O estabelecimento de um caminho leva em consideração os seguintes pontos: aonde se quer chegar; qual o percurso mais curto para isso; por onde é mais seguro e, finalmente, por onde é possível levando-se em consideração o conhecimento técnico, uma vez que o meio físico impõe restrições. No recorte espaço/temporal aqui contemplado, os caminhos eram utilizados por portugueses, brasileiros, luso-brasileiros, espanhóis, neerlandeses, indígenas, africanos entre outros. Serviam como transporte, meio de comunicação e possibilidade de conflitos. Transportava-se a produção açucareira, víveres, armamentos e munição através de carros de boi e pequenas embarcações entre o porto e diversos pontos no interior do continente.

O principal ponto no estabelecimento de um caminho é destino final, nesse contexto, um engenho, uma fortificação, algum povoado ou o porto; depois de estabelecido o destino, procura-se, com o conhecimento disponível do ambiente, encontrar a maneira mais rápida de se chegar a ele; precisando evitar os constantes embates com os inimigos, procura-se o local mais seguro para o tráfego; com o espaço físico impondo algumas restrições à criação, desenvolvimento e manutenção dos caminhos e o conhecimento técnico da época não permitindo grandes modificações e adaptações da natureza aos interesses europeus, havia a necessidade de se seguir evitando ao máximo alagados, áreas de mangues, terrenos colinosos ou acidentados de acordo com o período do ano.

1.6. Procedimentos Metodológicos

Para a elaboração desse trabalho utilizaram-se fontes primárias acerca do período colonial brasileiro com ênfase ao Recife, destacando-se relatos, descrições de viajantes, militares e pessoas ligadas à economia e à política do período, tanto

neerlandeses, como portugueses[13]. Foram de grande importância os relatos de Cuthbert Pudsey, Johan Nieuhof, as Nótulas Diárias e os textos incluídos da obra Fontes para a História do Brasil Holandês de José Antônio Gonsalves de Mello e a obra organizada por Galindo & Hulsman “Guia de fontes para a História do Brasil neerlandês”..

Como fontes secundárias, foram utilizadas publicações que abordam o processo de ocupação e utilização do espaço brasileiro, tais como livros, artigos, teses, dissertações, periódicos e outros impressos. Com destaque a obra de Evaldo Cabral de Mello, “Olinda Restaurada” e a de José Antônio Gonsalves de Mello “Tempo dos Flamengos”. Também de relevante importância foram as obras de Manuel Correia de Andrade como exemplo “A Economia Pernambucana no Século XVI”, de Antonio Carlos Robert Moraes “Bases da formação territorial do Brasil” e de Ângela Barreto “O Recife Através dos Tempos”.

Também foram utilizadas obras sobre como a Geografia contempla os estudos do tempo e da História em busca da construção do referencial teórico. Para isso se ressalva a obra de Milton Santos “A Natureza do Espaço”, de Edward Soja “Geografias Pós-Modernas”; os artigos de Chris Phillo “História, Geografia, e o Mistério Ainda Maior da Geografia Histórica”, de Maurício de Abreu “A Apropriação do Território no Brasil Colonial” e a obra organizada por Brooks Green “Historical Geography – A Methodological Portrayal”.

Como fontes cartográficas, a ênfase foi naquela produzida sobre o período de resistência (1630-1637) por portugueses e neerlandeses[14]. Para isso destacam-se os trabalhos de Reis Filho “Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial” e a de José Antônio Gonsalves de Mello, “A Cartografia Holandesa do Recife”.

Foram utilizadas também ferramentas de buscas virtuais que permitiam a localização mais rápida e precisa de dados que se encontram em textos digitalizados e disponíveis para consulta no site (http://www.liber.ufpe.br/hyginia ou http://www.liber.ufpe.br/visões), depois foram selecionadas as palavras-chave: caminho, rota, local, destino, porto, Recife, Olinda, Afogados, Engenho, chegada,

[13] Quanto à nomenclatura de localidades, há presença de nomes portugueses e holandeses para a mesma toponímia, seguindo na maioria das vezes ortografia do período, porém decidiu-se utilizar os nomes em português atual para todas as toponímias apresentadas.

[14] A opção do uso do termo neerlandês se deve, em princípio, para seguir uma tendência atual em relação à terminologia holandês, batavo ou flamengo, pois neerlandês se refere aos naturais dos Países Baixos que no momento aqui estudado consistia de sete províncias Zelândia, Holanda, Frísia, Groninga, Overijssel, Gueldria e Utrecht.

partida, etc. Uma vez localizada a palavra-chave, procedeu-se à leitura dos parágrafos.

A busca de dados em fontes impressas seguiu primeiramente a seleção das obras, em seguida a leitura de todo o conteúdo, anotando os dados referentes às localidades. Com posse dos dados, uma planilha em Excel foi elaborada contendo todas as toponímias, número do documento, nome do documento, localização, período a que o dado se refere (1630 a 1637), se o transporte foi realizado por mar, terra, rio ou não definido, entre outras observações.

É relevante o crescimento das fontes documentais quando se compara o período de ocupação neerlandesa ao período anterior, uma vez que os portugueses concentravam-se geralmente em descrições e relatórios informativos. A preocupação neerlandesa residia também em registrar toda a movimentação ligada aos aspectos políticos, econômicos, militares e ainda contemplavam questões de reestruturação do espaço geográfico e estudos sobre o espaço natural, dando ênfase ao conhecimento do ambiente.

2. A CHEGADA PORTUGUESA AO BRASIL NO SÉCULO XVI – A POSSE NEERLANDESA NO SÉCULO XVII

As tentativas portuguesas de instalação em terras brasileiras passaram pela implantação da estrutura agrícola açucareira. Isso permitiu a introdução do capitalismo nas terras brasileiras através da cultura da cana-de-açúcar, uma vez que essa demandava, além de terras e mão-de-obra, o capital. Sendo assim, o Brasil se colocava como o primeiro empreendimento agrícola das Américas (FURTADO, 1999).

Esse empreendimento foi possível devido às condições naturais para a implantação da lavoura da cana-de-açúcar através dos engenhos; da disponibilidade de capital europeu, não necessariamente oriundo de Portugal[15] e do conhecimento indígena sobre a região acumulado durante séculos.

Os indígenas brasileiros estavam na maior parte divididos em pequenos grupos nômades que se combatiam com freqüência, sem uma unidade política semelhante à encontrada pelos espanhóis nas culturas andinas. A colonização portuguesa fez bastante uso dessa característica quando necessitando do auxílio para lutar contra outros povos europeus e para adquirir o conhecimento sobre o ambiente em que se assentavam.

Porém, como atesta Moraes (2000. p. 296),

> o nomadismo exercitado em âmbitos territoriais genericamente delimitados, implicando certa decorrência nos itinerários das migrações, acaba por definir caminhos indígenas, que serão utilizados como rotas de exploração e ocupação pelos portugueses.

Aliás, na instalação portuguesa há claramente um conhecimento da Geografia Colonial, pois para se instalar numa extensa faixa de terra ao longo da costa necessitavam do conhecimento do espaço natural, com seus rios e caminhos necessários a entrada. Os primeiros mapeamentos do Brasil apontam claramente essa preocupação.

---

[15] Uma discussão sobre a origem do capital investido pode ser encontrada em: Mello, José A. G. de. **Gente da Nação, Cristãos Novos e Judeus em Pernambuco, 1542-1654**. Recife. Ed. Massangana. 1988. 542p.

2.1. A Instalação Portuguesa

A incursão de outros europeus em domínios portugueses no século XVI levou a coroa a ter que pensar em estratégias de defesa das terras ocupadas e de suas riquezas. Uma das primeiras tentativas de minimizar esses ataques foi o envio de navios para guardar a costa. Não foi eficiente devido à grande extensão de terras e número de invasores. Na seqüência tentou-se a instalação de feitorias que tinham o objetivo de ocupar a costa e estabelecer contato com nativos.

As feitorias marcaram a instalação do processo colonial, eram construídas na costa na tentativa de estabelecer cabeças de ponte para o estabelecimento de negociações com os índios que permitissem no futuro a instalação de infra-estrutura de escambo. A medida por si só não garantia a posse devido à vasta área a ser apropriada. A crescente preocupação portuguesa com a visita de navios de outras nacionalidades na costa brasileira, principalmente franceses, direcionou-se para a criação da “capitania do mar” e a “guarda-costas” que policiavam a costa brasileira durante os 30 primeiros anos do século XVI (MORAES, 2000).

A preocupação portuguesa não residia apenas na proteção e apropriação das terras brasileiras, era necessário tornar o empreendimento produtivo e lucrativo e estimular o fortalecimento das negociações com os indígenas, com vistas a no futuro instalar uma de infra-estrutura de escambo. Disso dependia o empreendimento português. Não houve no caso brasileiro a oportunidade simples de apropriação de uma economia existente. No Brasil, diferentemente do caso asiático, foi necessário criar uma exploração econômica.

> Observa-se que o móvel da instalação era especificamente geopolítico, a exploração econômica aparecendo como um instrumento e uma necessidade deste. Daí a dificuldade de financiamento e o desinteresse do capital mercantil ávido por lucros rápidos (MORAES, 2000, p. 299).

Como apenas a feitoria não era suficiente para o estabelecimento e posse do território brasileiro, utilizou-se o modelo de capitanias hereditárias como mecanismo de criação de um sistema econômico que tornava as terras atrativas para investidores. As capitanias se apresentavam como uma proposta barata e viável.

> Genericamente falando, se pode avaliar que as sedes de capitania, na maior parte, constituíram núcleos de povoamento que – salvo pequenas mudanças de sítio – se efetivaram. O abandono total de uma instalação central foi raro, mais comum foi o movimento de expansão e contração das áreas de cultivo. Nesse sentido, pode-se dizer que o sistema atuou na fixação dos portugueses em solo americano (MORAES, 2000. p. 302).

Sendo assim, o espaço brasileiro caracterizou-se pela concentração da propriedade sob o domínio de pessoas ligadas aos colonizadores, famílias da pequena nobreza e burguesia portuguesa, bem como cristãos novos. Alguns autores defendem que todo o século XVII pode ser chamado de "século do açúcar". Vale a ressalva que nesse período ainda se extraía o Pau-Brasil, mas o açúcar já se colocava como principal produto da colônia.

A geopolítica da ocupação portuguesa mostrava uma preocupação em ocupar diversos pontos na costa ao mesmo tempo[16] e isso se evidencia na figura1, que expõe também o pouco conhecimento existente sobre o interior, apresentando apenas o litoral e os principais rios que serviam de entrada para exploração do continente.

A preocupação em ocupar a faixa litorânea fica clara nas cartas de doação que permitiam apenas explorações no interior autorizadas pela coroa, o que perduram no governo-geral. Porém, essa interdição não foi obedecida, principalmente pelos atrativos e promessas de riquezas que o interior oferecia. Sendo assim, desde os primeiros anos de colonização houve tentativa de reconhecimento e expansão para o interior, mesmo que de modo incipiente.

Percebe-se, claramente que a instalação portuguesa no Brasil nos séculos XVI e XVII, preocupou-se em estabelecer-se ao longo de costa, de todo o território, inicialmente através das feitorias, sendo a primeira instalada na Capitania de Itamaracá (ANDRADE, 1999).

No litoral, as áreas de mangues e alagados eram pouco procuradas, pois "sobrando terra firme por toda parte nos começos da colonização para lavouras e edificações, ninguém iria se interessar pelos manguezais, terrenos alagadiços imprestáveis para a agricultura e que, para a construção, reclamavam pesados e custosos serviços de aterro e de drenagem" (ABREU, 1997, p. 235).

---

[16] Abreu (1996) mostra como as cidades brasileiras foram pensadas geopoliticamente e não surgiram ao acaso, porém não aborda Recife ou Olinda. O que abre lacuna para pesquisadores que se interessem pela temática.

As construções levaram em consideração a criação e manutenção de uma base para ofensivas a outras localidades, tanto no Brasil como em outros continentes, bem como transportar produtos oriundos da colônia e ainda para ser o centro político. Isso mostra como havia uma ligação forte entre o Brasil e África, principalmente devido à necessidade de mão-de-obra escrava, sem a África não seria possível a colonização nas Américas.

Em pouco mais de 100 anos de colonização, o espaço do Brasil se apresentava bastante modificado no seu uso. Segundo Capistrano de Abreu (1930, p. 100-101) “nos primeiros anos do século XVII, podia-se transitar por terra da Capitania da Bahia até a Capitania de Pernambuco sem encontrar resistência por parte dos grupos indígenas, vencidos ou afugentados pela expansão portuguesa”. O único obstáculo realmente importante acontecia na travessia dos rios maiores, segundo o autor, “os menores eram passados nos vaus, e assim continuaram nos séculos seguintes; pelos vaus pode-se traçar a borda da primitiva ocupação litorânea”[17].

Antes de 1630, o Brasil já se encontrava organizado economicamente com as lavouras de cana-de-açúcar como sistema de produção e a escravidão, como sistema de trabalho (MELLO, 1987).

2.2. Pernambuco *ante bellum*

Depois de estabelecida a ocupação em Igarassu na Capitania de Pernambuco, procedeu-se com o assentamento do que viria ser a capital, Olinda. Nas várzeas dos rios implantaram a área produtora de cana-de-açúcar com seus canaviais e engenhos e ainda procediam com a extração do pau-brasil que existia no litoral. “Estando essa capitania, de todas a mais oriental, a menor distância do reino, aqui mais que alhures freqüentavam os navios além-mar, e prosperava o comércio”. (CAPISTRANO DE ABREU, 1930, p. 85-86)

[17] Capistrano de Abreu, J.. Caminhos antigos e povoamento do Brasil. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu, 1930. p. 100-101

Desde o século XVI, Pernambuco consolidou sua liberdade tornando-se centro da expansão portuguesa pelo litoral norte. Daí partiam expedições para colonização da Paraíba e do Rio Grande, ao norte e o que viria a ser Alagoas e Sergipe, ao sul. Pernambuco apresentava-se ainda como rota[18] de entrada para o interior do continente, utilizando, principalmente, o rio Capibaribe, pois partindo da sua foz podia-se chegar ao agreste.

