

## NOTAS SOBRE A VOCAÇÃO MARÍTIMA DE PERNAMBUCO

Fernando da Cruz GOUVÊA

Peço licença aos presentes para abrir esta palestra de natureza necessariamente histórica, com uma curta passagem literária valendo-me da inspiração de um poeta que eu tive o privilégio de conhecer (e depois conviver) no seu pequeno apartamento cheio de livros, na rua Constante Ramos, em Copacabana. Refiro-me a Joaquim Cardoso, o grande calculista de Oscar Niemeyer, poeta de refinada sensibilidade que encontrava no mar, nos cajueiros, nas ladeiras e velhas igrejas de Olinda e também nas pontes, nos rios, nas alvarengas, no Cais do Apolo do Recife, temas de belas composições como aquela dedicada a antiga capital de Pernambuco colonial, da qual cito este fragmento:

"Olho as palmeiras do velho seminário o horto dos jesuítas  
E neste mar distante e verde - Neste mar numeroso e longo  
Ah! eu ainda vejo as caravelas.  
Sábio silêncio do Observatório  
quando à noite as estrelas passam sobre Olinda ".

De 1926, data o poema "Tarde no Recife", curioso testemunho do então jovem poeta que fazia ao mesmo tempo uma descrição de coisas para nós já desconhecidas e uma projeção sobre o futuro desta cidade. E como estamos aqui reunidos nesta hora crepuscular, vejamos o que dizia Joaquim Cardoso naquele ano distante:

"Tarde em Recife  
da ponte Maurício o céu e a cidade  
fachada verde do café Maxime  
Cais do abacaxi, gameleiras

O telégrafo ótico/a voz colorida das bandeiras anuncia que vapores entraram no horizonte.

Tanta gente apressada tantas mulheres bonitas a tagarelice dos bandos e dos automóveis um camelô gritando - alerta! algazarra - 6 horas. Os sinos

Recife romântico dos crepúsculos das pontes dos longos crepúsculos que assistiram a passagem dos fidalgos holandeses.

Assistem agora o movimento das ruas tumultuosas que assistirão mais tarde a passagem dos aviões para as costas do Pacífico.

Recife romântico dos crepúsculos das pontes e da beleza católica do rio."

Para um historiador o Recife e Olinda poderiam parecer diferentes, mas aos olhos do poeta-engenheiro, as duas cidades têm uma paisagem comum, ambas se debruçam sobre o mar verde, salpicado de velas brancas das jangadas "penas destacadas das grandes asas da coragem, do sacrificio e também da necessidade humanas! como queria Joaquim Nabuco e mais remotamente das velas da esquadra do Almirante Long, que em janeiro de 1630 se apresentou diante do Recife, então pequena aldeia de pescadores e local de depósitos de açúcar, e que devido a resistência dos fortes, deslocou a frota para a praia de Pau Amarelo, onde operou o desembarque dos contingentes arregimentados pela Companhia das Índias Ocidentais para a conquista da colônia portuguesa, Pernambuco, a terra do açúcar e do pau-brasil.

Descoberto o Brasil, logo revelaram os ingleses interesse pela nova possessão portuguesa, afirma o professor José Antônio Gonsalves de Mello em "O comércio inglês com Pernambuco no século XVI: "Três exemplos." "Estudos universitários, vol. 12, nº2 (abril-junho, 1972), Editora da Universidade Federal de Pernambuco, Recife. A presença inglesa no nordeste do Brasil, mesmo a partir de 1570, quando o açúcar já crescera de importância econômica, não teve o vulto nem a importância do comércio hanseático e holandês. O mar andava infestado de franceses e ingleses, diria o jesuíta Fernão Cardim, aos poucos, a riqueza que o açúcar trazia para a Inglaterra, aumentaria o apetite dos comerciantes, e assim nove capitalistas de Londres organizaram uma sociedade e financiaram uma expedição para atuar a principal área produtora do mundo ocidental: Pernambuco. James Lancaster um nobre inglês foi escolhido para chefiar a expedição contra a capitania açucareira, isto pela sua larga experiência adquirida na viagem ao Oceano Índico, por sinal um fracasso em termos comerciais.

