

PORTO SEGURO REDESCOBERTA: A TRAJETÓRIA DE UMA CAPITANIA ESQUECIDA

PORTO SEGURO REDISCOVERED: THE TRAJECTORY OF A FORGOTTEN CAPTAINCY

Roberto R. Martins*

RESUMO

O texto apresenta uma visão panorâmica da história de Porto Seguro, desde a formação da capitania à atualidade. Durante muito tempo, Porto Seguro foi um espaço esquecido pela historiografia. As comemorações dos 500 anos da chegada dos portugueses ao Brasil motivaram estudos acadêmicos diversos, inclusive as pesquisas que resultaram no livro "Porto Seguro: história de uma esquecida capitania", publicado em 2018 e do qual origina-se o presente artigo. O texto aborda três períodos distintos da história de Porto Seguro: a formação da capitania; o longo período de esquecimento; e redescoberta e valorização, a partir de meados do século XX

PALAVRAS-CHAVE: *Porto Seguro. História. Capitania. Redescoberta.*

ABSTRACT

This article offers a panoramic view on Porto Seguro's history, from captaincy formation until nowadays. For a long time, Porto Seguro was a space forgotten by historiography. The 500 years celebration of the Portuguese arrival in Brazil motivated a variety of academic studies, including the researches that led to the book "Porto Seguro: history of a forgotten captaincy", published in 2018 and origin of the current article. Throughout the analysis, three distinctive periods of Porto Seguro's history are addressed: the captaincy formation; the long period of neglect; and the rediscovery and appreciation, since mid 20th century.

KEYWORDS: *Porto Seguro. History. Captaincy. Rediscover.*

SITUAÇÃO DO PROBLEMA

Em princípios da década de 1980, voltei do sul do país a morar na Bahia, desta feita no Extremo Sul do Estado, bem ali na porta de entrada da rodoviária de Porto Seguro. Trazia como experiência diversas pesquisas no campo da história e, ainda, trabalhos a concluir. Dedicado a outras atividades para garantir a sobrevivência, pouco me dediquei a observar o novo cenário no qual passei a viver. Mas, pouco

* Escritor, jornalista, escritor e pesquisador nas áreas de História e Ciências Sociais. Autor de *Liberdade para os brasileiros: anistia ontem e hoje*, publicado pela Editora Civilização Brasileira, em 1978, e *Segurança Nacional*, publicado pela Brasiliense, em 1986. E-mail: rm45@uol.com.br

depois, inicia-se no mundo, especialmente na Península Ibérica e na América Latina, a discussão em torno das próximas comemorações dos 500 anos da chegada de Cristovam Colombo à América, ocorrida em 1492. A seguir haveria novas comemorações referentes à viagem do Almirante Pedro Álvares Cabral. Era motivo mais que interessante para uma pesquisa histórica.

Pus-me a campo. As limitações eram muitas. O meu acervo específico, quase nenhum. Na cidade não havia nem mesmo biblioteca pública digna do nome. Mas findei encontrando uma historiadora que possuía um acervo significativo e comecei a buscar outras fontes em Porto Seguro, Santa Cruz de Cabrália e em outras cidades do Extremo Sul. Pouco tempo depois, comecei a pesquisar também em Salvador (no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, no Arquivo Público e na Biblioteca Central), no Rio de Janeiro (no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e na Biblioteca Nacional), e em sebos, muitos sebos, em todo lugar por onde passava. E apesar de já existir internet, ainda não tínhamos à disposição os recursos de pesquisa hoje existentes.

Ao passo em que desenvolvia a pesquisa, fui chegando a algumas conclusões. A primeira delas dizia respeito à “redescoberta”. Se o Brasil foi “Descoberto” em 1500, na região de Porto Seguro, apenas 470 anos depois, com a abertura da BR-101, se deu a “Redescoberta” da região. Antes disso, Porto Seguro era apenas uma referência histórica em nossos mapas escolares. Assim, meu projeto passou a se chamar “Redescoberta”, nome que ainda conservo nos arquivos digitais. Mais logo, uma outra constatação se apresentou como importante: era Porto Seguro a menos estudada das 15 capitanias originais. Isto implicava que as fontes de referência eram muito dispersas, espalhadas por aqui ou por ali. Era preciso um grande esforço para conectar pequenos pedaços espalhados até formar um todo mais completo.

E a literatura? Nada melhor que a literatura para encontrar a “alma” dos povos, das comunidades. Fui à procura, e o que encontrei? Nada! Nenhum romance, nenhuma ficção sobre o descobrimento, a chegada dos portugueses e o início da colonização. Aliás, encontrei um único: *Pindorama: romance brasileiro da época do descobrimento*, de Xavier Marques, cuja segunda edição é de Lisboa, 1907!