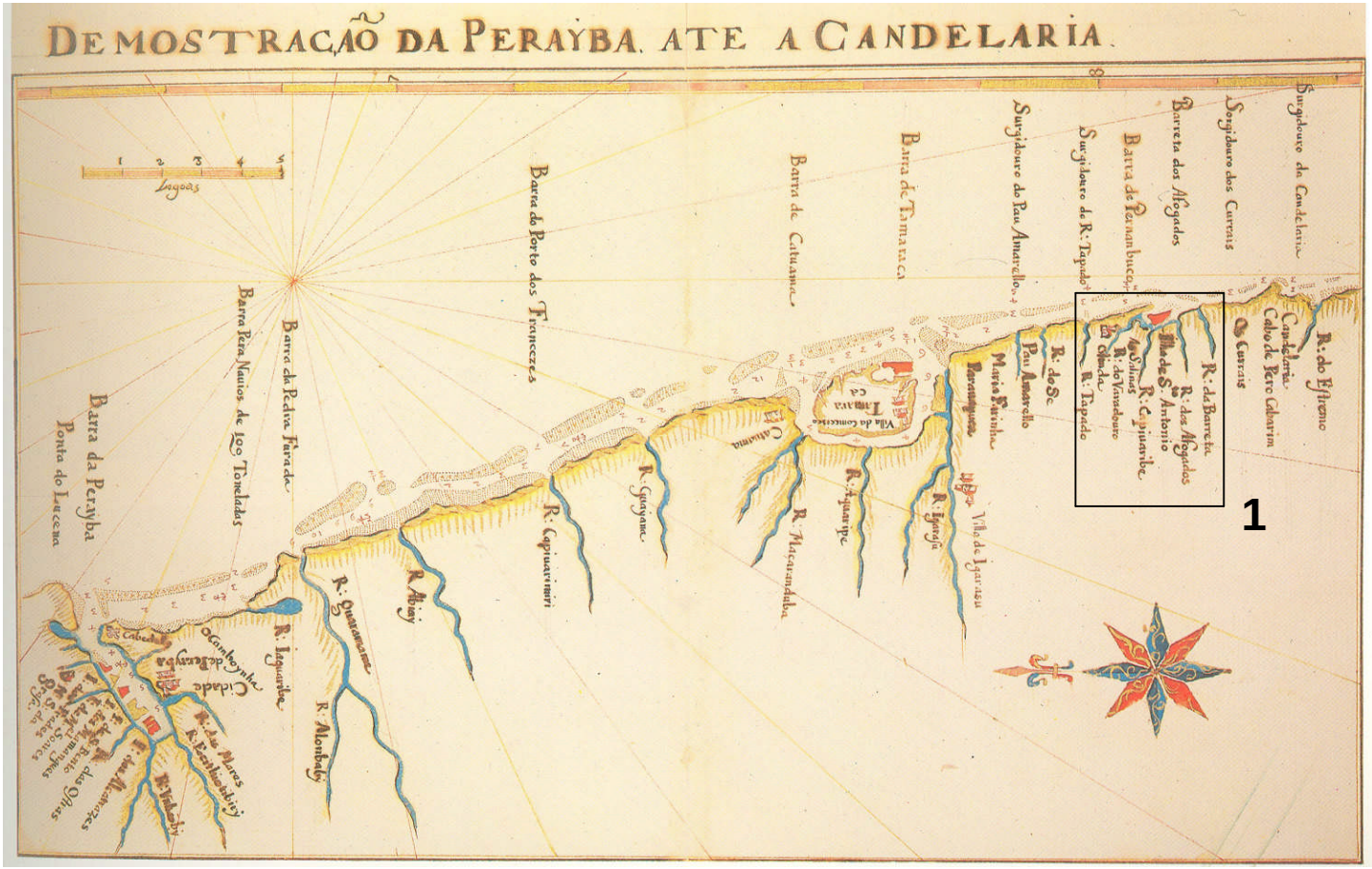
O resultado foi que

> Pernambuco, nas últimas décadas do século XVI, já se conforma como uma região colonial em formação, com uma rede de núcleos, uma estrutura de circulação, áreas de produção especializada, divisão espacial de trabalho e zonas de expansão definidas (MORAES, 2000, p. 312).

Com isso, se qualificava com um centro de irradiação de povoamento costeiro. Sendo um dos pontos que também contava com Itamaracá, Bahia, Santo Amaro e São Vicente.

Em 1630, a capitania possuía os seguintes limites: ao sul a Capitania de Sergipe d'El-Rei e ao norte com a Capitania de Itamaracá, tendo um litoral com extensão de 46 milhas (MELLO, 1981, p. 77). O conhecimento não se restringia ao litoral, mas tinha nele seu ponto forte, as primeiras cartas de Pernambuco mostram o interior ainda pouco cartografado, com imagens se repetindo ao fundo, as entradas seguiam os rios como apresenta a figura 1.

[18] Rotas que utilizavam também o caminho pelo sul da capitania, onde hoje é o estado de Alagoas, que através de vários rios se chegava o São Francisco e o Rio Ipojuca, bastante utilizado pelos criadores de gado como atesta Barbosa (2003)



1 – Localização do Porto do Recife, Ilha de Antônio Vaz e Vila de Olinda, apresentando os Rios Tapado, Varadouro, Capibaribe, Afogados e Barreta (Atual Rio Jordão).

Figura 1: João Teixeira Albernaz II. Demonstração da Paraíba até a Candelária. In: Mapa: Imagem da Formação Brasileira. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht. 1993, p. 187

A utilização da rede fluvial de Pernambuco foi importante para a penetração no continente e o escoamento da produção. As entradas eram feitas pelos rios, vias naturais que permitiu o deslocamento com rapidez e facilidade no transporte de artigos pesados e escoamento da produção para os portos. Isso acontecia levando-se em consideração as influências das marés devido ao pouco volume d´água.

O transporte sempre foi um problema a se superar desde o início da colonização portuguesa, com a dificuldade de se locomover devido ao terreno irregular, os ataques indígenas e a falta de meios de transporte. O problema se agravava nas chuvas de inverno com os diversos alagados que se apresentavam em todo o território.

No período de 1630, as localidades que se encontravam sob jurisdição de Pernambuco eram: Rio São Francisco, Alagoas, Porto Calvo, Una, Sirinhaém, Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho, Nossa Senhora da Candelária, Guararapes, Jaboatão, Muribara, Camassarim, Várzea do Capibaribe, Mata do Brasil, São Lourenço, Aldeias de Brasilienses, Recife, Ilha de Itamaracá, Goiana, Araripe, Igarassu, Paraíba ou Cidade Filipéia, Baía da Traição e Camaratuba (Verdonck, 1630)

Em 1630, os portos principais, próprios para abrigar navios grandes, eram: o Recife de Olinda, Cabo Santo Agostinho, atrás da ilha de Santo Aleixo, Barra Grande, rio das Pedras, o seu Lagamar, porto de Jaraguá, porto dos Franceses, Coruripe. Existiam, também, rios próprios para barcos e embarcações pequenas, como o das Jangadas, de Sirinhaém, Formoso, Una, Camaragibe, Santo Antônio Grande, as Alagoas, São Miguel e rio São Francisco (MELLO, 1981, p. 78).

O Recife possuía o principal porto da capitania, mas a documentação registra freqüentemente, a utilização de outros portos ao longo da costa brasileira. Esta evidência mostra que a produção era distribuída e não havia, no Recife, uma centralização absolutada logística do comércio do açúcar. Recife era o local protegido onde viviam os produtores e a administração colonial.

A produção não ficava toda sob controle da alfândega, parte era comercializada diretamente com a Europa. Foi à conta deste sistema que a produção da cana-de-açúcar esteve ativa fora do domínio da WIC mesmo com intervenção neerlandesa (MELLO, 1998).

2.3. O Recife *ante bellum*

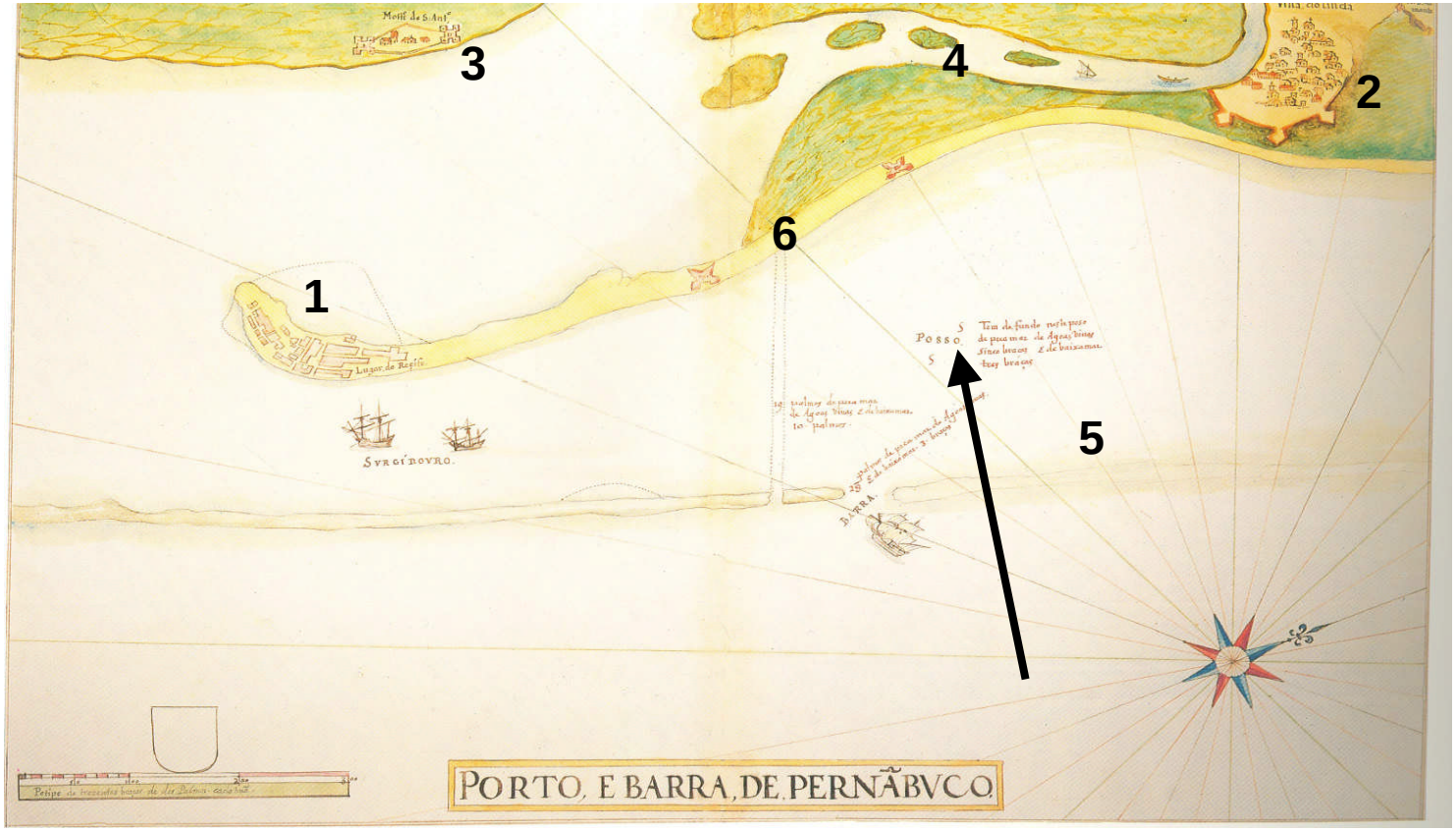
O espaço natural do Recife antes da chegada portuguesa se caracterizava por “coroas e bancos de areia, cordões litorâneos, arenosos e restingas, associado tudo a pântanos de água salobra, manguezais, lagamares, esteios e camboas, ou seja, do estuário afogado comum dos rios Capibaribe, Beberibe e Tejipió” (LINS, 1982, p. 99)[19].

Essa configuração, aliada à profundidade na foz dos rios, deu ao Recife a possibilidade de instalação de um porto natural para o atracamento de navios com a finalidade de carregamento e descarregamento, bem como para reparos, valendo-se da proteção oferecida pelos arrecifes. No interior, devido ao solo e aos regimes de chuva, foi possível a instalação dos engenhos nas várzeas dos rios citados acima.

Essa função contribuiu para que aparecesse o povoado, com os primeiros colonizadores que se estabeleceram na extremidade da estreita faixa de areia ao sul da Vila de Olinda.

São conhecidos poucos mapas sobre o Recife antes da chegada neerlandesa. “Porto e Barra de Pernambuco” e ”A perspectiva do Recife da vila de Olinda” de João Teixeira Albernaz e são raros documentos cartográficos tratando da época.

[19] Para uma descrição mais detalhada e evolutiva do espaço do Recife ver: Barreto, Ângela M. **O Recife através dos tempos – a formação da sua paisagem**. Recife: FUNDARPE, 1994. p. 21-25.



Localidades

1 – Povoado e porto do Recife

2 – Vila de Olinda

3 – Povoação na Ilha de Antônio Vaz

4 – Curso baixo do Rio Beberibe

5 – Entrada do porto do Recife

6 – Istmo e suas fortificações

Figura 2: João Teixeira Albernaz I. Porto e Barra de Pernambuco. 1630. In: REIS FILHO, Nestor G. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2002. CD-ROM.

Essa imagem, de 1630, é bem esquemática e informativa para a navegação. Apresenta no lado direito, a Vila de Olinda (2), as fortificações que se encontravam entre essa e o povoado do Recife (1) pelo istmo (6), o porto o curso baixo do Rio Beberibe (4) e uma incipiente ocupação na Ilha de Antonio Vaz (3). Fica mais uma vez evidente o pouco conhecimento do interior.

Localidades

1 – Recife

2 – Vila de Olinda

3 – Ilha de Antônio Vaz

4 – Rio Jordão

5 – Rio Tejipió

6 – Rio Capibaribe

7 – Áreas alagadas, atual Canal do Arruda

8 – Rio Beberibe

9 – Áreas de plantação de cana-de-açúcar

10 – Entrada do porto do Recife

Figura 3: João Texeira Albernaz I. Perspectiva do Recife e Vila de Olinda. 1616. In: REIS FILHO, Nestor G. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2002. CD-ROM.

Na figura 3, de 1616, é visível o caminho das embarcações, protegido por uma paliçada de madeira e um forte de terra e a ilha de Antônio Vaz, que mesmo bem delimitada, ainda se apresenta sem ocupação.

A delimitação da vegetação é bem visível, nas margens dos rios demonstram os alagados que posteriormente serão mais detalhados, enquanto as que aparecem no interior apontam as matas.

Três zonas se configuram muito bem definidas: a urbana com Olinda (2) a rural, com os engenhos ao longo da Várzea do Capibaribe[20], as áreas de plantação de cana-de-açúcar (9) e o porto do Recife (1).

Essa figura apresenta a preocupação portuguesa em cartografar os rios que serviam de entrada para o interior e escoamento da produção, sendo o Rio Jordão (4), Rio Tejipió (5), Rio Capibaribe (6), Rio Beberibe (8) e ainda áreas alagadas do atual Canal do Arruda (7). A necessidade de conhecer o potencial da área era recorrente, principalmente para o escoamento da produção dos engenhos.

Não se percebe, todavia, a presença de caminhos por terra no interior. Porém, a presença de desenhos de casas aponta os engenhos e os sete quadrados como áreas de plantação de cana-de-açúcar.

2.4. Neerlandeses chegam ao Brasil

A chegada Neerlandesa no Brasil não se constitui em fato isolado da História mundial. “A WIC conquistou Pernambuco e outras cinco capitanias do Nordeste[21] açucareiro com o fim de diminuir a capacidade econômica da monarquia ibérica e

[20] O termo várzea do Capibaribe é freqüentemente utilizado para às localidades no interior e pode ser confundido com o atual bairro da várzea. Esse é apontado como: 13 ou 14 (engenhos numa bela planície denominada Várzea do Capibaribe, a 2 ou 3 milhas da cidade, e onde está a melhor e mais bela moradia, melhor do que em qualquer dos lugares atrás mencionados e é o principal deles, de onde vem a maior e melhor parte do açúcar; esta Várzea é muito habitada, tem muitas e muito belas casas, residindo ali muita gente de qualidade e várias pessoas ricas, de sorte que das Curcuranas até Pernambuco, numa largura de 4 a 5 milhas, deve haver mais de 800 homens; ali fazem também muita farinha, que ordinariamente é a melhor da terra e quase toda consumida pelos próprios habitantes, que possuem igualmente toda a casta. (MELLO, 1981. p. 39)

[21] Alguns autores referem a região norte do Brasil nos primeiros séculos como Nordeste, porém essa denominação só aparece de maneira formal em princípios do século XX com a divisão do território brasileiro em cinco macro-regiões baseada na escola francesa de Geografia. (MORAES, 2003)

incrementar o seu domínio das rotas comerciais do Atlântico"[22] (Pérez & Souza, 2006, p. 9).