Na última noite de março de 1595, assinala Pereira da Costa,<sup>1</sup> os corsários apresentaram-se diante do Recife. "Três grandes navios holandeses, fundeados, fizeram receiar uma vigorosa resistência", diz José Bernardes Fernandes Gama<sup>2</sup>, e Lancaster chegou a preparar uma ação de abordagem, mas os holandeses desviaram deixando livre a sua passagem. Os comandantes batavos fizeram um acordo com o inglês, que lhes ofereceu parte do saque a ser apurado, "e eles não duvidaram associar-se ao corsário aventureiro!", comentaria o referido cronista, sempre um patriota ardoroso.

Não teve a defesa local como resistir à força de desembarque e ao fogo de artilharia das 12 embarcações. "D. Filipe Moura, governador de Pernambuco, mandou ao meio-dia um parlamentar para saber o que a esquadra inglesa pretendia", conta Fernandes Gama, mas Lancaster respondeu que queria a carga de uma embarcação ali naufragada, "e que por força, ou por vontade a possuiria, como o mesmo governador em pouco tempo veria". De fato, logo ele ordenou um desembarque ao norte das fortificações que defendiam o porto. Religiosos, os ingleses invocavam o nome de Deus, comenta aquele cronista. "Deus nos protege", proclamaria Lancaster, deixando seus soldados animados, bem municados, disciplinados e com boa instrução militar, sob a proteção da esquadra ocuparam o Recife, cujos habitantes abandonaram a povoação, seus armazéns e refugiaram-se em Olinda. "Lancaster, depois da vitória, mostrou tanta prudência, quanto tinha sido o valor que durante a ação apresentara; os seus soldados não cometeram nenhuma desordem pública, nem roubo particular. Jamais piratas se portaram com tanta ordem e sangue frio", reconheceria Fernandes Gama.

Outra curiosa determinação de "Sir" James, foi a de evitar a negociação proposta pelos pernambucanos. O capitão inglês alegaria desconfianças face aos naturais da terra, "com quem convivi muito tempo. Quando não vencem com a espada, recorrem às astúcias, pois que não têm nem fé, nem fraqueza. E que ganharíamos em tratar com eles? Não possuímos já, com a ajuda de Céu, o que de climas tão remotos viemos procurar?" respondeu o inglês às embaixadas dos colonos. E mais: advertiu Lancaster ao governador que além de não aceitar proposição alguma, seria enforcado aquele que se achesse a se dirigir ao Recife para esse fim, fenecendo, então, as esperanças de negociação. Sua maior preocupação era então carregar os seus navios com os despojos capturados, e, é claro, repelir qualquer ataque da gente de Olinda, o que vinha acontecendo sem muitos riscos para os ingleses. Seu grande

(1) **Anais Pernambucanos**, Recife, 2ª edição, vol. 2, p. 69.

(2) **Memórias Históricas da Província de Pernambuco**, reedição do Arquivo Público Estadual, Recife, 1977, vol. I, Capítulo 12, p. 142.

problema era a falta de carros para conduzir as mercadorias caídas em seu poder. Num entrevero conquistara 5 carros, e no dia seguinte, narra Fernandes Gama, ele viu entrar pela barra, "sem a menor desconfiança, vindo da Costa d'Africa, um navio português, com 40 homens de equipagem, e 60 escravos. Lancaster deu liberdade aos negros, e empregou os portugueses em puxar os carros, aliviando, por este insolente abuso da vitória, os seus soldados de tão rude trabalho.

Entrementes, os ingleses tiveram que repelir algumas tentativas dos pernambucanos para incendiar a esquadra, fazendo correr pela corrente, grandes canoas carregadas de matérias inflamáveis, risco seríssimo diante da pólvora existente nos barcos ocupantes do porto. Com grande habilidade, os ingleses por duas vezes desviaram tais embarcações em chamas, mas Lancaster compreendeu que era tempo de deixar o Recife. Havia, porém, que destruir uma plataforma construída pelos pernambucanos, com uma bateria que impossibilitaria a esquadra passar pela barra. Um Conselho reunido por Lancaster decidiu por um desembarque no istmo, o que foi feito com êxito, mas temerariamente atraídos pelos locais para um combate em campo aberto, sofreram os invasores uma derrota com muitas baixas, entre elas o próprio capitão Edmond Baker, comandante da operação militar, além de outros superiores.