Bem, ainda havia a academia. Também muito pouco, ou quase nada. A historiografia baiana sempre teve como principal objeto de estudo a cidade de São Salvador da Bahia, o Recôncavo com seus canaviais, e estendeu-se, inicialmente, até as barrancas do Velho Chico, onde chegou a criação bovina. Mais tarde, desceu um pouco para o sul, alcançando a antiga capitania dos Ilhéus e sua exuberante cultura do cacau. Mas daí não passava...

A comemoração – ou o debate em torno – dos 500 anos da chegada portuguesa incentivou o desenvolvimento de trabalhos acadêmicos sobre o Extremo Sul da Bahia, desde estudos oficiais – como o plano diretor, coordenado pelo saudoso sociólogo Gey Espinheira (1974) – até monografias e teses. A primeira tentativa de trazer a universidade à região foi de iniciativa da UESC. Esta chegou a implantar um Centro de Memória na cidade histórica de Porto Seguro, projeto que não foi adiante, morreu poucos anos depois. E realizou vários seminários sobre o tema do Descobrimento. A preocupação principal dos

estudos dizia respeito aos índios, às características iniciais do turismo, à polêmica figura de Pero do Campo Tourinho e ao próprio conceito de Descobrimento.

Encontrei, também, dois historiadores em Porto Seguro, uns tantos em Cabralia, outros mais em Belmonte, e alguns perdidos por Caravelas, Alcobaça, na parte mais sul do Extremo Sul. Em Porto Seguro, uma obra muito interessante de Vera Telles: *Porto Seguro: história e estórias*, editado em 1987 (TELLES, 1987). Diplomata como seu marido, ela e o pintor Sérgio Telles, recém casados, vieram conhecer a cidade por sugestão de Jorge Amado, e se encantaram. Ele produziu muito de sua arte na paisagem colonial que encontrou; ela, o livro que é uma referência quase única, mas pouco conhecido. Havia também o historiador nativo Romeu Fontana (1988), cronista ainda atuante da cidade, com incursões sobre a política tendo sido o primeiro secretário de turismo do município, com vários livros publicados, e pesquisas históricas constantes.

Aberta a BR-101 e estabelecido um novo tipo de turismo, quando se chegou ao ano 2000, com a comemoração dos 500 anos, Porto Seguro já estava reinserida no cenário nacional.

AS TRÊS PARTES DA HISTÓRIA E AS POLÊMICAS DO DESCOBRIMENTO

Outra conclusão básica a que cheguei, foi a de que a história da capitania de Porto Seguro até a contemporaneidade, é composta ao menos de três partes distintas: o período da Descoberta e da formação da capitania propriamente dita; um grande período, de vários séculos, em que a região ficou esquecida; e a fase atual, de sua redescoberta. Assim, a melhor forma de pesquisar a história seria respeitando essas etapas, cada uma delas com fontes de pesquisa diversa. Sobre a primeira fase, as fontes são relativamente abundantes, embora dispersas; sobre a segunda, as fontes são mais precárias, mais dispersas ainda; sobre a terceira, era facilitada pela presença ainda viva de muitos de seus personagens. Cheguei a pensar em fazer três livros separados. Mas ao fim optei por um só, o que resultou no *Porto Seguro: história de uma esquecida capitania* publicado pela Assembleia Legislativa da Bahia, em 2018 (MARTINS, 2018).

Pelo entendimento da importância de Porto Seguro (não apenas da cidade em si, mas da capitania), como berço da nacionalidade brasileira, entendi que era necessário dar ao livro uma abrangência ainda maior, situando a origem da capitania no quadro geral da geopolítica dos séculos XV e XVI. Assim, ficou uma abordagem que parte dos habitantes primitivos da América até as Grandes Navegações, que resultaram na integração do mundo em todas as suas partes. Note-se que, pela primeira vez na história, uma única viagem, a de Pedro Álvares Cabral, resultou na ligação dos quatro grandes continentes num único evento: saindo da Europa ele chegou à América, contornou a África e, por fim, aportou no Ásia, seu destino.

Para discorrer sobre o Descobrimento, a primeira tarefa que se colocava era exatamente a discussão do conceito. Afinal tivemos um descobrimento ou uma invasão, uma conquista? Ou tivemos um encontro ou confronto de civilizações, de humanidades? E ao mesmo tempo era necessário tratar

das polêmicas que se criaram na história e na região: a tese da casualidade da chegada da Armada de Cabral; o local de seu aportamento; a população nativa encontrada e, por fim, o questionamento: teria sido o primeiro donatário, Pero do Campo Tourinho, um “herege”?