Até o fim do século XVI os Países Baixos possuíam investimentos na então colônia portuguesa da América do Sul, o Brasil. Segundo Andrade (1984), do ponto de vista econômico, havia a dependência dos Países Baixos, pois tanto o comércio do açúcar, através do transporte, como os financiamentos para a implantação de engenhos e desenvolvimento da cultura da cana-de-açúcar eram controlados pelos seus comerciantes.

Esses investimentos foram ameaçados com a unificação das coroas de Portugal e Espanha em 1580, período de sessenta anos conhecido na historiografia como União Ibérica. Sendo assim, a relação entre os Países Baixos e Portugal entrou em crise devido aos sucessivos embargos sofridos por navios neerlandeses em portos ibéricos que comprometiam o suprimento de uma série de produtos indispensáveis a esses. Tais dificuldades foram em grande parte responsáveis pela expansão colonial neerlandesa iniciada em fins do século XVI (MELLO, 1999).

Para controlar o capital já investido no Brasil e ainda o comércio dos produtos oriundos dele, os neerlandeses, através da WIC, prosseguiram com a empreitada de invadir os domínios portugueses. A primeira tentativa de invasão ocorreu na capitania da Bahia, centro político da colônia, porém, não tendo êxito, direcionaram-se para Pernambuco, centro econômico. Essa segunda invasão foi financiada com o capital levantado a partir da tomada da frota do Prata.[23] Alguns autores afirmam que a Espanha negligenciou o Brasil nesse período, porém, há quem afirme que o principal objetivo espanhol era não deixar Salvador cair em mãos neerlandesas e nisso eles foram vitoriosos[24].

A chegada neerlandesa no Brasil foi facilitada, pois eram conhecedores das condições econômicas e sociais das colônias portuguesas na América[25], bem como o litoral e portos, fruto dos constantes contatos mantidos com a colônia. Isso foi de fundamental importância para a execução dos ataques tanto por mar, como por terra e a conseqüente tomada.

---

[22] Tradução livre do texto: *La Compañía Holandesa de Índias Occidentales, conquistó Pernambuco y otras cinco capitanías del nordeste azucarero con el doble fin de mermar la capacidad económica de la Monarquia Ibérica e incrementar su dominio de las rutas comerciales del Atlántico*.

[23] Episódio em que uma esquadra neerlandesa se apossou da frota espanhola na bacia do Prata área que hoje corresponde a Cuba, o que lhe rendeu recursos financeiros para a tomada do Brasil.

[24] Para um maior detalhamento dessas idéias, procurar Rosário, Adalgisa M. V. de. **O Brasil Filipino no Período Holandês.** São Paulo. Moderna. 1980. 147p.

[25] Que nesse momento pertencia a coroa espanhola.

2.5. O caminho da chegada neerlandesa e seu estabelecimento

A invasão das terras brasileiras por neerlandeses teve início em fevereiro de 1630 com o desembarque do efetivo neerlandês na barra do Rio Pau Amarelo, ao norte de Olinda. Seguindo por terra em direção à mesma, enquanto recebiam cobertura de barcos que os escoltavam pelo mar.

Suas tropas eram formadas por três colunas, uma com cerca de 934 homens na vanguarda, outra com 1049 na segunda coluna e na retaguarda 935. Até chegarem ao Rio Doce sofreram alguma resistência por parte de portugueses e indígenas, cuja tropa era formada por cerca de 650 homens, mas conseguiram avançar. A vanguarda atingiu o Convento dos Jesuítas, a segunda coluna se apossou do Convento dos Franciscanos enquanto a retaguarda seguiu contra o Forte do Norte, nas vizinhanças de Olinda, só recebendo resistência mais forte no Convento dos Jesuítas. Ao chegar a Olinda, receberam um reforço de 500 homens que haviam desembarcado ao sul da vila que já se encontrava sob posse neerlandesa[26]. Isso aconteceu devido à fuga dos habitantes e de alguns soldados para Recife ou interior.[27].

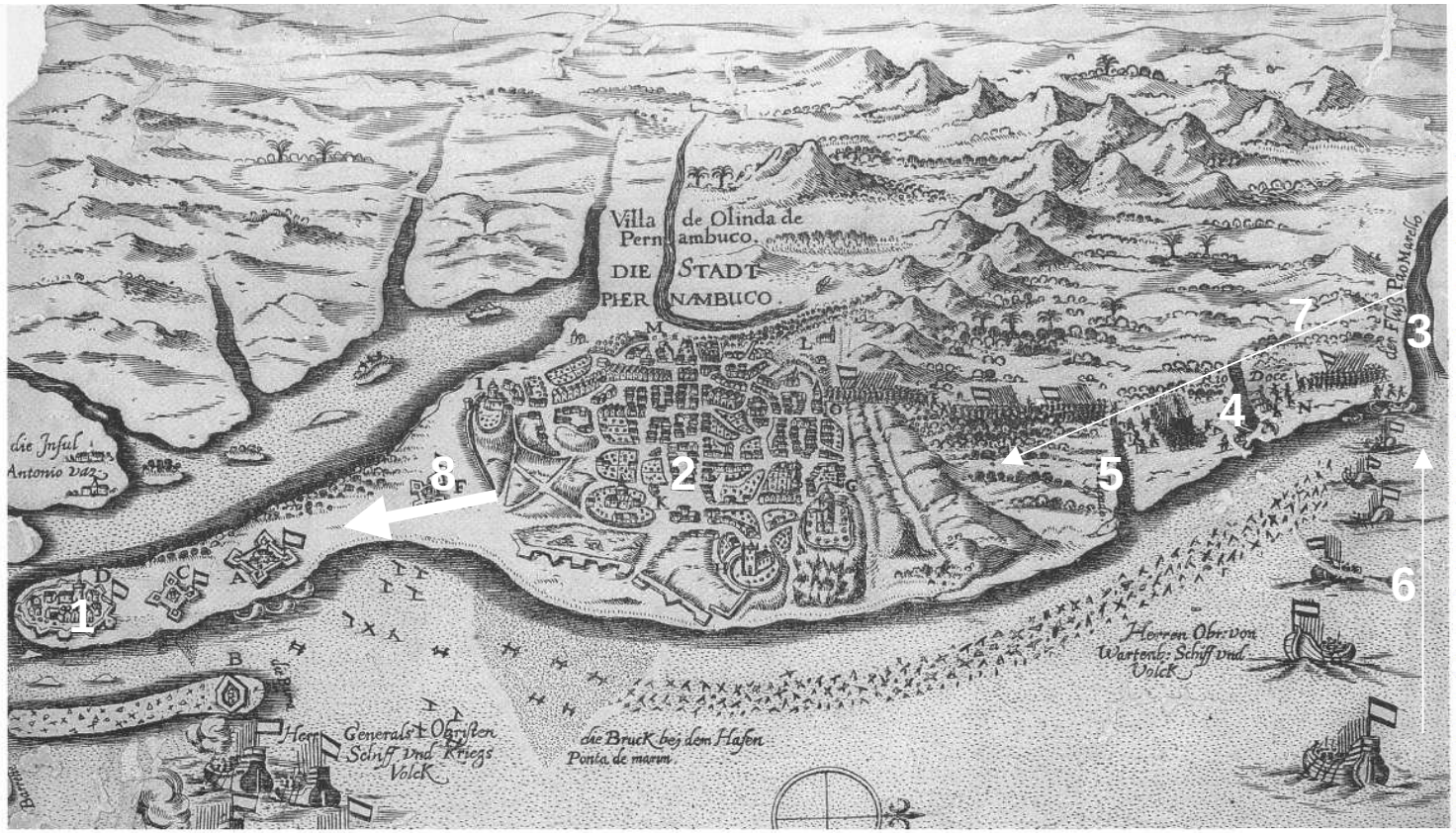
Após a tomada de Olinda prosseguiram em direção ao sul, pelo istmo até chegar ao povoado de Recife indo ao encontro do Castelo da Terra ou Forte de São Jorge que após a luta se rendeu. No dia seguinte, o Recife já se encontrava sem resistência, uma vez que portugueses haviam fugido, queimando navios e armazéns. Por fim, rende-se o Castelo da Água ou Forte São Francisco[28]. Sendo assim, a Capitania de Pernambuco estaria sob domínio neerlandês nos próximos vinte e quatro anos.

---

[26] Uma descrição mais detalhada ver: Hullsman, L.; Teensma, B. N. **Descrição da Conquista de Pernambuco por H.C.Lonk**. In: Galindo, Marcos (Org.). Viver e Morrer no Brasil Holandês. Recife : FUNDAJ. 2005. p. 141-174.

[27] Calado, Manoel**. Valeroso Lucideno ou Triunfo da Liberdade**. 4 ed. Recife: FUNDARPE, 1985. 2v.

[28] Que também é chamado da Barra, da Laje ou do Picão.



Localidades

1 – Recife

2 – Olinda

3 – Rio Pau Amarelo

4 – Rio Doce

5 – Rio Tapado

6 – Chegada dos navios neerlandeses e desembarque

7 – Marcha em direção a Olinda

8 – Marcha em direção ao Recife pelo istmo

Figura 4: Hessel Gerritz. Carta de trecho da costa pernambucana, entre a Ilha de Antônio Vaz e o Rio Pau Amarelo. 1630. In: Mapa: Imagem da Formação Brasileira. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht. 1993, p. 166.

A figura 4 mostra Olinda (2) ao centro com a chegada das tropas neerlandesas pelo mar (6) e depois por terra (7). O mapeamento do interior ainda se apresenta de maneira tímida, mas já é visível o relevo colinoso a oeste de Olinda. Pode se acompanhar o caminho seguido pelas tropas para invadir a vila desde o desembarque em Pau Amarelo (3) até a Vila (2), passando pelos rios Doce (4) e Tapado (5). Apresenta ainda o istmo (8) por onde seguiram ao encontro do povoado do Recife (1) com suas fortificações.

Caracterizando-se como uma sociedade urbana e comercial, os neerlandeses se estabeleceram no litoral para implantar a sede de seu governo e desde o início, poucos se aplicaram a produção de açúcar, concentrando-se no seu financiamento e transporte, o que vai se refletir na utilização do espaço nos anos seguintes.

2.6. O sistema de defesa neerlandês

A WIC chegou ao Brasil com o fim de estabelecer uma infra-estrutura que permitisse extrair da colônia todo o lucro que esta pudesse gerar, principalmente, com o comércio da cana-de-açúcar. Para isso buscou desenvolver uma ocupação e utilização racional do espaço em que se assentaram, implementando modificações de acordo com seus interesses e necessidades.

As primeiras resoluções do comando da WIC foram a volta do funcionamento do porto para o escoamento da produção e a fortificação dos seus domínios. Quando da chegada neerlandesa em Recife havia apenas duas fortificações, o Forte São Jorge, entre Olinda e Recife, para proteger o caminho que ligava essas duas localidades e o Forte São Francisco, também conhecido como Forte do Mar, que protegia o principal acesso ao porto, ao norte dos arrecifes. A primeira foi incluída no sistema de defesa neerlandês, enquanto a segunda foi transformada em hospital.

Os neerlandeses se fixaram primeiramente na vila de Olinda, sede da capitania, que exercia influência direta sobre quase todo o interior. Porém, a constante guerrilha com os luso-brasileiros e a conseqüente dificuldade de manter a defesa dessa e da povoação do Recife ao mesmo tempo fez com que optassem por

uma delas. Decidiram pelo porto do Recife e incendiaram a Vila de Olinda para que não fosse utilizada pelos luso-brasileiros.

Segundo Andrade (1984), várias eram as vantagens de instalação da sede do empreendimento neerlandês no Recife, uma vez que ainda não dominavam o interior, dependiam do abastecimento remetido da Europa e só poderiam receber esses suprimentos se dominassem o porto; como comerciantes e objetivando conquistar a área produtora do açúcar, preferiram, localizar-se na entrada da área mais abundante em engenhos e então partir para a conquista, garantindo o escoamento da produção e, ocupando uma península de pequena extensão e uma ilha ao lado, além de grandes extensões de manguezais, teriam, assim, uma forma mais eficiente de se proteger. Porém, as discussões sobre a localização da sede da WIC no Brasil foram constantes nos primeiros anos, como apontam as nótulas diárias. Em vários momentos, Itamaracá aventada como possibilidade de sede devido à capacidade de defesa. Havia ainda aqueles que defendiam a sede em Olinda.

No fim, optou-se por Recife para a sede da ocupação neerlandesa. O centro de irradiação da conquista que seguia para o norte e sul do Brasil, exercendo influência na Europa e África. Mello (1987, p. 75) afirma que o Recife tornou-se

> o grande empório comercial, onde eram armazenados os açúcares e por onde transitavam todas as mercadorias que demandassem o porto e nele fossem desembarcadas, considerando que era o principal centro abastecedor de todo o interior das demais capitanias conquistadas e das colônias neerlandesas na África. Era ainda o centro religioso de maior importância.

Isso o colocou como principal ponto receptor de produtos tanto por mar, como por terra influenciando diretamente da configuração dos caminhos terrestres e no arcabouço militar para sua proteção.

Mello (1975) defende a idéia de que Portugal não tinha experiência em guerras navais, por isso as fortificações eram obsoletas e não tiveram força suficiente para defender o território de maneira mais eficiente. As construções dos engenhos eram desenhadas para defesa contra indígenas, a presença de seteiras em casa e igreja denuncia uma arquitetura para defender-se do arco e flecha, diferentemente da Europa medieval, desenhada para combater armas de todo calibre.

Sabendo disso, desde sua chegada, os neerlandeses discutiram e projetaram um sistema de defesa para proteger sua posse, tendo em vista a utilização do meio-físico para limitar o acesso do inimigo às suas possessões e ao acesso ao porto, bem como utilizando os rios para o abastecimento d´água.

A utilização da rede fluvial de Pernambuco foi importante para a entrada no continente, o escoamento da produção e para o conflito entre luso-brasileiros e neerlandeses. São várias as descrições de batalhas tendo os rios como possibilidade de ataques e defesas[29].