Nessa mesma noite, aproveitando a maré, os invasores levantaram ferro, deixando o Recife saqueado por inteiro naqueles 34 dias de ocupação.

As 15 embarcações dos corsários levando "o saque mui grande, e de subido preço", rumaram para o Rio Grande do Norte, onde haviam planejado fazer aguada e reunir provisões, "encomendadas desde a Inglaterra, a duas pinças de Dieppe". Chegaram àquele ponto à noite, fundearam fora da barra e, caindo tempo, tresmalhou-se a esquadilha, rumando a maior parte dos navios diretamente para os seus portos de origem. "Somente Lancaster e quatro outras embarcações usufruíram do refresco do Pirangi, de onde rumaram para a Inglaterra, aportando a Blackwall. Os resultados financeiros da viagem foram excelentes, os lucros ultrapassando as cinquenta mil libras".

A presença inglesa na costa brasileira, particularmente em Pernambuco, nunca cessou ao longo de três séculos. Motivos diversos traziam os britânicos ao Recife, predominando o comércio, intensificado após a abertura dos portos à navegação estrangeira. Atraídos pelo país "exótico", também vieram ao Brasil cientistas como Charles Darwin, George Gardner, Bates, Burton, Mansfield, cronistas diversos que deixaram excelentes livros sobre a colônia portuguesa que se emancipava. Destaque especial merece Henry Koster, com o seu livro **Travels in Brazil**, tempos depois traduzido com

o título **Viagem ao Nordeste do Brasil**,<sup>3</sup> em que ele narra sua vivência nesta região, particularmente Pernambuco, onde viveu de 1809 a 1820 (quando aqui faleceu), chegando a ser senhor-de-engenho em Itamaracá, abrasileirando-se a ponto de terminar conhecido como "seu Henrique da Costa".

Em 1821 chegou a Pernambuco, na fragata "Doris", comandada pelo seu marido, capitão Thomas Graham, uma inglesa de educação apurada e que viajava como professora de literatura de uma turma de guardas-marinha, Maria Graham. Simpatizando com o povo e a sociedade de Pernambuco, da Bahia e Rio de Janeiro, Maria Graham é autora de um **Journal of a Voyage to Brazil**, traduzido em 1942 para o português com o título **Diário de uma Viagem ao Brasil**,<sup>4</sup> uma das melhores obras escritas por ingleses sobre o país então em agitação autonomista. A capital da província sitiada pelos nacionalistas revoltados contra o governador português Luis do Rego. Numa permanência de vinte e poucos dias, respondendo sempre aos "Quem vem lá?" dos revoltosos, com a senha "amigos ingleses", que entre o povo não estavam muito estimados pois receiavam que eles tinham simpatia pelos portugueses, Maria Graham percorreu o Recife e arredores, contemplou os arrecifes que encantariam Darwin e ela consideraria uma das maravilhas do mundo. A viajante inglesa observou tudo, a sociedade, a gente do povo, conviveu com o governador e família, descreveu a junta revolucionária de Goiana.

Em agosto de 1824, ela visitaria novamente Pernambuco, mais uma vez revoltado agora sob domínio da Confederação do Equador e o Recife sitiado pelo seu patricio Lord Cochrane, a serviço do governo imperial. Grande amiga do Cochrane, ela atuou como intermediária nas negociações entre Manuel de Carvalho Pais de Andrade, presidente revolucionário, casado com uma inglesa e o comandante da esquadra legalista, atividade que ela anotaria minuciosamente, inclusive os contatos a bordo dos navios ancorados no Lamarão. Seria portadora da proclamação de Lord Cochrane, de bordo a nau **Pedro I**, aos insurgentes pernambucanos, tendo se esforçado em convencê-los a ceder, pois as forças legais eram superiores, e a resistência levaria à "derrota e miséria e um desperdício de vida humana". No dia 24 de agosto de 1824 teve Maria Graham, esperançosa a sua segunda entrevista com Manuel de Carvalho, que recebeu-a amavelmente, mas afirmaria que jamais cederia diante do poder central a não ser que a mesma Assembléia Constituinte fosse convocada de novo, não, porém, no Rio de Janeiro, mas em qualquer lugar fora do alcance dos regimentos imperiais. Pessoalmente ele estava resolvido a

(3) Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1942, Coleção "Brasiliana", vol. 221, 595p.