Desde os preparativos para a comemoração dos 500 anos de chegada de Colombo às Antilhas, espanhóis, italianos, europeus em geral, além dos governos latino-americanos, prepararam, a comemoração da “Descoberta”! De outro lado, a representação dos povos indígenas preferia chamar de “Invasão” e chegou a batizar o ano de 1992 como “ano mundial da dignidade dos povos indígenas.” A ONU, por sua vez, adotou um meio termo: “Encontro”. Mas, de fato, lembraram muitos, o que houve não foi um “confronto”? Confronto que resultou no extermínio do mais fraco pelo mais forte? Assim predominou o mais forte, eliminando civilizações milenares como os Maia, os Inca, os Asteca e outros povos, de diferentes etnias e culturas, espalhados por toda a América. E a história foi escrita pelos vencedores. Assim, predominou o conceito de Descobrimento.

Outra tese bastante difundida foi a de que, devido a calmarias, à falta de ventos, a Armada de Cabral foi empurrada para Oeste e, por este acaso, avistou a costa brasileira em 22 de abril de 1500. Assim estava descoberta a terra que viria a ser a nação brasileira, antiga Ilha de Santa Cruz, no dizer do escrivão Pero Vaz de Caminha. Mas a historiografia, enquanto processo de permanente construção de conhecimento sobre o passado, encontrou inúmeras evidências de que havia uma verdadeira intencionalidade na descoberta do Brasil (Cf. CORTESÃO; CALMON, 1956 e ABREU, 1976). Basta lembrar que em 1494, em Tordesilhas, foi firmado o Tratado entre a Espanha e Portugal, dividindo terras e mares, descobertas ou a descobrir, a partir de uma linha imaginária situada a 370 léguas a oeste da Ilha dos Açores. O Brasil estava dentro destes limites: era preciso tomar posse! Todas as demais discussões, inclusive as de que outros navegantes, espanhóis e portugueses, estiveram no território brasileiro antes de Cabral, passam a reforçar a tese do propósito e não da casualidade. É bem verdade que havia calmarias, ventos fracos a partir de determinado ponto da costa africana, depois de alçado o golfo da Guiné. Mas nada que por si só determinasse a derrota futura. A missão oficial de tomar posse era de Cabral, ou seria do próximo navegante que saísse da barra do Tejo com destino às Índias.

A polêmica em torno do local onde aportou a Armada de Cabral, não está presente nos livros escolares, como a anterior, a da casualidade. Predomina um certo consenso de que o desembarque da frota se deu na Bahia Cabralia, hoje município de Santa Cruz Cabralia. Mas, na região, a polêmica entre porto-segurenses e santa-cruzenses é secular. Cada uma das duas cidades reivindica para si o local exato do desembarque. Ora, não resta dúvida sobre o primeiro ponto avistado, o monte que viria a ser chamado de Pascoal. Daí, a frota subiu 12 léguas até encontrar um porto “muito seguro” onde aportou em segurança. A tradição histórica e sucessivos estudos posteriores confirmam que este porto foi a Baía Cabralia, antiga parte do que veio a ser a capitania de Porto Seguro. E foi na foz do rio Buranhém que Pero do Campo Tourinho resolveu implantar a vila capital da capitania, embora, entre as demais vilas que fundou, uma estava justamente ali no ponto do desembarque cabralino. A posição dos que defendem a posição de que o desembarque se deu no atual município de Porto Seguro baseia-se especialmente num

breve artigo do historiador Adolfo de Varnhagen. Mas este historiador mudou de posição, como ficou constatado em debates que travou no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em fins do século XIX, depois de ter sido agraciado com o título de Visconde de Porto Seguro. Tanto assim que, em nota na sua conhecida *História Geral do Brasil*, reconhece que, ao intitular-se a baía, como Baía Cabralia, fazia-se a justiça histórica! (VARNNHAGEN, 1877)

Outra polêmica diz respeito à população nativa encontrada quando da chegada dos portugueses. Difunde-se a ideia de que a costa brasileira era dominada pelos povos Tupi, ou Tupi-Guarani, que se dividiam entre os Tupiniquim, os Tupinambá, Carijó e outros grupos menores. E foram os Tupiniquim a quem a frota de Cabral encontrou em 1500, e entre os quais deixaram dois degredados, além de dois grumetes que fugiram para ficar no paraíso. Mas quem chega na Costa do Descobrimento na atualidade se depara com os Pataxó – e outras tribos assemelhadas – que lhes são apresentadas como “os índios de Cabral”. Tive a oportunidade de entrevistar guias mirins de Cabralia, os quais apresentavam essa tese. A verdade é que os Tupi dominavam a costa do Brasil. Com o início da colonização e o processo de extermínio, posto em prática pelos portugueses, além da concentração das população sobreviventes nas reduções jesuíticas, outras tribos e nações se aproximaram do litoral. Nas capitânicas do centro – Ilhéus, Porto Seguro, Espírito Santo – foram os Aimoré (na verdade várias nações com o mesmo nome), tribos nômades e de espírito guerreiro que pouco se fixavam, foram os que primeiro vieram ocupar o vazio deixado pelos Tupi. Somente por fins do século XVII e mais precisamente no XVIII, os Pataxó e tribos assemelhadas começaram a ocupar o vazio deixados pelos Aimoré, caçados a ferro, fogo e doenças espalhadas pelos colonizadores.