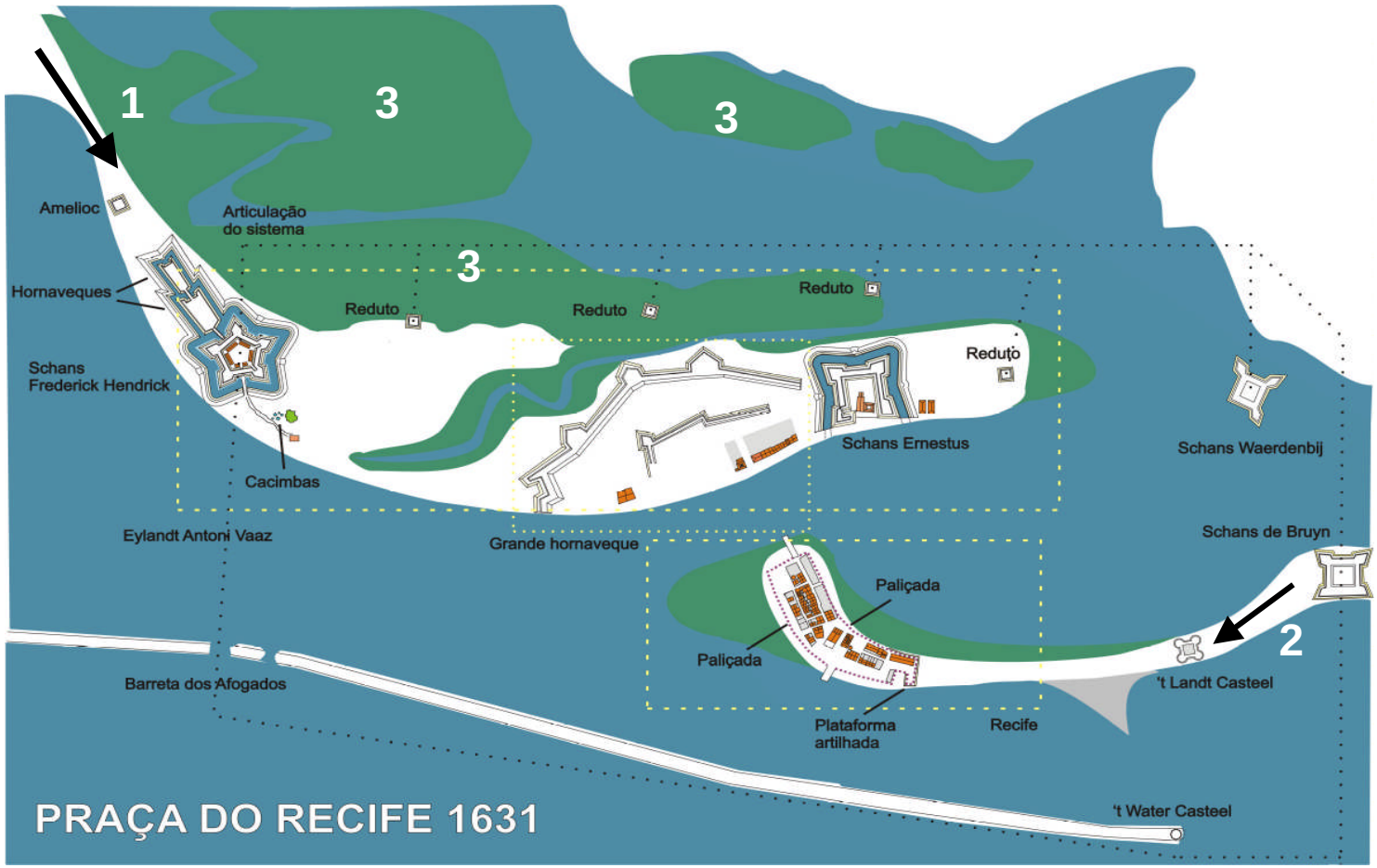
Esse sistema começa a ser construído na sua chegada em 1630, ficando pronto em 1637. Para isso, além de aproveitar as fortificações portuguesas, construíram novos fortes, paliçadas e hornaveques. Depois de finalizado, o sistema consistia num conjunto articulado que defendia os pontos principais da ocupação. A preocupação com meio-físico se fazia presente, pois a existência de terrenos alagadiços em vários pontos dificultava a circulação pelo território e ainda limitava o acesso ao Recife.

Segundo Miranda (2006. p. 52),

> de 1630 a 1637, Recife e Antônio Vaz haviam se transformado em grandes canteiros de obras para a constituição de uma praça-forte capaz de alojar e defender os soldados da companhia. A segurança de porto e do istmo foi reforçada com a construção, ainda em 1630 do Forte do Brum.

Em 1631 foi construído o Forte do Buraco para proteger a passagem na lingüeta de terra para Olinda. Porém, o sistema de defesa neerlandês só veio estar finalizado em 1637, permanecendo, salvo algumas mudanças, o mesmo até sua saída em 1654.

[29] Galindo, Marcos (Org.). **Monumenta Hyginia – Dagelijkse Notulen**. Recife. IAGHP/UFPE. 2005. 264p.



Localidades

1 – Entrada pelo caminho de Afogados

2 – Entrada pelo istmo

3 – Bancos de areia

Figura 5: Sistema de Fortificação da Praça do Recife (1631). A Partir da Representação Gráfica – Baseada na Planta de Andreas Drewisch Bongesaltensis – Produzida por José Luiz Mota Menezes. In: Miranda, Bruno. Fortes, Paliçadas e Redutos Enquanto Estratégia da Política de Defesa Portuguesa (O Caso da Capitania de Pernambuco – 1654-1701). Recife. 2006, p. 54.

Esse sistema levava em consideração as entradas pedestres do Recife. A principal, ao sul, se fazia pelo caminho dos Afogados (1) e era protegida pelo Forte Amélia e o Forte Frederico Henrique e o caminho, ao norte, pelo istmo (2) sendo protegido pelo Forte do Buraco e o Forte do Brum.

O sistema de defesa neerlandês consistia do Forte Ernesto, ao norte da ilha de Antônio Vaz; o Forte Frederico Henrique ou Forte das Cinco Pontas, ao sul da mesma ilha, que protegia sua entrada da ilha e as cacimbas de água potável que abasteciam o Recife e a Barreta de Afogados e o Forte Amélia que também auxiliava a defesa do o sul da ilha. A defesa contava ainda com o Forte Waerdenburgh ou Três Pontas, fortificação que ficava de frente para o continente reforçando a posição da ilha. Das fortificações portuguesas, apenas o Forte do Mar foi aproveitado para proteção, o Forte São Jorge serviu como hospital.

2.7. A resistência luso-brasileira, a resistência neerlandesa

É no contexto da estratégia da guerra lenta que se deve compreender o sistema de defesa adotado pelos luso-brasileiros de 1630 a 1633. Tratava-se basicamente de impedir o acesso do inimigo à Várzea do Capibaribe, deixando-o encurralado no eixo Recife-Olinda. Essa estratégia resulta no confinamento das tropas neerlandesas no Recife. Para isso, posicionaram ao redor da localidade, grupos que se escondiam nos mangues e camboas à margem do istmo, ao mesmo tempo em que dificultavam o acesso ao interior com tropas se deslocando entre o Arraial, Afogados e as praças do Recife.

Perdendo Olinda e Recife para os neerlandeses, os luso-brasileiros procuraram um ponto estratégico de onde pudessem ao mesmo tempo atacar os domínios litorâneos e defender as áreas economicamente ativas. Foi com esses objetivos que as forças locais, apenas dezoito dias após o desembarque neerlandês em Pau Amarelo, escolheram uma área com praticamente a mesma distância entre Olinda e Recife, porém, situada a oeste para se construir o Arraial do Bom Jesus.[30].

[30] Ou Arraial Velho do Bom Jesus.

Este se tornou o principal reduto da resistência luso-brasileira ao domínio neerlandês (MELLO, 1975).

Segundo Wätjen (1921, p. 103)[31], as tropas luso-brasileiras instaladas numa área eqüidistante entre Olinda e Recife, cercada pelos rios Capibaribe e Beberibe recebendo auxílio de forças auxiliadoras de Recife e Olinda, como das vilas e áreas de produção até da Paraíba conseguiam "ocupar as estradas que comunicavam a costa com o interior, no propósito de interceptar o abastecimento de víveres da própria terra". Isso levou os neerlandeses a terem sua capacidade de movimento e manutenção dificultada.

Durante o período de resistência, a fortificação atingiu seu objetivo que era de impedir o avanço neerlandês para o interior e servir como base para lançamento de tropas. O relatório de Van der Dussen (1640) afirma que as tropas de resistência se assemelhavam formigas incendiando as áreas produtivas no interior. Isso ocorria porque os luso-brasileiros não tinham efetivos militares e recursos suficientes para proceder num ataque fulminante que resultasse na expulsão neerlandesa do Recife. E, não dispondo de poder naval, concentraram-se na guerra terrestre, recurso originado na possibilidade que dispunham, sem exército profissional, nem pessoas treinadas adequadamente. A única forma de resistência então era a utilização de contingentes brasileiros de tropas portuguesas, espanholas e napolitanas na chamada "guerra lenta", que segundo Mello (1998, p. 33), consistia em

> manter o impasse militar na forma inicial do período 1630-1632, isto é, assegurar o controle do interior e, em especial, da área de produção açucareira, reduzindo os neerlandeses à posse das praças-fortes do litoral, à espera que a coroa conseguisse enviar a armada restauradora ou de que a WIC, não podendo arcar por muito tempo com os custos da guerra brasileira, reconsiderasse a contabilidade da aventura.

Além disso, conhecendo as dificuldades de deslocamento nas áreas alagadas que contornavam o istmo, os luso-brasileiros se concentraram no Arraial do Bom Jesus, ocupando o caminho de acesso aos engenhos[32], principalmente aqueles situados na Várzea do Capibaribe sendo ainda auxiliado pelo Rio Capibaribe.

O comando neerlandês, preocupado com uma possível armada luso-espanhola, priorizou a fortificação das praças, apesar da preferência do conselho

[31] Esse autor apresenta uma obra extremamente interessante sobre o período, principalmente porque coloca os neerlandeses como protagonistas em sua narrativa.

[32] Segundo relatórios neerlandeses os engenhos eram a metade do valor da capitania de Pernambuco.

político por um ataque frontal que destroçasse a incipiente resistência inimiga encastelada no Arraial do Bom Jesus (MELLO, 1998).

> Assim como a população colonial depende da emigração reinol e do abastecimento pela metrópole, a defesa da colônia depende do poder naval da metrópole; assim como os colonos dependem minimamente da produção local de víveres, a defesa da colônia depende minimamente dos recursos locais (MELLO, 1998, p. 28).

Essa colocação mostra que se tratava de duas frentes, a ajuda naval ficou a cargo da metrópole enquanto a defesa local estava sob o comando dos habitantes que se sustentavam com recursos oriundos da própria colônia. Tal prática aconteceu durante o período de resistência e repetiu-se, anos depois na restauração.

O avanço para o interior do Brasil, por parte dos portugueses, foi prática recorrente durante todo o período *ante bellum* e, já que com o domínio neerlandês ficou mais difícil a chegada ao litoral, a permanência no interior era estratégica. Por outro lado, os neerlandeses pouco entraram no continente, limitando-se ao litoral e ao que se conhece hoje por zona-da-mata. Isso aconteceu devido, principalmente, a seus interesses na cana-de-açúcar seu produto de obtenção de lucros e os engenhos se estabeleciam perto das margens dos rios para usufruir deles e em locais onde se possibilitasse o transporte do produto para os portos. Essa presença no interior também se colocava como fator importante no confinamento neerlandês em Recife.

A guerra lenta foi eficaz para os luso-brasileiros nos primeiros anos de conflito, conseguindo manter os neerlandeses em Olinda e no porto de Recife. Afirma Mello (1998, p. 34) que

> em terra, era-lhes impossível romper o cerco feroz que lhes opunha o exército de resistência[33], que os isolava do interior da capitania, negando-lhes acesso aos engenhos da marinha, às lavouras, às estâncias, apoiados ao sul pelo forte de Afogados e a oeste pelo Arraial do Bom Jesus.

Tal fato foi de grande influência na utilização das estradas e na escolha dos transportes a serem usados.

Essa tática provocava ainda um freqüente temor nas tropas neerlandesas. São freqüentes, na documentação, os relatos que apontam o medo como explicação para não se sair do Recife em busca de áreas no interior. Sendo assim, toda a

[33] Termo referente às tropas luso-brasileiras

comunidade que vinha se estabelecendo tanto no Recife como em arredores, ficou limitada ao uso do istmo nos primeiros anos. Isso causou uma maior dependência do mar, por onde chegavam víveres, mantimentos e até a madeira para se fazer fogo[34].

Por outro lado, a estratégia neerlandesa de bloquear as comunicações marítimas para conquistar o Brasil não vinha tendo o efeito esperado, pois partia do pressuposto da dependência do comércio entre colônia e metrópole, nesse caso, a Espanha e o Brasil, ficando a primeira então vulnerável à ruptura das comunicações marítimas através de suas rotas com a metrópole. Porém, havia a mobilização de recursos locais oriundos dos engenhos de cana-de-açúcar que continuaram escoando sua produção por outros portos que não o do Recife e subsidiavam a guerra lenta.

Sendo a guerra de resistência financiada pelos engenhos, a proteção e o escoamento desses era prioridade. A Várzea do Capibaribe produzia em valor a metade de toda a capitania. “Com a queda do Forte Afogados (1633), a várzea já não podia contar com a proteção da linha de estância em torno do Recife, ficando aberta às excursões, pilhagens e depredações inimigas” (MELLO, 1998, p. 101).

Segundo Mello (1998, p. 103),

> embora não se disponha de dados relativos à produção de açúcar nas capitanias do Nordeste durante a guerra de resistência, não há dúvida de que acusou queda substancial e progressiva. Mesmo com anterioridade aos ataques contra os engenhos, muitos deles haviam cessado suas atividades, devido sobretudo às dificuldades de transporte e, subsidiariamente, à falta de mão-de-obra africana.

Isso começa a mudar em 1633, quando os neerlandeses atacam Igarassu, conquistam as localidades de Itamaracá (ao norte), Barra Grande e Rio Formoso (ao sul) e ainda o Forte de Afogados[35], que “permitia controlar a grande estrada carroçável que ligava a várzea e o sul de Pernambuco, interrompendo as comunicações entre o Arraial e o Cabo de Santo Agostinho, principal porto luso-brasileiro” (MELLO, 1998, p. 63), inutilizando toda a linha de redutos que os manteve confinados durante três anos nas fortificações do Recife e que lhes cortara a passagem para o interior.

---

[34] Galindo, Marcos (Org.). **Monumenta Hyginia – Dagelijkse Notulen**. Recife. IAGHP/UFPE. 2005. 264p.

[35] Rebatizado de Príncipe Guilherme

Essa interrupção causou danos ao exército da resistência, uma vez que os terrenos de solo massapé se tornavam alagadiços nos períodos de chuva e deixavam as estradas pouco transitáveis. A situação se agravou para o lado da resistência luso-brasileira quando os neerlandeses penetram “na Várzea do Capibaribe, principal freguesia açucareira, bem como nos distritos vizinhos, estabelecendo os primeiros contactos com os moradores e senhores de engenho” (MELLO, 1998, p. 63-64).

A perda do Forte de Afogados e a conseqüente perda do controle desse caminho levantaram questionamentos sobre a credibilidade da tática de guerra lenta, mesmo não havendo uma outra possível naquele momento. Por outro lado, estando ao alcance de ataques neerlandeses, o Arraial do Bom Jesus já não socorreria com a mesma rapidez e eficácia as outras praças-fortes que se colocassem em perigo. A estratégia luso-brasileira que vinha demonstrando êxito começa a fraquejar.