(4) Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1956, Coleção "Brasiliana" (Grande Formato), vol. 8, 403p.

tornar o Brasil livre ou morrer no campo da glória. Acrescentaria Maria Graham, que tomara a liberdade de contradizê-lo durante uma longa conversa, tendo Manuel de Carvalho declarado que se visse perdida a causa que encarnava, se poria nas mãos de Lord Cochrane e aí se julgaria seguro.

Conta Oliveira Lima, que "ao regressar para bordo procurou-a de novo Lord Cochrane a saber do resultado das suas entrevistas", tendo Maria Graham comunicado o ocorrido, mostrando as gazetas e proclamações nas quais Frei Caneca transbordava o seu ardor anti-dinástico.

Desenganado de chegar a uma solução pacífica, finaliza Oliveira Lima, o "Almirante e escritora jantaram juntos em frente ao Recife percorrido pelos troços maltrapilhos de Manuel de Carvalho, palestraram horas, recordaram a luta pela independência do Pacífico, em que ele fora ator e ela espectadora e cada um seguiu o seu rumo: Maria Graham foi para o Rio, atender um honroso convite: a Imperatriz desejava que ela fosse governante dos filhos, missão que exerceria por pouco tempo, devido as intrigas das damas portuguesas da côrte. Lord Cochrane dirigiu-se para a sua nau capitânia, a preparar-se para um ataque que desejaria poupar".

A **Royal Navy**, nunca deixaria de freqüentar o porto do Recife, agora não mais para o curso comum no século XVI. Aos poucos cessaria até a repressão ao tráfico negreiro e o Recife constituiria num valioso ponto de apoio para a permanência do poder marítimo britânico nos sete mares. Uma interessante notícia da presença da bandeira inglesa no porto do Recife, apareceria no **Diário de Pernambuco** de 17 de julho de 1860, com elogiosa referência à Marinha Imperial:

"S. Exc. o Sr. Presidente da Província, acompanhado pelo Sr. Chefe de Divisão, Comandante da estação naval, pelo Sr. Comandante das Armas interino, visitou ontem ao meio-dia, o vapor de guerra inglês "Ardent", onde S. Exc. foi recebido com todas as honras devidas à sua alta posição, tendo o vapor a guarnição nas vergas.

Tanto o Sr. Comandante do "Ardent", como o da fragata "Leopard," que se acha a seu bordo, mostraram todo o navio a S. Exc. , o qual estava em perfeita ordem, divisando-se por toda a parte um asseio notável. Como o navio não tem senão quatro peças, e é proibido salvar com menos de dez, aqueles oficiais pediram desculpa a S. Exc. por não fazê-lo.

Retirando-se S. Exc. daquele vaso, dirigiu-se para o brigue-barca de guerra nacional "Itamaracá", e aí demorou-se algum tempo, visitando todos os seus repartimentos, paióis. etc. Quando S. Exc. saiu, recebeu uma salva de dezenove tiros. Foi também. S. Exc. ao vapor de guerra nacional "Viamão", e

aí, como no "Itamaracá," pôde notar o perfeito asseio em que se acham estes vasos de nossa estação, que nada perderam, por certo, na comparação como o "Ardent," não obstante outros recursos de que a Marinha inglesa dispõe, o que se deve à digna e distinta oficialidade que possuímos.

Todos os navios de guerra nacionais surtos no porto conservaram suas guarnições nas vergas, enquanto a galeota esteve à vista, e praticaram as demais honras do estilo".