Por fim chegamos à polêmica em torno da capitania de Porto Seguro. Os livros didáticos de história ensinam que o sistema de capitânicas hereditárias implantado pela coroa portuguesa não deu certo, pois apenas duas capitânicas prosperaram: Pernambuco e São Vicente. Ledo engano! É verdade que apenas duas capitânicas prosperaram no tempo inicial, bem como que uma delas foi a de Pernambuco. Mas a outra foi Porto Seguro! Capistrano de Abreu, o mais renomado historiador a versar sobre o tema, resume numa frase o acontecido. Diz, em suas palavras, que, dos doze donatários aquinhoados com as quinze capitânicas originais, seis deles nunca aqui puseram os pés ou não retornaram (como o de São Vicente); dois desistiram da doação; dois morreram na labuta, entre os quais o da Bahia, que havia se refugiado em Porto Seguro e, no seu retorno, sofreu uma avaria na altura da Ilha de Itaparica, foi capturado pelos Tupinambá, assado e consumido feito churrasco. “Dois apenas foram por diante e prosperaram: Duarte Coelho em Pernambuco, Pero do Campo Tourinho, em Porto Seguro” (ABREU, 1930).

As causas da decadência posterior da capitania de Porto Seguro (que, foi, igualmente a sua vizinha ao norte, Ilhéus, uma das únicas que não se tornaram províncias e futuros estados da federação brasileira), deve ser buscada em outros fatores, mas não na falta da prosperidade inicial. Pero do Campo Tourinho, experiente navegante e comerciante do norte de Portugal em Viana do Castelo, chegou aos seus domínios trazendo um bom cabedal. Aqui construiu seis ou sete vilas; iniciou a implantação de

engenhos de cana-de-açúcar; estabeleceu as bases para as primeiras expedições em busca de ouro e metais preciosos; implantou vários núcleos agrícolas; e estabeleceu um regime de paz com os Tupiniquim. Mas a falta de capital, pois o que trouxe logo se esgotou, e o seu afínco ao trabalho, quando muito criticava o ócio praticado e defendido por clérigos e fidalgos, levou a que estes últimos se revoltassem. Preso e colocado a ferros, foi julgado, condenado e, assim, enviado e entregue à Santa Inquisição, em Lisboa, como herege. O seu depoimento, guardado na Torre do Tombo, em Lisboa, foi reproduzido por Capistrano de Abreu e, depois, por outros historiadores. Mas a sentença final da Inquisição é desconhecida. Quanto a Pero do Campo, seus herdeiros e sucessores, dos muitos Tourinho existentes no Brasil e em Portugal, findaram se articulando e buscando a reabilitação de seu antepassado ilustre. Finalmente, por ocasião do Ano Jubilar de 2000, ele recebeu uma anistia eclesiástica por parte do bispo diocesano de Eunápolis, hoje responsável por Porto Seguro. D. José Edson, com base no direito canônico, determinou que se retire para sempre “alguma excomunhão, interdito ou restrição em relação à pessoa do Exmo. Governador da Capitania de Porto Seguro – Ilustríssimo Sr. Pero do Campo Tourinho e seus descendentes por todas as gerações.”

A LONGA FASE DO ESQUECIMENTO

Era assim, por aqueles tempos. As sentenças eclesiásticas alcançavam os herdeiros e sucessores do condenado. Às vezes por gerações, *ad aeternum*. Daí, pois, o caráter da anistia eclesiásticas alcançar os descendentes “por todas as gerações”. E a capitania, como ficou?

Embora não se conheça a sentença final atribuída pela Inquisição a Pero do Campo, é certo que ele foi proibido de retornar aos seus domínios. Somente depois de oito anos seu filho, Fernão do Campo, tomou posse da capitania. Veio a falecer pouco tempo depois e quase dois anos se passaram até que a irmã, Leonor do Campo, fosse confirmada na direção dos domínios. Esta não possuía pendores efetivos para a tarefa e não chegou a exercê-la. Fındou por vender a capitania à casa dos Aveiro, cujos membros, desde o tempo de Pero do Campo, haviam investido na região e implantando um engenho de cana-de-açúcar em Cabrália. Os Aveiro nunca vieram, também, a ocupar efetivamente a capitania e pouco nela investiram. Tiveram um fim trágico, como veremos.

Apesar de acéfala por alguns anos e administrada desde o outro lado do oceano, a capitania de Porto Seguro ainda viveu certa prosperidade na segunda metade do século XVI. Em grande parte, consequência das muitas iniciativas de seu primeiro donatário. Destacam-se, como ações mais importantes, as primeiras entradas pelos sertões em busca de ouro e metais preciosos.