A situação se tornou mais favorável para os neerlandeses com a conquista da Paraíba em 1634, com a capitulação do Arraial do Bom Jesus, do Cabo no ano seguinte, com a derrota dos luso-brasileiros em Mata Redonda em 1636 e, por fim com a consolidação do Brasil neerlandês pelas tropas de Maurício de Nassau na tomada de Porto Calvo em 1637. Puseram fim ao período de resistência, dando início ao período de expansão que ficou registrado na literatura como o tempo da “Boa Paz”.

Moraes (2000) defende que a cronologia da instalação neerlandesa no Brasil apresentou um rápido movimento de difusão que, em poucos anos, controlou todo o litoral da região, período entre 1637 e 1645 que coincide com a chegada de João Maurício de Nassau-Siegen[36]. Porém, não se configurou como um controle contínuo e sim fragmentado, mesmo se estendendo do Maranhão (ao norte) até o Rio São Francisco (ao sul), pois em algumas localidades se apresentava apenas de maneira pontual ou ainda sitiada pelas tropas luso-brasileiras. Isso acontecia devido às

[36] Um dos nomes não-portugueses mais importantes na História pernambucana e até mesmo Brasileira. Foi o administrador da WIC no Brasil neerlandês responsável também pelo momento que se chama de “Boa paz”. Muito se escreveu e ainda se escreve sobre o governo e a pessoa que foi Maurício de Nassau, em vários momentos a ocupação neerlandesa no Brasil se confunde com sua estadia e as realizações do seu governo são generalizadas como sendo de todo o período. Sejam realizações militares, políticas, econômicas, diplomáticas, religiosas, administrativas, etc. Em seu poder o Recife cresce urbanisticamente, o Brasil é estudado seguindo os métodos científicos da época e é registrado em pinturas e documentos. Porém não são esses os objetos de estudos aqui trabalhados e sim a sua influência nas atividades desenvolvidas na época e quanto a expansão neerlandesa.

dificuldades de interligar pelo continente através de caminhos terrestres, o contato entre as localidades o que acontecia principalmente pelo mar[37].

[37] Albuquerque (2006) afirma que vestígios arqueológicos comprovam a presença neerlandesa também no território da Amazônia.

3. OS CAMINHOS DO RECIFE

A apropriação do território brasileiro seguiu o modelo de exploração econômica da cana-de-açúcar que vinha se desenvolvendo na Ilha da Madeira, sistema este introduzido e adaptado para o Brasil pelos primeiros colonizadores. Nesse modelo havia uma clara divisão entre a parte agrícola, transformação em produto e transporte.

Os neerlandeses trabalhavam com o transporte da produção açucareira desde o século XVI. Ao chegarem ao Brasil, no século XVII, apossaram-se de uma infra-estrutura que há pouco mais de cem anos vinha se estabelecendo no litoral da Capitania de Pernambuco. Porém, modificaram a configuração espacial do Recife para se adaptar ao diferente uso do até então exercido pelos portugueses.

A produção açucareira no Brasil, além das plantações e dos engenhos gerava uma série de atividades complementares que contribuíram para o desenvolvimento das capitanias brasileiras, em especial, a capitania de Pernambuco (PRADO JÚNIOR, 1998). Isso fez com que o espaço não fosse utilizado apenas para a exploração açucareira, uma vez que gêneros alimentícios eram produzidos desde século XVI e serviriam no século seguinte para o abastecimento das tropas de resistência.

Quando da chegada neerlandesa havia cerca de dois mil habitantes que se mudaram para o Recife e Antonio Vaz ou para outras capitanias, como a Bahia (MELLO, 1987). A sede Olinda, na metade da década de 80 do século XVI, já contava com cerca de duas mil casas e mais mil em seus arredores, entre eles, o Recife. Demandando, assim, produtos que garantissem a alimentação dos habitantes, uma vez que a metrópole não poderia prover todas as necessidades daqueles que na colônia residiam. Além da cana-de-açúcar, sabe-se que o pau-brasil, no século XVII ocupava o segundo lugar no rol de bens e produtos do Brasil durante o período neerlandês, sendo extraído, principalmente, da ribeira do Capibaribe.

3.1. O Recife e suas Rotas

A economia brasileira sempre esteve vinculada aos seus portos, voltada, sobretudo, para exportação para Europa. Em conseqüência dessa atividade, desde o século XVI o Recife se destacou com um dos portos de maior movimentação no Novo Mundo.

Como demonstram os mapas e informam as fontes, durante os primeiros séculos, as comunicações terrestres eram difíceis devido à configuração do espaço natural, circunstância que forçou o domínio europeu a se limitar no litoral e ao tipo de exploração que exerciam, dando grande ênfase à navegação pela costa. O transporte de cabotagem naval criou uma rede costeira de pontos interligados e interdependentes do Recife, intensificado no período neerlandês, no que perdurou depois de sua saída em 1654.

No período *ante bellum*, o transporte marítimo se fazia, principalmente pelo porto do Recife, o que comprometia o crescimento de portos como da Paraíba e Itamaracá, notando-se com freqüência reclamações da administração desta Capitania sobre o fato (ANDRADE, 1999).

Em todo o período de ocupação, o transporte marítimo foi a principal maneira de comunicação neerlandesa graças à rapidez e segurança que o terrestre não permitia. Era através do mar que mantinham contato com as outras possessões ao longo do litoral brasileiro, com a África e a Europa para receber víveres, armamentos, escravos, material de construção entre outros. Era intenso tráfego de navios chegando e partindo do ancoradouro nos anos de 1635 e 1636. Partindo tanto para outros pontos como Porto Calvo e Santo Aleixo, quanto para os Países Baixos, principalmente Rotterdã e Amsterdã.

Através do uso do mar, os neerlandeses tinham como uma de suas estratégias, o bloqueio o acesso aos portos para a manutenção da posse do Brasil. Acreditava-se que essa tática impediria as comunicações do Brasil com a Europa e que seria suficiente para se dominar toda a região. “Entre a queda de Olinda (1630), de um lado, e a do arraial do Bom Jesus e do Cabo (1635), de outro, as comunicações com o reino sofreram as conseqüências da presença naval neerlandesa no litoral brasileiro” (MELLO, 1998, p. 94).

Autoridades neerlandesas afirmavam que bloquear o mar não impedia os luso-brasileiros de serem abastecidos de víveres, “pois os mais de 70 anos de ocupação naquele local permitiam se manterem e ainda ter uma forte resistência contra os neerlandeses” (MELLO, 1998, p. 57).

Eram os engenhos do interior que abasteciam e financiavam as tropas de resistência. Além de utilizar outros portos para escoar sua produção, os luso-brasileiros utilizavam a navegação noturna pelos arrecifes para evitar o policiamento costeiro neerlandês. Com a tomada do Recife, o escoamento do açúcar passou a ser feito por portos da Paraíba e Cabo que passavam a se comunicar diretamente com a Europa.

> De 1630 a 1632, exportou-se também por Goiana, Sirinhaém, Rio Formoso, Porto de Pedras, Porto do Francês, na Paraíba, também pela baía da traição. Particularmente seguros em decorrência da distância eram os ancoradouros alagoanos, que até 1633 permaneceriam imunes aos ataques neerlandeses (MELLO, 1998, p. 96).

Vários comerciantes que não haviam partido para a Bahia depois da tomada de Olinda transferiram-se para Paraíba e Itamaracá. Apesar da distância e do custo do transporte terrestre, boa parte do açúcar pernambucano passou a ser exportado pela Paraíba, cujo porto era mais conveniente que o do Cabo que se achava afastado da base naval neerlandesa do Recife. A navegação ao sul da capitania foi feita pelo Cabo até 1634 quando os neerlandeses tomaram o pontal.

Porém, é utilizando os caminhos terrestres que os luso-brasileiros respondem a essa tática. Durante os 24 anos de lutas contra os neerlandeses, jamais perderam o contato por completo com as metrópoles européias, Espanha e depois Portugal. Tal contato permitia a geração de lucro para a manutenção da guerra lenta através do comércio da cana-de-açúcar.

Defende Mello (1998) a idéia de que toda a guerra de resistência feita pelos luso-brasileiros foi financiada pelo capital da produção açucareira. Segundo o autor,

> a despeito da monocultura canavieira, podiam-se mobilizar recursos locais em alimentos e efetivos com que resistir à agressão externa. A alternativa óbvia a uma guerra de bloqueio naval e de sítio das praças-fortes consistia numa guerra terrestre que culminasse numa batalha de aniquilação do exército de resistência.

O que aconteceu foi o desenvolvimento de instalações no território do Recife que imprimiu uma modificação no seu uso de acordo com as necessidades externas.

3.2. O Recife e seus Caminhos

Trabalha-se fortemente tanto na historiografia brasileira como nas obras de cunho geográfico que o desenvolvimento do Recife aconteceu a partir do porto. Porém, com os engenhos e seus caminhos no interior, esse crescimento aconteceu partindo dos dois pontos. Essa idéia permite vislumbrar a importância do interior na transformação do espaço do Recife.

Isso já vinha acontecendo no período *ante bellum*, porém se intensifica com a chegada neerlandesa. Em poder da WIC, o Recife foi colocado como centro governamental e militar do Brasil neerlandês e daí partiriam todas as investidas a outras localidades. A ocupação, nesse período, salientou um crescimento no uso dos caminhos por territórios além da Capitania de Pernambuco, pois seus domínios se dilataram para o norte até o atual estado do Maranhão e ao sul até o Rio São Francisco, seguindo sempre o litoral (MORAES, 2000). O que aconteceu depois de vencido o cerco e o confinamento neerlandês nas localidades de Recife e Olinda 1635, tendo como auge 1641.

A administração da WIC constantemente requisitava informações sobre o interior para obtenção de conhecimento das terras produtivas ou com potencial para isso, bem como a orientação para fins militares. A elaboração dos mapas seguia tais recomendações.

Segundo Mello (1976), há duas séries de mapas neerlandeses representando o espaço brasileiro. A primeira série apresenta seis mapas, sendo cinco representando desde o Rio Grande do Norte ao Rio São Francisco, completando-se e um representando todo o Brasil neerlandês. A segunda série contém quatro mapas representando desde o Rio Grande do Norte até o atual estado de Sergipe, incluídos na obra de Barléus em 1647[38].

[38] Para uma discussão mais aprofundada sobre o assunto ver: MELLO, José A. G. de. **A Cartografia Holandesa do Recife** – Estudo dos Principais Mapas da Cidade do Período 1631-1648. Recife: IPHAN/MEC. 1976. 40p.

Localidades

1 – Recife

2 – Antônio Vaz

3 – Afogados

4 – Bancos de Areia

5 – Arrecife

6 – Áreas alagadas

7 - Istmo

Figura 6: Andreas Drewisch Bongesaltensis. Planta da Ilha de Antônio Vaz, do Recife e do continente no Porto de Pernambuco, no Brasil, tal como atualmente se apresenta guarnecido pela Companhia das Índias Ocidentais com fortificações, redutos e outras obras. 1631. In: REIS FILHO, Nestor G. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2002, CD-ROM.

A figura 6 é a primeira representação do espaço feita no Brasil após a chegada neerlandesa[39] fruto do primeiro levantamento topográfico realizado em 1631. Seu objetivo é claro, mapear o espaço natural do Recife e arredores com sua vegetação e relevo para o processo de reconhecimento do terreno e obtenção de subsídios para a construção do sistema de defesa que contivesse ataques vindos do mar, rios e por terra[40].

> Entretanto, não foram os holandeses os primeiros na representação da topografia urbana daquela área. Foram os portugueses, não obstante o fato de ser a cartografia portuguesa, até o século XVII, essencialmente costeira, pouco registrando do interior das terras e nada da topografia (MELLO, 1976, p. 32)

A figura apresenta as fortificações em Antonio Vaz (2), Afogados (3), Recife (1) e no istmo (7), contudo, não mostra Olinda, local onde estavam instalados também. Não são visíveis, nessa figura, os traçados das ruas, de localidades já povoadas, ficando o foco apenas nas áreas de fortes, inclusive às margens dos rios para dificultar o desembarque, uma vez que esse tipo de transporte era bem utilizado.

Percebe-se, ainda figura 6, que o interior não havia sido mapeado, pois ainda não era suficientemente conhecido. Nesse momento era forte a presença de luso-brasileiros com a guerra lenta nas áreas vizinhas ao Recife, Antônio Vaz e Olinda e o Arraial vinha cumprindo com a sua função de manter os neerlandeses restritos ao litoral. Devido a isso, não se percebe a presença de caminhos com exceção daquele que ligava Olinda a Recife pelo istmo. Contudo, sabe-se que o transporte para o interior era realizado utilizando-se embarcações.

Antes da ocupação neerlandesa as comunicações empregavam embarcações conhecidas como caravelão[41], com a chegada de Nassau será utilizada o *smak* que foi chamado pelos portugueses de sumaca[42].

Uma presença forte nessa imagem é a de bancos de areias (4), principalmente, nas proximidades do Recife e Antonio Vaz, inclusive a presença de

---

[39] Para maiores detalhes sobre essa imagem, consultar MELLO, José A. G. de. **A Cartografia Holandesa do Recife** – Estudo dos Principais Mapas da Cidade do Período 1631-1648. Recife: IPHAN/MEC. 1976. 40p. Esse autor faz uma análise bastante detalhada dessa e de outras cartas do período neerlandês no Brasil.

[40] A preocupação de uma possível armada vinda da Espanha era freqüente.

[41] Tipo de barco criado para fazer comunicação entre navios em alto mar.

[42] Mello, Evaldo C. de. **Um imenso Portugal – História e Historiografia**. São Paulo: Ed. 34. 2002. 368p.

uma ilha (4b) ao norte de Antonio Vaz. Essas formações demonstram a possibilidade de futuros aterros, uma técnica que os neerlandeses dominavam na Europa.

A observação mostra que datam da chegada neerlandesa as primeiras mudanças significativas no espaço natural do Recife. Aliás, o sistema de defesa foi a principal obra de engenharia realizada pelos neerlandeses no período de resistência. Por fim, a figura 6 representa o primeiro levantamento cartográfico procedido pelos neerlandeses, “nem antes nem por algum tempo depois, até 1637, tinha sido nem seria feito trabalho igual” (MELLO, 1976, p. 11)

Confinados no Recife em decorrência da estratégia luso-brasileira, apenas em 1632 os neerlandeses conseguiram manter um contato mais tênue com a população da mata açucareira. Essa entrada para o interior foi feita de maneira lenta, gradual, vencendo-se os obstáculos naturais e militares.

A entrada de neerlandeses a partir do norte de Antonio Vaz se fazia necessário, pois precisavam buscar madeira e alimento uma vez que as provisões vindas da Europa não eram suficientes. Isso era feito sempre se levando em consideração os perigos que sofriam com a constante vigilância luso-brasileira e os terrenos de mangues e alagados que dificultavam o transporte.

A chegada ao interior se intensificou com a tomada do Forte Afogados em 1633 e, saindo pelo caminho sul da ilha de Antônio Vaz, tiveram acesso à Várzea do Capibaribe, conseqüentemente, à área produtora de cana-de-açúcar.