Dos navios, passou o Presidente da Província, Dr. Ambrósio Leitão da Cunha, à Fortaleza do Brum, onde fez minuciosa inspecção e o jornal impressionado com o zelo daquela autoridade, concluía que "é com administradores desta qualidade, que tudo observam por seus próprios olhos, que não se poupam a fadigas, que o serviço público lucra, e que a província pode progredir".<sup>5</sup>

A poderosa Marinha de S. M. a rainha Vitória, de padrões tão elevados, certa vez teve que apelar para a Marinha Imperial a fim de debelar sério problema disciplinar irrompido num seu navio diante do posto do Recife, conforme notícia estampada no **Diário de Pernambuco**, edição de 9 de julho de 1847."

## DECLARAÇÕES

O consul de S. M. Britânica aproveita esta ocasião para oferecer seus sinceros agradecimentos aos Ilmos. Srs. Capitão do Porto, Comandante e mais marujos da escuna nacional de guerra **Calfope**, pela digna atenção e enérgicos meios que tornaram para aplacar notícias que teve lugar a bordo da galera inglesa **Indus**, no dia 1º do corrente, quando surta no Lamarão.

**Diário de Pernambuco, 6ª feira, 9 de julho de 1847.**

O Recife pequena aldeia de pescadores, começou a servir de porto de Olinda no 1º século da colonização, o que propiciou a organização de mercadores, que segundo atestam arquivos portugueses em 1596, comerciavam com o mundo marcando assim condições assemelhadas às cidades hanseáticas. Naquele ano, escreve Vamireh Chacon, nada menos de 13 urcas trafegaram entre o Recife e o norte da Europa, principalmente as cidades hanseáticas enquanto duas naus viam e iam para Portugal. Ao término da importante virada de século, 1596-1602, o total foi quase de equilíbrio: 50 barcos ao mar do Norte

(5) Ver Fernando da Cruz Gouvêa, **Perfil do Tempo**, "Ingleses em Pernambuco", Recife 1990.

e do Báltico diante de 12 rumo a Portugal. Judeus sefardins de origem ibérica, residindo especialmente em Hamburgo, eram dos maiores animadores deste comércio", acrescenta aquele escritor, lembrando ainda que eles foram os que mais instigaram os flamengos à conquista de Pernambuco, buscando o lucro açucareiro e a vingança contra a expulsão dos judeus de Portugal e Espanha.

"Pernambuco desde a época colonial construía embarcações, "ensina Veloso Costa e esta atividade, mais a defesa da costa, seriam atendidas pela Intendência e o Arsenal, aquela aprovisionado, este construindo e reparando os navios, era o apoio de terra imprescindível à navegação mercante e a militar. Veloso Costa chama atenção para a importância da função do Intendente da Marinha no desenvolvimento da colônia e na defesa dos recursos naturais que tanto despertavam a ambição de nações européias, daí, desde cedo Duarte Coelho (1535-1554) ter implantado a construção naval diversificada, valendo para isso a abundância de madeiras em Pernambuco, atividade que prosseguiu no século XVI e durante a dominação holandesa. Em 1657, um estabelecimento naval chegou a construir uma nau de 700 toneladas, navio de 3 mastros, e de maior porte até então conhecido, na Marinha de Guerra e na Mercante.

Em 1739, havia no Recife um bem montado estaleiro naval, quando foi construída a nau "Santíssimo Sacramento", e o governo central interessado em estimular o desenvolvimento da construção naval em Pernambuco., baixou uma provisão em 10/OUT/1743, recomendando ao governador que auxiliasse a Miguel Borges Pereira e a todos que realizassem serviços de construções navais. "Desde a época colonial já se construíam embarcações", garantia Veloso Costa.

O desdobramento dessa atividade levou à criação do Arsenal de Marinha de Pernambuco., pelo Decreto de 11 de janeiro de 1834. O 1º barco construído seria o cúter "Esperança de Beberibe", o que demonstrava a existência de mão-de-obra especializada.

O Almirante Médico e Historiador Dr. Veloso Costa considerava, em termos severos, o fechamento do Arsenal "um grande desacerto da política naval de então". Parece até que as autoridades navais desconheciam que a origem e a vida das Marinhas está nos arsenais, acreditava o saudoso amigo, médico e estudioso dos problemas da corporação a que serviu com dedicação e foi o fundador do Hospital Naval desta cidade. Veloso Costa atribui que a extinção do Arsenal, que tantos prejuízos causou a Pernambuco, explica a violência dos editoriais da imprensa recifense. O Arsenal foi extinto por Decreto datado de 5 de janeiro de 1899.