Este aspecto – de que foi de Porto Seguro que partiram as primeiras entradas a localizar a região onde havia ouro e metais preciosos – é outra omissão frequente nas referências históricas à capitania. Mas uma lógica geográfica indicava que, nas terras da capitania de Porto Seguro, a oeste, deveria ser encontrado muito ouro e prata, além de pedras de todas as preciosidades. Ora, analisavam, se o Peru, onde a coroa espanhola havia encontrado ouro e prata, situava-se 17 graus sul, esta era a mesma latitude

de Porto Seguro. Logo, seguindo-se para oeste se encontraria a região dos metais preciosos. Além disso, informações trazidas por grupos indígenas se referiam a serras resplandecentes existentes em terras a oeste. Em consequência dessas lógicas e informações, partiram várias expedições em busca dos metais preciosos. Uma delas bem documentada, pois contou com a participação do jesuíta Aspilcueta Navarro, que, em cartas, relata as peripécias de sua viagem. As expedições seguiam pelo curso dos grandes rios abundantes na capitania e em suas vizinhas, sempre para oeste. O retorno sempre se dava pelo mesmo caminho até chegar à costa. E não foram poucos os indícios e amostras de ouro e pedras preciosas encontrados.

Por essa época, Portugal passou ao domínio da coroa espanhola, sob o domínio da casa dos Felipe (1580-1640). E, naturalmente, mudaram os interesses. No Peru eram encontrados, em abundância, ouro, prata e metais preciosos. Não havia, pois, a carência de procurá-los a partir do litoral atlântico. Somente séculos mais tarde é que novas expedições, partindo de São Paulo, vieram encontrar o ouro exatamente naquela região por onde, antes, perambularam as expedições que partiam de Porto Seguro. Mas, neste momento, a geografia política já tinha mudado: as terras a oeste (antes a capitania de Porto Seguro ia até após a atual cidade de Brasília), deixaram de pertencer às capitanias situadas no litoral, como Porto Seguro e Espírito Santo. Essas terras foram incorporadas, primeiro à capitania de São Paulo e das Minas e, depois, da capitania de Minas Gerais. Mas ainda sobraram terras a oeste, mais ao norte, pertencentes às capitanias de Porto Seguro e Ilhéus. Quando, anos mais tarde, também nesta parte mais ao norte, que não fazia parte da capitania de Minas Gerais, foi descoberto o ouro (região de Minas Novas do Araçuaí, englobando o leste do São Francisco e toda a bacia do Jequitinhonha), criou-se um conflito de jurisdição, que foi resolvido pela coroa contra Bahia, Ilhéus e Porto Seguro, incorporando mais uma vasta região (do tamanho do atual Estado do Ceará) à capitania de Minas Gerais.

Sem cana-de-açúcar, nem ouro e metais preciosos, de que viveu a capitania de Porto Seguro? Do extrativismo. A extração da madeira, a caça e a pesca e, subsidiariamente, a agricultura de subsistência alimentavam as pessoas e constituíam a escassa riqueza da terra. A cana-de-açúcar chegou a ser tentada. Cinco engenhos chegaram a ser implantados, ou pelo menos intentados, mas não foram adiante. Nenhuma produção comercial se firmou, além da parca subsistência local. A farinha era a grande produção agrícola. Apreendida a feitura com os Tupi, a farinha-de-pau se tornou o mais abundante alimento de toda a colônia. Constituiu-se, inegavelmente, no alimento que construiu o Brasil. Muitas frutas e outros produtos nativos da floresta eram também extraídos, como o algodão, a pacoba, o ananás e várias outras frutas.

A farinha, subsidiariamente, era exportada para a Bahia e atendia às necessidades da navegação. Mas as principais atividades econômicas foram a madeira e a pesca. Embora abundante em todo o litoral, a madeira logo se escasseou nas regiões onde a cana-de-açúcar mais se desenvolveu, como em Pernambuco e seu entorno e no Recôncavo baiano. Foram utilizadas, para a montagem dos engenhos e, em grande parte, as florestas foram simplesmente queimadas para abrir espaço à cultura da cana. Assim, algumas capitanias onde a cana não prosperou, como Ilhéus e Porto Seguro, passaram a ser grandes

fornecedoras da madeira. Não apenas o pau-brasil, ainda a maior riqueza após a cana-de-açúcar, mas, de resto, a madeira necessária à construção naval e civil, à fabricação do mobiliário e de ferramentas diversas.

Além disso. Porto Seguro desenvolveu a pesca, principalmente da garoupa, no parcel de Abrolhos, peixe que era salgado e exportado, sendo considerado o nosso bacalhau. Para a sua pesca foi desenvolvido um tipo especial de embarcação, as garoupeiras, para cuja produção havia estaleiros nas vilas de Porto Seguro e de Caravelas.