A partir do contato mais intenso com o interior, aprofunda-se, nesse momento, a relação de parcerias com os senhores de engenhos luso-brasileiros, a concessão de empréstimos e os incentivos à produção açucareira, uma vez que um dos seus principais objetivos no Brasil era lucrar com esse comércio. Vale salientar que o convívio não foi pacífico durante o período. Segundo Mello (1987), nunca houve harmonia entre neerlandeses e luso-brasileiros. Quando não mais interessava aos proprietários de engenhos o contato com os neerlandeses, a restauração foi almejada como solução e, atrelada à restauração portuguesa na Europa, tomou força e culminou com a expulsão neerlandesa em 1654.

O incentivo ao comércio da cana-de-açúcar é bem evidente quando se levanta a quantidade de engenhos existentes em Pernambuco após a saída dos neerlandeses em 1654, um total de 108. Sendo 16 na Várzea do Capibaribe, 9 em São Lourenço da Mata, 12 em Jaboatão, 10 na Muribeca, 16 no Cabo, 17 em

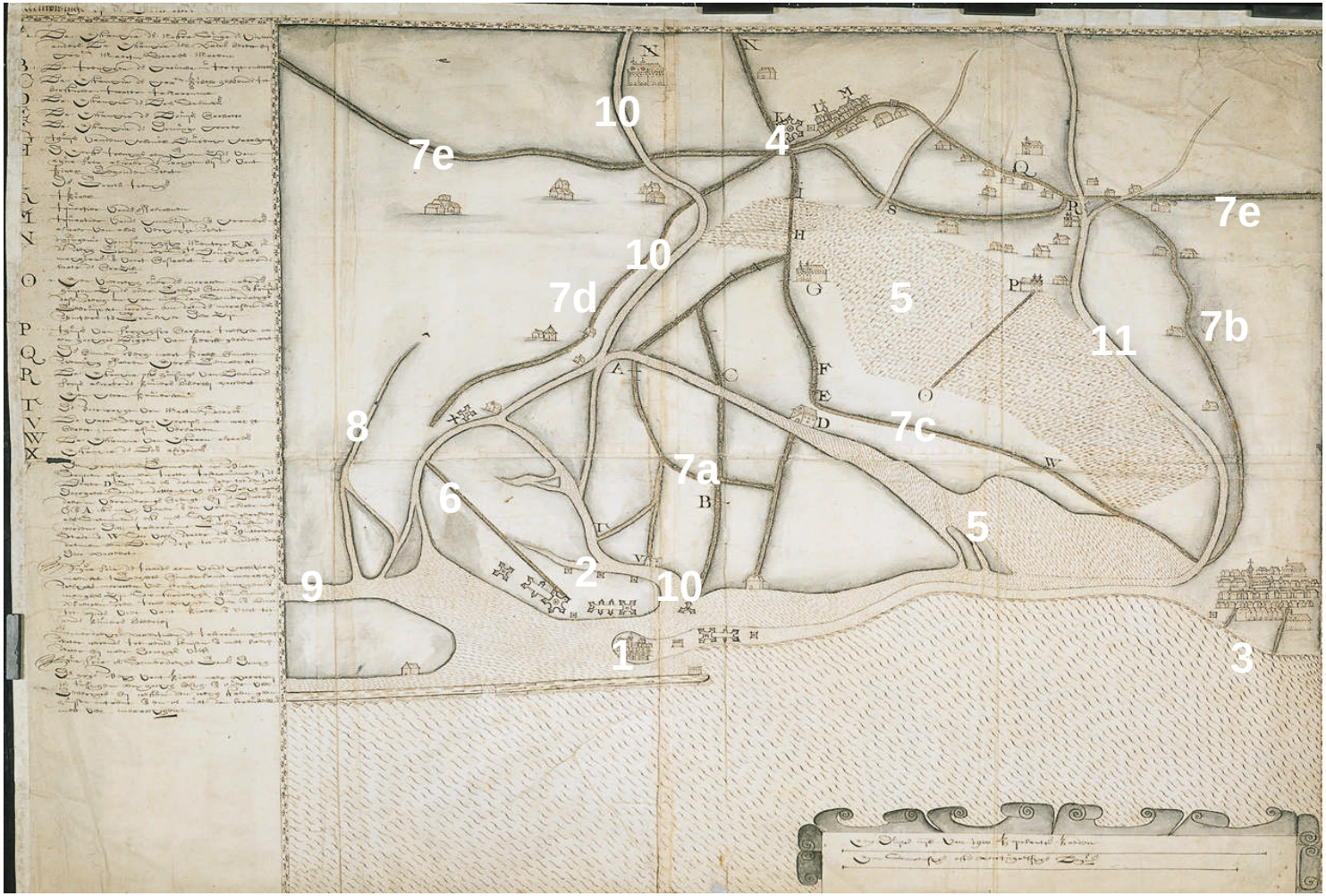
Ipojuca, 13 em Sirinhaém, 2 em Una, 8 em Porto Calvo e 5 em Alagoas[43] (MELLO, 2002, p. 13).

No início da ocupação portuguesa, os caminhos terrestres ainda não eram criados, pois a colônia possuía uma economia fundamentada em assentamentos pontuais, principalmente, os engenhos produzindo no litoral ou próximo dele que não utilizavam freqüentemente os caminhos terrestres. Para o escoamento da produção os caminhos não eram indispensáveis, pois esse era feito pelos rios.

Esse era o sistema de engenharia utilizado na época. Apenas nos fins do século XVI houve um maior interesse em construir estradas devido ao parcelamento das propriedades que aconteceu devido ao crescimento e divisão de bens entre as famílias. Havia assim a necessidade de se interligar as propriedades (MELLO, 2001).

Essa foi a configuração territorial dos caminhos terrestres encontrada pelos neerlandeses ao chegarem ao Brasil no século XVII.

[43] Algumas localidades pertencentes atualmente ao estado de Alagoas faziam parte de Pernambuco no período aqui tratado. O mesmo se afirma para a antiga capitania de Itamaracá que tem seus territórios anexados a Pernambuco. O que vai acontecer é que durante o período neerlandês a proporção será de cinco lavradores para cada engenho.



Localidades

1 – Recife

2 – Antônio Vaz

3 – Olinda

4 – Arraial do Bom Jesus

5 – Áreas de alagados, atual Canal do Arruda

6 – Afogados

7a – Caminhos pelo atual Bairro da Boa Vista

7b – Caminho de Beberibe

7c – Caminho da atual Estrada de Belém

7d – Caminho pela atual Estrada dos Remédios

7e – Caminho paralelo à costa

8 – Rio Tejipió

9 – Rio Jordão

10 – Rio Capibaribe

11 – Rio Beberibe

Figura 7: Autor e títulos ilegíveis. Recife e Olinda. 1632. In: REIS FILHO, Nestor G. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2002, CD-ROM.

A figura 7, que mais se aproxima de um croqui, claramente aponta o objetivo neerlandês de diagnosticar as dificuldades e possibilidades de adentrar no interior a partir do Recife, Antonio Vaz e Olinda. É uma visão bem esquemática sobre os aspectos do espaço natural do Recife e seu interior.

A imagem é de 1632, ou seja, no momento que ainda se encontravam confinados em Olinda e Recife fruto da estratégia luso-brasileira de combates. Sendo assim, a saída para o interior também se apresentava com possibilidade de combate à guerra lenta que tinha sua sede no Arraial do Bom Jesus. Nesse período, o pouco conhecimento do ambiente estava ligado não apenas aos ataques luso-brasileiros, mas também ao pouco tempo de estabelecimento em terras brasileiras e, com isso, a pouca adaptação a ele.[44]

Demonstra a existência de dois alagados a oeste de Recife e Olinda que dificultavam o acesso ao Arraial, problema estratégico a se vencer, pois a utilização de barcos não era eficiente. Também não era possível se vencer esses alagados indo por terra. A única opção era contorná-los e isso era feito utilizando os caminhos partindo de Olinda, Recife e Antônio Vaz.

A figura 7 deixa isso claro ao apresentar quatro caminhos instalados em barras fluviais partindo a oeste e noroeste de Antonio Vaz (7a) que se encontram num caminho perpendicular e seguem até esbarrar numa área alagada, vencendo esse obstáculo, apenas dois caminhos continuam até se fundir em um e ir de encontro ao que vinha da Encruzilhada, seguindo para a Várzea.

A mesma figura também apresenta os dois caminhos que levavam, pelo norte, partindo de Olinda à Várzea do Capibaribe. Um partia de Olinda e em direção oeste, subia o Beberibe pela margem esquerda (7b), passava a ponte no povoado deste nome e alcançava a margem esquerda do Rio Capibaribe o outro percorria o terraço correspondendo ao eixo da atual Estrada de Belém (7c) e, na encruzilhada, ligava-se pelo atual bairro do Rosarinho para atingir também Várzea. Daí o caminho pela margem esquerda do Capibaribe ia levar necessariamente, ao sítio do Arraial.

> Ficava assim barrado aos neerlandeses o caminho que levava a bom número de engenhos de açúcar no vale do Capibaribe, pois mesmo os da margem direita do Rio poderiam ser alcançados com facilidade cruzando o Capibaribe na passagem de Ambrósio Machado, no Cordeiro que era o

[44] Segundo Mello (1987), é freqüente na documentação neerlandesa a dificuldade de seus soldados se adaptarem ao ambiente brasileiro devido às diferenças que apresentavam em relação a Europa. Nesse ponto, os luso-brasileiros levavam imensa vantagem, pois muitos já eram nascidos no Brasil ou há muitos anos viviam nele.

> ponto preferido então para a ligação das duas margens (MELLO, 1998, p. 155-156).

Pelo sul, partia-se de Afogados até alcançar a atual Estrada dos Remédios (7d) e chegar à Várzea. Tanto o caminho partindo de Olinda, como de Afogados eram ativados nesse período para se chegar à Várzea ou ao Arraial a depender do interesse. A figura ainda apresenta um longo caminho que corre paralelo à costa (7e), vindo de Igarassu, passando pelo atual Bairro do Cordeiro, Rio Capibaribe e indo à direção sul, servindo para interligar os engenhos.

A dificuldade residia, principalmente, na obrigatoriedade de se passar por determinados locais. Nos primeiros anos, não havia outro acesso ao Arraial do Bom Jesus que não esses partindo de Olinda e de Antonio Vaz, o que os deixava com poucas opções de movimentação no interior. Além disso, havia as limitações tecnológicas, os meios de transportes disponíveis não permitiam um tráfego com mais desenvoltura no interior.

Uma alternativa para evitar os alagados, pela dificuldade de superá-los e os caminhos descritos pela resistência luso-brasileira era a utilização dos rios. Andrade (2003, p. 118) afirma que inexistiam

> estradas razoáveis, pelo fato de ter a colonização portuguesa, em Pernambuco, no primeiro século, se circunscrito à área litorânea e na margem dos rios, em seis cursos interiores, que permitiam a navegação, determinando o domínio dos transportes aquáticos, em canoas e barcaças.

São esses rios, o Tejipió (8), Jordão (9), Capibaribe (10) e Beberibe (11). A documentação assegura que a navegação pelos rios chegava a ser quatro vezes mais rápida do que por terra, como atesta o episódio da batalha na Várzea do Capibaribe em 1635 em que o socorro português seguiu por terra e o reforço neerlandês por rio, chegando mais rápido[45].

É freqüente, nas nótulas diárias, a referência às localidades do interior, tanto com a preocupação com as tropas de resistências em Camaragibe, Muribeca, São Lourenço e Várzea, como também são as reclamações de que seus moradores vêm ajudando-os.

A utilização da rede fluvial de Pernambuco foi importante para o estabelecimento dos colonizadores não apenas em seus primeiros anos no Brasil.

[45] Para detalhes ver: GALINDO, Marcos (Org.). **Monumenta Hyginia** – Dagelijkse Notulen. Recife. IAGHP/UFPE. 2005. 264p.

Era utilizada, principalmente, para a entrada no continente, estabelecimento de engenhos e escoamento da produção açucareira. Porém, serviam em pequenas distâncias e a depender da influência das marés devido ao pouco volume d´água que possuíam.

A rede fluvial passa a ter também uma importância nos conflitos entre luso-brasileiros e neerlandeses. São freqüentes as descrições de batalhas tendo os rios como possibilidade de ataques e defesas, inclusive nas construções de fortificações[46].

O relatório de Nieuhof (1640) afirma que,

> todo o litoral brasileiro está literalmente trajado de pequenos cursos d´água que se vêm lançar ao mar após terem banhado extensos vales. Por isso os engenhos de cana erigidos nas regiões ribeirinhas desfrutam grande economia tanto no transporte como na mão-de-obra. Além de moverem esses rios os engenhos instalados em duas margens, servem eles para o transporte do açúcar e constituem via fácil para o abastecimento das usinas.

O que atesta que mesmo com toda a dificuldade e limitações à utilização da rede fluvial era freqüente. A isso se soma a afirmação de Mello (2002, p. 182) de que o "papel da pequena cabotagem na história do Nordeste recifense contrastava com a modéstia do sistema hidrográfico da região".

Os neerlandeses capacitaram-se a atacar, em poucas horas, pontos afastados da costa que as tropas luso-brasileiras, restritas aos caminhos terrestres, levavam dias a socorrer. Quanto à utilização dos caminhos para a guerra, Mello (1998) afirma que as tropas luso-brasileiras os priorizavam, chegando a se restringir a eles, enquanto os neerlandeses faziam uso também dos rios. Nas localidades onde não havia rios de fácil navegação e os caminhos eram a única alternativa procurava-se viajar em carros de bois, a cavalo ou com escravos que transportavam redes. Contudo, os neerlandeses fizeram pouco uso dos cavalos devido à precariedade dos caminhos (MELLO, 1998, p. 318). Afirma Andrade (2003, p. 117) que

> os carros de bois eram utilizados ainda para transportar, até os 'passos' das margens dos rios navegáveis, as caixas de açúcar que aí eram embarcadas em barcaças para o Recife, onde ficavam depositadas nos grandes armazéns à espera de navios que as levassem à Europa.

[46] GALINDO, Marcos (Org.). **Monumenta Hyginia** – Dagelijkse Notulen. Recife. IAGHP/UFPE. 2005. 264p.

O relatório de Van der Dussen (1640) aborda a dificuldade de interceptar as tropas luso-brasileiras, pois só usavam os caminhos conhecidos durante a noite, ao dia, refugiam-se nas casas de donos de engenhos ou passavam por locais que não se configuravam ou se consideravam como um caminho.

Ainda sobre a figura 7, essa apresenta poucos dados sobre a vegetação e a instalação européia. Há grandes áreas sem nenhuma descrição, bastando observar toda a área a sul e sudoeste de Antonio Vaz e Recife e a oeste de Olinda. Mesmo as localidades próximas às ocupações neerlandesas pouco estão representadas. Quanto à ocupação humana, a figura se restringe a mostrar um aglomerado em Recife e Antonio Vaz, com suas fortificações, Olinda e alguns desenhos de casas no interior que demonstram a presença de engenhos. Isso reforça o objetivo da figura que era mostrar o acesso ao interior superando os limites naturais do espaço.

Em contraponto a essa figura, tem-se a de Cornelius Bastaensz Golijath que é a melhor representação do espaço do Recife e seu interior durante o período de ocupação neerlandesa. Apresenta Olinda, Recife, Cidade Maurícia[47] com os engenhos, casas, áreas de plantação de cana-de-açúcar, fortificações, rios e os caminhos terrestres[48], sendo uma representação do espaço muito mais detalhada que a anterior.