A Capitania dos Portos foi criada pelo Art. 2º do Decreto nº 447 de 19 de maio de 1846, contando, assim, 1 século de bons serviços ao Recife. Inicialmente subordinada à Intendência da Marinha, em 1853 tornou-se autônoma, transferindo-se para um torreão no Cais da Lingueta, passando, em 1855, para a Torre Malakoff, onde permaneceu até outubro de 1948. Hoje, transferida para o governo estadual, a Torre está abandonada e sem destinação. As atribuições da capitania compreendiam toda a política naval do porto, ancoradouros, inspeções e administração dos faróis, dos barcos de socorro, balizas, bóias, barcas de escavação, isto é dragagens. A legislação diz Veloso Costa, atribuía-lhe ainda o tráfego do porto e das costas, assim como a praticagem. "As múltiplas e amplas funções da capitania, incluíam a proibição do "tiramento" de pedras nos arrecifes deste porto, desde o Pina até a Boa Viagem, conforme se vê no Edital de 18 de fevereiro de 1847, publicado pelo Capitão-de-Fragata, inspetor interino do Arsenal e Capitão do Porto de Pernambuco, Rodrigo Teodoro de Freitas. A autoridade naval atendia ordem do Presidente da Província, preocupados todos com o mal que a retirada das pedras causavam ao porto, um problema velho, que se arrastava desde o começo da colonização. Segundo José Antonio Gonsalves de Mello, se os holandeses não houvessem vulgarizado o uso de tijolos cozidos importado aos milhares da Holanda e olarias locais, a depredação dos arrecifes teria sido mais grave.

Uma ampla descrição dos estabelecimentos navais do Recife, está no diário do Imperador que visitou a província em 1859.

Muito haveria a falar da presença da Marinha em Pernambuco, dos monumentos como a centenária Torre de Malkoff, hoje degradada com a transferência para o governo estadual, que o Ministério da Viação e Obras Públicas no começo do século pretendeu demolir, sendo impedido pela intervenção do Instituto Arqueológico, que entendeu não se justificar a demolição do prédio, onde aliás funcionava a Capitania dos Portos. "Anos depois desse belo gesto de defesa de um monumento recifense, a Marinha decidiu-se a mandar dinamitar o Forte do Buraco, a pretexto da construção de uma base naval a ser erguida dentro da cidade, o que teria sido terrível ameaça para o Recife na eventualidade de um conflito internacional, assinala o Professor José Antonio Gonsalves de Mello no prefácio ao livro do Dr. Veloso Costa, "**A Marinha em Pernambuco**".<sup>6</sup>

Aconteceu, acrescenta aquele professor, que a base naval não só não se construiu, para sossego dos recifenses, como mais tarde foi transferida para outro Estado! Mas o forte está destruído.

(6) Recife, 1987, 212p.

José Antônio Gonsalves de Mello fala ainda de outro monumento, além da Torre de Malakoff, também de utilização naval, que o Instituto Arqueológico tem defendido: é a multiseccular Cruz do Patrão. Trata-se de uma coluna dórica, com 6 metros de altura, tendo no topo uma pequena cruz latina, antes de madeira, agora de metal. Servia de baliza para os navios que entravam no porto e, por isso ficou conhecido como "cruz do patrão-mor", que era a designação do cargo de práctico da barra e do porto do Recife. Situada ao sul do forte do Brum, hoje praticamente abandonada, o seu aspecto atual não é o primitivo. Nas suas imediações, conta Lupércio Gonçalves Ferreira no seu livro **O Recife de Ontem**,<sup>7</sup> eram enterrados os escravos que morriam pagãos e serviu até 1850 como local de execução de militares. Daí, diria Franklin Távora em 1877, "por muito tempo foi crença por todo aquele que passasse de noite por perto dela, ouviria gemidos angustiosos, veria almas penadas, ou seria perseguido de infernais espíritos".

---

(7) Recife, 1996, 70p.