Mas, sem dúvida, foram as madeiras de lei, em especial o pau-brasil, que produziram a maior riqueza da capitania. Embora o pau-brasil de Pernambuco fosse considerado de melhor qualidade, ao ponto da madeira tintorial ter, entre seus nomes o de Pau-de-Pernambuco, por lá, ainda no tempo de seu primeiro donatário, Duarte Coelho, começou a esgotar-se. O donatário assinalou para o reino a situação, em que a extração se tornava cada vez mais distante, sertão adentro, encarecendo a produção. Mas nas capitanias de Porto Seguro e dos Ilhéus, e mesmo na do Espírito Santo, cuja exploração veio a ser incentivada após o traslado da coroa portuguesa para o Rio de Janeiro (1808), este extrativismo se manteve até o período final de sua exploração como a madeira tintorial.

Ao longo dos séculos a capitania de Porto Seguro passou pelas mais diversas situações. Primeiro, há que assinalar-se a presença dos jesuítas, desde o primeiro momento, a implantar residência, colégio e reduções que viriam a concentrar as populações indígenas tupiniquins sobreviventes (Cf. AZPILCUETA *et al*, 1988). Mas tudo isso não foi feito sem muita luta, disputas e guerras, inclusive aos tupiniquins, o que ia levando a uma diminuição considerável dessa população. O espaço, no interior das matas, foi sendo ocupado pelos Aimoré. E estes infligiram muitas perdas aos portugueses, ao ponto de provocar a fuga de muitos habitantes, tornando pouco habitada a capitania. Além disso, havia os piratas e corsários, sempre presentes na Costa do Pau-brasil, a fazer o contrabando de preciosa madeira, além de saquear vilas e fazendas.

Assim como a capitania de Porto Seguro teve um início conturbado, com o desenvolvimento interrompido pelo encarceramento de seu primeiro donatário, o último donatário teve fim ainda mais drástico. Enquanto existiu como propriedade privada, a capitania continuou sendo administrada pela casa dos Aveiro. O último donatário foi D. José Mascarenhas Lencastre, Duque de Aveiro. Em 1758, já no reinado de D. José I, sob o governo do todo-poderoso Marques de Pombal, o duque e seus familiares foram acusados de uma conspiração para assassinar o rei. O atentado não se consumou, mas, julgados, foram todos condenados: o duque, o marques de Távora e sua esposa Leonor Tomásia, dois filhos e um genro, o Conde de Athorguia. A *Gazeta de Lisboa*, de 18 de janeiro de 1759, descreve a execução das penas definida a 13 daquele mês: a marquesa de Távora foi simplesmente degolada; todos os demais, depois de terem as canas de seus braços e de suas pernas quebradas, deu-se a quebra do peito com “uma grossa massa de ferro”; seguiu-se a aplicação do garrote até o fim da vida. Seus corpos, incluindo o da marquesa, foram, a seguir, queimados e suas cinzas despejadas no mar. “Todas as suas Terras, Senhorios, Alcaydarias mores, Comendas, Prazos e Morgados sem cláusula confiscados para a Camara Real.”

Assim estava extinta a capitania de Porto Seguro, incorporada à coroa portuguesa. O mesmo fim teve a capitania de Ilhéus, ambas transformadas em comarcas administradas por um ouvidor. Ambas deixaram de ser capitanias e passaram a ser comarcas. Mas o nome capitania continuou a ser usado, sendo as comarcas incorporadas à Bahia, embora com a relativa autonomia por terem seus ouvidores nomeados diretamente pelo rei.

A Era Pombalina confere nova importância à região esquecida. Implanta nova política para os indígenas, através dos Diretórios, e estabelece orientação política precisa para os ouvidores. O primeiro ouvidor, Thomé Couceiro de Abreu chega à vila de Porto Seguro em 7 de dezembro de 1763 com instruções bem claras. E suas sucessivas cartas à coroa são testemunho do que encontrou e das realizações que promoveu. Informa a situação das vilas e povoações existentes na capitania e promove a elevação de vários dos povoados à condição de vila, entre elas a de São Mateus, a sul, em 22 de setembro de 1764.