[47] Cidade projetada e construída na Ilha de Antônio Vaz na administração de Maurício de Nassau.
[48] Mello (1976) apresenta uma discussão sobre os pontos localizados em oito mapas neerlandeses, sendo eles: Planta do Recife de A, Drewisch de 1631, Planta do Recife de 1637, Planta do Recife 1639 e cinco Plantas de Recife de 1648 de Golyjath, porém não trata dessa ocupação do ponto de vista do espaço natural.

Localidades

1 – Recife

2 – Cidade Maurícia

3 – Olinda

4a – Áreas de alagados, atual Canal Derby-Tacaruna

4b – Áreas de Alagado, atual Canal do Arruda

5a – Caminho de Beberibe

5b – Caminho pela atual Estrada de Belém

5c – Caminho pela atual Estrada velha de Água Fria

5d – Caminho de Afogados

5e – Caminho pelo atual Bairro da Boa Vista

6 – Arraial Novo do Bom Jesus

7 – Rio Beberibe

8 – Rio Capibaribe

9 – Rio Tejipió

10 – Rio Jordão

11 – Bancos de Areia

Figura 8: Cornelis Bastiaensz Golyath. Representação de três cidades no Brasil, como são Olinda de Pernambuco, Cidade Maurícia e Recife, com uma parte da Várzea, compreendendo os seus engenhos, casa, canaviais, roças e outras circunstâncias. 1648. In: REIS FILHO, Nestor G. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2002, CD-ROM.

Segundo Mello (1976) essa representação é posterior a 1639, acrescida de informações e datada de 1641, ano da volta de seu elaborador para a Europa, porém só publicada em 1648. Apresenta claramente todo o espaço conhecido do Recife e seu interior com as técnicas disponíveis no período. Isso foi possível depois da queda do Arraial do Bom Jesus e o conseqüente acesso ao interior, o que se reflete na facilidade do mapeamento do espaço.

A observação da figura 8 permite perceber que os neerlandeses tentavam colocar a maior quantidade de informação de uma só vez no mapa, sendo assim, esse reúne a instalação humana sobre o espaço natural com a criação de infra-estrutura e dos pontos fixos que possibilitavam o desenrolar das atividades econômicas.

Essa interação de objetos criou um sistema que permitiu o fluxo de produtos derivados da cana-de-açúcar, víveres, armamentos e pessoas, além da possibilidade de comunicação. Aliás, esse fluxo correu pelos caminhos e não se diferenciou em todo o período aqui trabalhado. Posto isso, é possível destacar três espaços que interagem e se complementam.

Um é o espaço natural que se encontrava antes do estabelecimento humano que passou a ser conhecido e modificado pelos colonizadores europeus desde a sua chegada e estabelecimento no Novo Mundo a partir do século XVI. Percebe-se a preocupação e o cuidado na representação das áreas de alagados, mangues, bancos de areia, rios, córregos, áreas de matas, ilhas entre outros com riqueza de detalhes quanto a sua extensão e localização. Esse era o conhecimento necessário para a criação da infra-estrutura que permitiria uma exploração econômica mais eficiente.

O espaço econômico se apresenta claramente visível com as áreas produtoras de cana-de-açúcar no interior e a presença dos engenhos nas margens dos rios, bem como a localização de áreas que potencialmente poderiam servir a esse propósito. Visíveis também são as localidades, no interior, para as atividades complementares como o cultivo de gêneros alimentícios e a criação de animais visando ao consumo da população local.

Essa preocupação já era percebida nas representações de João Teixeira Albernaz do “Porto e Barra de Pernambuco” e ”A perspectiva do Recife da vila de Olinda” no período *ante bellum*. Com os neerlandeses, ter-se-á um detalhamento maior possível, tanto pelo conhecimento mais aprofundado do interior como pelo

maior desenvolvimento da sua cartografia.

Outro espaço observado é o da infra-estrutura que vinha sendo projetada e criada desde a chegada portuguesa no século XVI e intensificada com o domínio neerlandês na primeira metade do século XVII. Esse registro estava fortemente ligado ao uso do solo e à necessidade de implantação de uma infra-estrutura para a exploração do espaço.

Com domínio neerlandês se intensificando no interior, houve a necessidade de se mapear todos os pontos conhecidos para a localização das áreas que poderiam sofrer intervenção humana. Sendo assim, são mostrados os assentamentos concentrados na área litorânea e o disperso no interior, configuração existente em função das atividades que se desenvolviam no litoral com o comércio na cidade e transporte no porto e as atividades ligadas à agricultura no interior.

Apresentava também os equipamentos militares, tais como fortificações, hornaveques, redutos e paliçadas que permitiam o conhecimento do sistema de defesa contra os luso-brasileiros que havia sido pensando e construído desde seus primeiros anos em terras brasileiras.

Presente é o mapeamento de bancos de areia nas proximidades da Cidade Maurícia e Recife que poderiam possibilitar futuros aterros, um sistema de engenharia de domínio neerlandês devido à experiência acumulada nos Países Baixos; os engenhos e os caminhos que interligavam todos esses pontos.

Estão presentes os cursos dos rios Tejipió (9), Jordão (10), Capibaribe (8) e Beberibe (7) com precisão e detalhes que ainda não haviam sido vistos na cartografia produzida no Brasil. É visível o mapeamento dos dois alagados já registrados na figura 7, porém aqui é possível perceber que um deles parece permanente coberto por água, atualmente é visto como o Canal Derby-Tacaruna (4b), o outro alagado segue paralelamente ao istmo que liga Olinda a Recife, atual Canal do Arruda (4a) e a presença de bancos de areias (11) remetem à possibilidade de aterro, possibilidade também vista ao sul da Cidade Maurícia (2), onde se registra a presença de bancos de areia.

Na figura 8, estão presentes os principais pontos de ocupação no interior com as áreas de plantação de cana-de-açúcar e os engenhos posicionados ao longo dos rios. Nesse período, o acesso neerlandês não encontra a mesma dificuldade e resistência dos anos anteriores quando estavam confinados ao litoral e com pouco conhecimento do interior.

Aliás, faz-se a ressalva que evolução do conhecimento dos caminhos vai acontecendo dentro de um contexto de conflito. No mapeamento, a precisão e localização que aparecem na figura 8 impressionam quando se sabe que a diferença de elaboração entre essa e a figura 7 é de apenas nove anos.

A observação da figura 8 permite perceber que ligação entre Olinda e a Várzea do Capibaribe foi feita pelos mesmos caminhos de outrora, tanto margeando o Rio Beberibe (7) como pela atual Estrada de Belém (5b), indo ambos de encontro ao agora povoado do Bom Jesus, porém de maneira mais intensa, uma vez que o desenvolvimento dos caminhos possibilitou tal acesso.

Partindo da Cidade Maurícia é possível se chegar ao interior indo pelo caminho oeste, tanto cruzando a ponte como por barco atravessando o Rio Capibaribe (8) chegando-se ao continente no atual Bairro da Boa Vista (5e). Daí se seguia por terra onde encontravam as áreas alagadas precisamente mapeadas do atual Canal Derby-Tacaruna (4a). Pelo sul, o caminho de Afogados (5d), agora protegido pelo Forte das Cinco Pontas[49] também dava acesso ao interior.

O que se percebe quanto à utilização de caminhos é que os principais acessos ao interior que já eram utilizados no período de resistência são mantidos, apenas sendo usados com mais freqüência e facilidade. A documentação permite concluir que tanto neerlandeses como luso-brasileiros abriram novos caminhos, uma vez que há referências a novas estradas no período pós-resistência. Contudo não precisam onde foram abertas. A figura 8 é posterior ao período aqui trabalhado, portanto o que apresenta pode ter sido criado após a consolidação do domínio neerlandês em 1637 ou mostra uma realidade que já existia, porém não mapeada.

Mesmo com a maior facilidade em se chegar ao interior, a interligação de vários pontos, a dificuldade em se comunicar não vai cessar. Isso contribuiu para o povoamento irregular das áreas ocupadas, pois não havia um meio realmente seguro para a interação das áreas. Mesmo depois da construção da ponte, havia a resistência da população em se mudar para a ilha alegando que essa não possui o meio de transporte ou ligação rápida e segura. Nem mesmo as mudanças engendradas no espaço conseguiam trazer um volume maior de habitantes para o interior nesse período. Os habitantes do Recife continuavam a manter uma vida urbana, mesmo com a forte dependência das áreas rurais.

[49] Antigo Forte Frederico Henrique.

O abastecimento sempre foi um dos principais problemas vividos por luso-brasileiros e neerlandeses. Afirma Mello (1987, p. 55) que,

> a ilha (Antonio Vaz) constituía, para segurança do Recife, um ponto que deveria ser mantido a todo custo; além das razões militares, aí é que se abasteciam de água[50] os habitantes. E a primeira idéia de ponte entre o istmo e a ilha esteve ligada a tal necessidade.

Quanto aos alimentos, antes do cerco de 1635, a comida que chegava ao Arraial era oriunda da Várzea do Capibaribe. Essa região não contribuía apenas com o financiamento da guerra lenta, também provia a alimentação. Os abastecimentos de origem européia, vinham por dois portos de grande importância para os luso-brasileiros, Cabo e Paraíba.

Em 1638, o relatório de Nassau afirmava que

> o Recife de Olinda (é o), lugar da residência dos Altos e Secretos Conselheiros e dos Conselheiros Políticos, e principal porto dos navios grandes em toda a capitania de Pernambuco. Aí tem a WIC fixado também a sua sede e neste lugar estão encerrados todos os armazéns gerais de víveres, artilharia, munições de guerra e mercadorias. Este porto está disposto de um modo admirável: tem uma rocha contínua, como um molhe ou dique de 40 passos ou mais de largura e mais de uma milha de comprimento, desde a Barreta, e, correndo por diante do Recife, faz no interior um porto capaz para abrigar muitos navios (MELLO, 1981, p. 119).

Percebe-se que a utilização das rotas e caminhos era de grande importância estratégica para o domínio do território brasileiro. O controle neerlandês no litoral e luso-brasileiro no interior não era algo estático. Em todo o período de resistência, mesmo com as dificuldades impostas, os luso-brasileiros não perderam por completo o acesso ao mar, recebendo auxílio e apoio da metrópole e de outras localidades. Aos neerlandeses também coube o acesso ao interior e mesmo não se caracterizando como produtores e donos de engenhos[51] tiveram um envolvimento consistente com essa prática.

Por fim, os portugueses e neerlandeses não se enfrentavam apenas no Brasil. Os 24 anos de conflitos em terras brasileiras, primeiramente como domínio espanhol e depois como lusitano renderam também discussões diplomáticas na Europa[52] e conflitos bélicos na África. Recife esteve com um nó de uma rede que envolvia Ásia,

---

[50] O abastecimento de água do Recife anteriormente ao domínio neerlandês era feito principalmente no varadouro de Olinda. Documentos de 1630 mostram a necessidade de acesso à água.

[51] É válido salientar que alguns neerlandeses se dedicaram a essa prática.

[52] MELLO, Evaldo C. **O negócio do Brasil** – Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669. 3.ed. Rio de Janeiro: Topbooks. 2003. 340p.

Europa, África e toda a América. A saída neerlandesa do Recife também culminou com a perda de sua hegemonia no Atlântico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ocupação neerlandesa foi, sem dúvida, um passo fundamental para a melhora da infra-estrutura do Recife e na conseqüente evolução de um povoado para uma cidade. Contribuiu de maneira relevante para o crescimento que foi feito partindo do litoral em direção aos engenhos e seus caminhos no interior, bem como no sentindo contrário.

Dos vinte quatro anos de sua permanência no Brasil podem ser percebidos três períodos distintos e sua influência nas modificações no espaço, sendo trabalhados dois nessa pesquisa. No período, a resistência, é evidente a preocupação em se tornar as posses no litoral, Olinda, Recife e Antonio Vaz, protegidas. Num segundo momento, o esforço empreendido para se chegar aos engenhos do interior em busca de áreas produtivas evitando as dificuldades naturais de se locomoverem e confrontos com luso-brasileiros na guerra lenta.

A saída neerlandesa de sua base no litoral em busca de domínios em localidades no interior das capitanias brasileiras recebeu incessante resistência da parte luso-brasileira. Para esse embate militar, os luso-brasileiros levaram em consideração as estratégias de ocupação e uso do território do interior, fazendo uso de caminhos existentes, bem como criando novos. A conseqüência foi a intensificação da comunicação intracolonial, expandindo assim, a escala de comunicação e transporte.

Recife, em posse neerlandesa foi colocado como centro de dispersão e concentração dos seus domínios no Brasil com a criação e utilização de caminhos para transporte e comunicação que direcionaram o crescimento econômico para além das fronteiras estabelecidas no período anterior. Isso resultou no estabelecimento e aprimoramento de uma rede que uniu o interior e o litoral de maneira mais concreta, permitindo um aprofundamento no conhecimento de vários pontos do Brasil.

As imagens, mapas e documentação elaborados levavam em consideração às necessidades e possibilidades militares do espaço, uma vez que assegurar a proteção dos domínios era fundamental para o desenvolvimento da economia da cana-de-açúcar, razão principal da conquista do território. A estratégia utilizada para

a manutenção do território era se apossar das fortificações existentes e acrescentar outras para criar um sistema de defesa capaz de manter suas posses com o desenvolvimento técnico e de engenharia disponível.

Como a geração de lucros era fundamental, pois era o suporte financeiro da criação e manutenção do empreendimento no Brasil, primeiramente por portugueses e, em seguida, por neerlandeses, as imagens apresentam as possibilidades de se entrar no interior e de convivência com o espaço natural. Para isso, a localização de rios e alagados era primordial, uma vez que a instalação de engenhos necessitava desse conhecimento. As imagens e documentos mostram claramente num período curto, cerca de dez anos, o desenvolvimento de sistemas de engenharia neerlandês para o estabelecimento e utilização do espaço brasileiro com fins comerciais, sendo assim, as duas engenharias, militar e econômica, fizeram uso dessas infra-estruturas.

As modificações realizadas no espaço do Recife durante o período aqui estudado faziam parte de uma estratégia militar e econômica externa a esse território e inserida num contexto mundial. Desse modo, era um território usado com objetivos externos, ou seja, a obtenção de lucros com os produtos derivados da cana-de-açúcar através de um sistema produtivo dentro de um conflito que reunia as coroas portuguesas e espanholas unificadas e os Países Baixos.

O espaço natural passa a ser infra-estruturado pelos europeus para se tornar um território usado. Para isso, o conhecimento e as ações locais são fundamentais Isso irá se refletir nas fontes textuais e iconográficas.

Nesse contexto, o estudo do espaço por parte do pesquisador do presente necessita delimitar as escalas, uma vez que essas se sobrepõem. Há a escala mundial dos conflitos que envolvem Europa, África, Ásia e América e a escala local com as capitanias brasileiras sendo ocupadas por colonizadores europeus, africanos trazidos como escravos e povos nativos que já estavam instalados na região.

O estudo da História colonial brasileira é relevante para os pesquisadores que se dedicam à análise da formação territorial do Brasil o desenvolvimento da sua sociedade. Tratando o passado, o geógrafo esbarra nas mesmas dificuldades encontradas pelos historiadores, a de reconstruir e analisar uma realidade que não está mais presente na paisagem. Tendo em vista um espaço que está constantemente se modificando, o geógrafo corre o risco de lançar seu olhar apenas

no presente e utilizar a história como explicação evolutiva, como se todos os fatos e acontecimentos tiveram lugar apenas para se chegar a realidade atual.

Nesse caso, o geógrafo ainda não se encontra suficientemente capacitado para fazer uso da documentação como referências primárias uma vez que na sua formação, a história quase sempre se apresenta como um suporte ou subsídio para se estudar o presente.

Dentro da Geografia, deve-se lembrar o nome de Manuel Correia de Andrade que contribuiu com o conhecimento e as discussões em várias de suas publicações, sendo o pesquisador da Geografia que mais publicou sobre o período de ocupação neerlandesa no Brasil. Outro nome a que se faz referência é o de José Antônio Golsalves de Mello, historiador que se fez geógrafo histórico em diversas contribuições. Cabe hoje aos geógrafos se fazer também um pouco historiador para contribuir no estudo e compreensão das lacunas que perduram na Geografia Histórica brasileira.

Os arquivos textuais utilizados sejam relatos, descrições, relatórios ou diários aliados a arquivos iconográficos, figuras e mapas confeccionados com o objetivo de entender o ambiente permitem materializar o espaço do passado em busca do seu entendimento de acordo com as intenções da pesquisa desenvolvida.

Mesmo com o que foi e vem sendo publicado no Brasil e fora dele acerca do período da ocupação holandesa em Pernambuco e outras localidades, ainda há vários estudos e interpretações por vir, uma vez que novas fontes de pesquisa vem sendo disponibilizadas para os pesquisadores a partir de traduções e uso de sistemas de informação que possibilitam o acesso a documentos em formatos digitais. Esse material permite novas abordagens tornando longínquo o esgotamento do tema.

Sendo assim, esse estudo procurou esclarecer como a estruturação do território brasileiro foi realizada levando-se em consideração a sua função econômica e militar extralocal com a ênfase nos caminhos como articulação de um espaço através das técnicas conhecidas e disponíveis no período trabalhado.

REFERÊNCIAS

Abreu, Maurício de A. Pensando a Cidade no Brasil do Passado. In: Castro, Iná E.; Gomes, Paulo C. da C.; Corrêa, Roberto L. (Org.). Brasil: Questões Atuais da Reorganização do Território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1996. p 145-184.

_____. A Apropriação do Território no Brasil Colonial. In: Castro, Iná E.; Gomes, Paulo C. da C.; Corrêa, Roberto L. (Org.). Explorações Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 1997. p. 197-246.

_____. Como Trabalhar o Passado em Geografia Humana. 3º Simpósio de Pós Graduação em Geografia. 12 de dez. Recife. 2005.

Acioli, Vera Lúcia Costa. A escrita no Brasil colônia – um guia para a leitura de documentos manuscritos. Recife: FUNDAJ. Ed. Massangana. 2003. 308p.

Albuquerque, Marcos. Herança Arqueológica dos Holandeses no Brasil. Workshop Awad Recife. Instituto Ricardo Brennand. 19 de julho. Recife. 2006.

Andrade, Manuel C. de. A Economia Pernambucana no Século XVI. Recife: Ed. Universitária da UFPE. 2003. 134 p.

_____. A Questão do Território no Brasil. São Paulo. Hucitec. 1995. 136p.

_____. Formação Territorial e Econômica do Brasil. Recife: Ed. Massangana. 2003. 248p.

_____. Itamaracá – Uma Capitania Frustrada. Recife : FIDEM. 1999. 111 p.

_____. Poder Político e Produção do Espaço. Recife. FUNDAJ. Ed. Massangana. 1984. 132p.

Baers, Johan. Olinda Construída. Coleção Pernambucana. v. XI. 1º fase. Recife. Departamento de Cultura. 1977.

Barbosa, Bartira F. Ocupação e Trabalho Indígena na Capitania de Pernambuco nos Séculos XVI e XVII. 2003. 314f. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo. São Paulo 2003

Barléu, Gaspar. História dos Feitos Recentemente Praticados Durante os Oito Anos no Brasil. São Paulo. Ed. Universidade de São Paulo. 1974. 415 p.

Barreto, Ângela M. M. O Recife Através dos Tempos – A Formação da sua Paisagem. Recife: FUNDARPE. 1994. 153p.

Barrows, Harlan H. Historical Geography. 1923. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 3-4. 1991.

Brandão, Ambrósio Fernandes. Diálogo das Grandezas do Brasil – Documentos para a História do Nordeste. FUNDAJ. Ed. Massangana. Recife. 1997. 242p.

Broek, Jan O. M. The Relations Beteween History and Geography. 1941. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 29-33. 1991.

Calado, Manoel. Valeroso Lucideno ou Triunfo da Liberdade. 4 ed. Recife : FUNDARPE. 1985. 2v.

Capistrano de Abreu, J.. Caminhos antigos e povoamento do Brasil. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu, 1930. 271 p.

Darby, H. C. Historical Geography. 1962. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 59-82. 1991.

_____. On the Relations of Geography and History. 1953. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 34-45. 1991.

Dias, Leila C. Redes: Emergência e Organização. In: Castro, Iná; Gomes, Paulo C. da C.; Corrêa, Roberto L. (Org.). Geografia: Conceitos e Temas. Rio de Janeiro. Ed. Bertrand Brasil. 2001. 356p.

Dusen, Adriaen van der. (1640). Relatório Sobre o Estado das Capitanias Conquistadas no Brasil, Apresentado pelo Senhor Adraen van der Dussen ao Conselho dos XIX na Câmara de Amsterdam, em 4 de Abril de 1640. In: Mello, José A. G. de. Fontes para História do Brasil Holandês, vol 1. A Economia Açucareira. Recife. MEC/SPHAN, 137-234. 1981.

Dutra, F. A. Matias de Albuquerque, Capitão-Mor de Pernambuco e Governador Geral do Brasil. Recife: RIAHGP, v. 48, 1976. p. 9-125.

Furtado, Celso. Formação Econômica do Brasil. 29.ed. São Paulo : Companhia Editora Nacional. 1999. 248p.

Galindo, Marcos (Org.). Monumenta Hyginia – Dagelijkse Notulen. Recife. IAGHP/UFPE. 2005. 264p.

Galindo, Marcos; Hulsman, Lodewijk. (Org.). Guia de fontes para a história do Brasil neerlandês. Série Obras de Consulta. Recife: FUNDAJ. Ed. Massangana. 378p. 2001.

Galindo, Marcos; Menezes, J. L.M. Desenhos da Terra – Atlas Vingboons. Recife. Instituto Cultural Bandepe. 2003. 62p.

Gândavo, Pero de M. de. Tratado da Terra e da História do Brasil e Hisróría da Província Santa Cruz a que Vulgarmente Chamamos Brasil – 1576. Recife: Fundaj..Es. Massangana. 1995. 130p.

Gazzaneo, Helio. As Capitania Hereditárias e a Colinização so Brasil. 2953. 88f. Tese (Concurso à Cadeira de História do Brasil) – Colégio Estadual de Alagoas. Maceió. 1953.

Gilbert, E. W. What is Historical Geography?. 1932. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 10-16. 1991.

Harley, J. B. Maps, Knwledge, and Power. In: Cosgrove, D.; Daniels, S. (Ed.). The Iconography of Landscape. Cambridge University Press. 1988. p. 277-310.

Hullsman, L.; Teensma, B. N. Descrição da Conquista de Pernambuco por H.C.Lonk. In: Galindo, Marcos (Org.). Viver e Morrer no Brasil Holandês. Recife : FUNDAJ. 2005. p. 141-174.

Jacke, J. A. Time, Space, and the Geographic past: A Prospectus for Historical Geography. 1971. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 165-187. 1991.

Lins, Rachel C. Alguns Aspectos Originais do Sítio do Recife. Recife : Arquivo Público Estadual – Secretaria da Justiça. Um Tempo de Recife. 1978. p. 99-109.

Maior, Mário S; Silva, Leonardo D. (Org.). A Paisagem Pernambucana. Recife. FUNDAJ. Ed. Massangana. 1993. 284p.

_____. (Org.). Recife: Quatro Séculos de sua Paisagem. Recife, PE. FUNDAJ. Ed. Massangana. 1992. 300p.

Mapa: Imagem da Formação Brasileira. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht. 1993. 400p.

Mello, Evaldo C. A Ferida de Narciso – Ensaio de História Regional. São Paulo. Ed. Senac. 2001. 117p.

_____. O negócio do Brasil – Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669. 3ed. Rio de Janeiro. Topbooks. 2003. 340p.

_____. Olinda Restaurada: Guerra e Açúcar no Nordeste. 1630-1654. 2ed. Rio de Janeiro : Topbooks. 1998. 470p.

_____. Os Neerlandeses no Brasil. In: Herkenhoff, Paulo (Org.). O Brasil e os Neerlandeses (1630-1654). Rio de Janeiro. Sextante Artes, 1999. p. 20-41.

_____. Rubro Veio – O Imaginário da Restauração Pernambucana. 2ed. Rio de Janeiro. Topbooks. 1997. 480p.

_____. Um imenso Portugal – História e Historiografia. São Paulo: Ed. 34. 2002. 368p.

Mello, José A. G. de. A Cartografia Holandesa do Recife – Estudo dos Principais Mapas da Cidade do Período 1631-1648. Recife : IPHAN/MEC. 1976. 40p.

_____. Fontes para História do Brasil Holandês, vol 1. A Economia Açucareira. Recife. MEC/SPHAN, 1981. 263p.

_____. Gente da Nação, Cristãos Novos e Judeus em Pernambuco, 1542-1654. Recife. Ed. Massangana. 1988. 542p.

_____. Tempo dos Flamengos: Influência da Ocupação Neerlandesa na Vida e na Cultura do Nordeste do Brasil. 3 ed. Recife: Topbooks. 1987. 312p.

Mello, Ulysses P. de. O Arraial Velho do Bom Jesus – crítica de uma fortificação. R IAHGP : Recife, v. 47. 1975. p. 155-190.

Menezes, José L. M. (Org.). Atlas Histórico - Cartográfico do Recife. Recife: FUNDAJ. Ed. Massangana. 1988. 110p.

_____. Olinda e Recife antes de 1630. In: Galindo, Marcos. Viver e Morrer no Brasil Holandês. Recife : FUNDAJ. 2005. p. 141-174.

Miranda, Bruno. Fortes, Paliçadas e Redutos Enquanto Estratégia da Política de Defesa Portuguesa (O Caso da Capitania de Pernambuco – 1654-1701). 148f. 2006. Dissertação. (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife. 2006.

Moodle, D. W.; Lehr, J. C. Fact and Theory in Historical Geography. 1976. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 212- 218. 1991.

Moraes, Antonio C. R. de. Bases da Formação Territorial do Brasil : o território colonial brasileiro no "longo" século XVI. São Paulo : Hucitec, 2000. 431p.

_____. Geografia: pequena história crítica. 19. ed. São Paulo : Annablume, 2003. 138p.

Moreau, Pierre; Baro, Roulox (séc. 17). História das Últimas Lutas Entre Neerlandeses e Portugueses e Ralação da Viagem ao País dos Tapuias. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Edusp. 1979.

Morris, J. E. What is Historical Geography?. 1932. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 5-9. 1991.

Newcomb, R. M. Twelve Working Approaches to Historical Geography. 1969. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 106-125. 1991.

Nieuhof, Johan. 1640. In: Maior, Mário S; Silva, Leonardo D. (Org.). A paisagem pernambucana. Recife. FUNDAJ. Ed. Massangana. 1993. p. 39-45.

Pérez, José M. S.; Souza, George F. C. de. El Desafio Holandés Al Domínio Ibérico en Brasil en El Siglo XVII. Salamanca, Espanha. Ediciones Universidad Salamanca. 2006. 290p.

Philo, Chris. História, Geografia, e o "Mistério Ainda Maior da Geografia Histórica". In: Gregory, D.; Martin, R. Graham, S. (Org.). Geografia Humana – Sociedade, Espaço e Ciência Social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed. 1996. p. 269-298.

Piellusch, F. Applied Historical Geography. 1975. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. p. 206-211. 1991.

Prado Jr. Caio. História Econômica do Brasil. 43.ed. São Paulo : Brasiliense. 1998. 364p.

Pudsey, Cuthbert. Diário de Uma Estada no Brasil – 1629-1640. Original Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Manuscrito nº 1-12, 3 nº 17. Notas de Nelson Papavero Nelson e Dante Martins Teixeira. Petrópolis : Ed. Index. 2000. 192 p.

Reis Filho, Nestor Goulart. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo : Edusp/Imprensa Oficial. 2002. CD-ROM.

Rosário, Adalgisa M. V. de. O Brasil Filipino no Período Holandês. São Paulo. Moderna. 1980. 147p.

Roteiro de Todos os Sinais, Conhecimentos, Fundos, e Derrotas que Há na Costa do Brasil desde o Cabo de Santo Agostinho até ao Estreito de Fernão de Magalhães. Edição fac-simile do manuscrito da biblioteca da ajuda. 19862p. 8. lisboa.

Santos, Milton. A Natureza do Espaço. 4ed. São Paulo. Edusp. 2004. 385p.

_____. A Urbanização Brasileira. São Paulo. Edusp. 2005. 176 p.

_____. Espaço & Método. São Paulo. Ed. Nobel. 1985. 89p.

_____. Metamorfoses do Espaço Habitado. São Paulo. Hucitec. 1988. 125p.

Santos, Shirlei M dos. Reconhecendo os Engenhos da Freguesia de Santo Antônio do Cabo: Uma Leitura Interpretativa da Cultura Material Remanescente do Final do Século XVI e Início do Século XVI. 1995. 167f. Dissertação. (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife. 1995.

Soja, Edward. W. Geografias Pós-Modernas – A Reafirmação do Espaço na Teoria Social Crítica. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar. 1993. 326 p.

Souza, Gabriel S. Tratado Descritivo do Brasil em 1587. Recife: Massangana. 2000. 351p.

Vasconcelos, Pedro de A. Os Agentes Modeladores das Cidades Brasileiras no Período Colonial. In: Castro, Iná E. de.; Gomes, Paulo C. da C.; Corrêa, Roberto L. Explorações Geográficas. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 1997. p. 247-278.

Vasconcelos, Ronald F. A.; Bezerra, O. G. (Org.). Atlas ambiental do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade, Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente. 2000. 151p.

Verri, Gilda M. W.; Britto, J. M. de. (Org). Relendo o Recife de Nassau. Recife. Ed. Bagarço. 2003. 238p.

Ward, D. The Debate on Alternative Approaches in Historical Geography. 1975. In: Brooks Green, D (Ed.). Historical Geography – A Methodological Portrayal. United States: Rowman & Littlefield Publishers. P. 198-205. 1991.

Wätjen, Hermann. (1921). O Domínio Colonial Holandês no Brasil – Um Capítulo da História Colonial do Século XVII. 3ed. Recife: Companhia das Letras de Pernambuco – CEPE. 2004. 565p.

Zandvliet, Kees. Mapping for Money. Maps and topographic paintings and their role in Dutch overseas expansion during the 16th and 17th Centuries. By Kees Zandvliet. (Jeremy Black). Amsterdam: Batavian Lion International, 1998.