As fronteiras das capitanias eram discutíveis. Apenas a leste era clara, o Oceano Atlântico. A oeste, o limite era a linha imaginária de Tordesilhas, que passava além da atual Brasília. Mas depois que se formou a capitania de São Paulo e das Minas e, posteriormente, a de Minas Gerais, Porto Seguro foi amputada da maior parte de suas terras a oeste. A norte e a sul, também houve problemas. A norte, menores, com a capitania dos Ilhéus, ambas, ao fim, administradas pela Bahia. Mas persistiu por anos a delimitação no rio Jequitinhonha, em torno de uma larga faixa à sua margem esquerda, entre os municípios de Belmonte e Canavieiras, o que somente veio a ser resolvido em fins do Império. A sul, entretanto, os limites foram mais complexos e conflituosos (AMARAL, 1917). Aliás, a capitania do Espírito Santo, por motivos históricos que não nos cabe avaliar, participou de muitos conflitos fronteiriços. A oeste, ou noroeste, até meados do século XX, persistia uma grande faixa de terras “contestada” entre o Espírito Santo e Minas Gerais, conforme constava nos mapas escolares. O conflito somente veio a ser resolvido no governo João Goulart. Já o limite com Porto Seguro se resolveu antes, porém não sem embates. Como vimos, a capitania, e depois a ouvidoria, de Porto Seguro exercia a administração direta das terras situadas até a margem norte do rio Doce. O primeiro ouvidor elevou a vila a povoação de São Mateus. E o segundo, Xavier Monteiro, promoveu a povoação do rio Doce, semente do que seria mais tarde a cidade de Linhares. Ocorreram muitos confrontos, mais graves, no período da independência e durante o Império.

Voltando aos ouvidores, estes eram nomeados por três anos, período considerado um bom limite para a permanência na colônia, embora o primeiro tivesse falecido antes disso. Já o segundo, chamado construtor da capitania, Xavier Machado Monteiro, passou cerca de 10 anos. Sempre reclamava substituição à coroa, mas foi ficando. Entre suas muitas realizações consta a construção da Casa de Câmara e Cadeia, imponente prédio colonial que, ainda hoje, domina o amplo largo da cidade histórica de Porto Seguro, descortinando, do alto da falésia, o imenso panorama do mar oceano. Outros ouvidores se seguiram e o sistema se manteve até o país se tornar independente.

Mas devemos notar algumas características da colonização, comuns à política imperial portuguesa. Assunto, aliás, muito bem assinalado por Sérgio Buarque de Holanda, ao diferenciá-la da colonização espanhola (HOLANDA, 1977). Enquanto os portugueses mantinham-se no litoral, andando pelas areias das praias, os espanhóis adentraram ao interior, onde implantavam cidades planejadas. Paradoxalmente, as vilas portuguesas litorâneas mantinham-se praticamente desertas durante a maior parte do tempo, pois as populações demandavam aos campos, a cuidar de suas fazendas, a fonte de riqueza. Vinham à cidade apenas nas festas. Assim, na capitania de Porto Seguro, a única vila interiorana foi a Vila Verde, mais tarde Vale Verde. Todas as demais eram litorâneas.

As estradas eram a praia ou os rios, além, naturalmente, do mar. Eram os caminhos de água que permitiam a comunicação entre uma e outra vila, e entre estas e a sede da colônia, na Bahia, e do reino, em Portugal. Com o desenvolvimento da criação do gado bovino e cavalariço, caminhos e depois estradas foram sendo abertas. No começo, os “caminhos dos índios” foram trafegados pelas entradas para o sertões e pelos primeiros fazendeiros. Estradas propriamente ditas somente foram abertas a partir do século XIX.

Embora devamos notar algum desenvolvimento a partir da chegada dos primeiros ouvidores, somente as mudanças mais significativas na região ocorrerão apenas a partir da chegada da coroa portuguesa no Brasil, fugida da invasão napoleônica. A abertura dos portos “às nações amigas” criou um interesse direto sobre a região, que passou a ser visitada por muitos naturalistas e estudiosos. O mais importante deles é o príncipe austríaco Maximiliano Wied-Neuwied, que, saindo do Rio de Janeiro, chegou até Salvador entre 1815 e 1817. Segundo ele revela em seu livro *Viagem ao Brasil*, foi exatamente por esta região conservar ainda muito da natureza primitiva, inclusive com tribos indígenas vivendo em condições naturais, que a escolheu para sua longa viagem. Na capitania, ele veio até a vila de Belmonte, retornou ao sul, subiu novamente, adentrou até o Salto da Divisa pelo rio Jequitinhonha. Pôde constatar a vida dos Aimoré ainda em sua primitividade. Descreveu, entre outras, a luta entre duas tribos desta grande nação. Registros como o de Maximiliano e outros posteriores foram fundamentais para a reconstituição da história da capitania de Porto Seguro.

Por fim, veio o Império e, algumas décadas depois, a República. A região sofreu mudanças paulatinas, porém poucas profundas. Algumas cidades crescem mais, como Belmonte, ao norte, impulsionada pela lavoura do cacau; e Caravelas, ao sul, pela lavoura do café. Ambas suplantam Porto Seguro em população e importância econômica.

Mas se olharmos na perspectiva da longa duração, desde meados do século XVI, com o fim do governo Pero do Campo Tourinho, ainda no período colonial, e meados do século XX – antes da abertura do BR-101 – vamos encontrar um longo período de modorra. Parece que a capitania adormeceu, esquecida como se não fosse parte do território nacional. Só na segunda metade do século XX ressurgiu, foi redescoberta, sendo definitivamente reincorporada ao Brasil. Isto se deu quando o tapete negro rasgou a floresta ainda existente e primitiva, de sul a norte, impondo a nova sociedade, a sociedade do automóvel.

REDESCOBERTA

Não podemos negar que, apesar de continuar em seu sono, a área que restou da capitania de Porto Seguro, hoje o extremo sul da Bahia, assistiu ao longo do tempo, alguns acontecimentos dignos de registro. Mas, ainda assim, se manteve, no fundamental, como uma “civilização litorânea”. As comunicações, continuavam a ser feitas pelo mar. Se não mais pelas naus e caravelas, agora pelos vapores da Navegação Baiana. E Porto Seguro manteve-se uma cidade, ou porque não dizer como o faz o seu historiador Romeu Fontana (1988), como uma “Vila de Pescadores”, até meados do século XX. É bem verdade que os caminhos dos índios se abriram para as tropas de burros, a levar e trazer mercadorias do litoral para as Minas Gerais e vice-versa. E que, ainda em fins do Império, a Estrada de Ferro Bahia-Minas alcançou o litoral em Ponta de Areia, Caravelas. Mas os tropeiros ainda disputavam com os canoeiros o transporte das mercadorias, mesmo que estes, às vezes, tivessem de enfrentar os trechos encachoeirados dos rios. As canoas eram arrastadas por sobre as pedras, mas resistiam, fortes que eram. De resto, somente vamos assistir a um adensamento da população interiorana com a abolição da escravidão. Muitos libertos, sem profissão, eira nem beira, sobem o curso dos rios, sempre para oeste, em busca de um chão para fazer uma posse e iniciar seu roçado. Assim vão surgindo povoados no interior, sempre às margens de um dos rios que levam ao litoral.

Em meados do século XX, dá-se o novo ciclo madeireiro, que tem no jacarandá o ouro negro a ser extraído das matas intocadas. Principalmente depois que as florestas capixabas e mineiras se esgotaram, os madeireiros subiram de lá para o extremo sul da Bahia, região de imensas riquezas que a ninguém custou implantar. Bastava o esforço de extrair. E o Estado facilitou a tarefa, abrindo a grande rodovia que fez a ligação do sul ao nordeste pelo litoral, implantando o moderno tapete negro do asfalto.

Com a abertura da rodovia, ao longo de seu curso, muitos novos núcleos habitacionais começaram a surgir, compostos pelos garimpeiros da construção. E onde há consumo, logo a oferta se apresenta, incentivando o comércio. E outras estradas vão surgindo em cima dos caminhos dos tropeiros, possibilitando o tráfego de caminhões e utilitários para o litoral e para os sertões mineiros.

Mas é o ciclo madeireiro, com toda a sede para encontrar o jacarandá, o valioso jacarandá-da-baía, que dinamiza a região. Até os tocos e as raízes são arrancadas e, uma vez exterminado o jacarandá, outras madeiras de lei vão servir de base para a criação de muitas fortunas naquela terra “sem lei”, onde proliferam crimes e violência sem conta. Ao fim, a autoridade do Estado aparece, os novos povoados começam a urbanizar-se e a rodovia se transforma no novo e poderoso elemento de comunicação. No seu rastro, a madeira nativa se esgota, as florestas nativas são substituídas pelas plantadas de eucalipto, o comércio se desenvolve e o turismo traz uma nova realidade.

Por algum tempo, o eixo principal da urbanização da região transferiu-se do litoral para o interior, isto é, para o eixo da BR-101, onde estavam situadas as novas cidades e povoados, como Eunápolis, Itabela, Itamarajú, Teixeira de Freitas, Itabatã. Mas, aos poucos, com o crescimento do

turismo, o litoral recobrou sua primazia, fazendo com que cidades como Cabrália, Porto Seguro, Prado e outras voltassem a ser o *point* do que sobrou da outrora próspera capitania de Porto Seguro.

O turismo estimula a publicação de atos administrativos de tombamento, com vistas à preservação da cidade de Porto Seguro e de outros lugares simbólicos para a história da região, como Cabrália e o Monte Pascoal. Registre-se dois predecessores do turismo. Primeiro, o turismo religioso, que teve início ainda no período colonial, quando da construção da ermida pelos jesuítas no século XVI, em torno da Igreja do Arraial D’Ajuda e de sua fonte miraculosa. Com o tempo, consolidou-se a tradição da romaria, a mais antiga do Brasil, que se inicia em 6 de agosto, tendo seu ponto alto no dia 15, data dedicada à padroeira, Nossa Senhora d’Ajuda.

Um episódio que marca o renascimento de Porto Seguro é a “Revoada”, ocorrida no ano de 1939, a 3 de maio. Patrocinado por Assis Chateaubriand (jornalista dono da cadeia dos *Diários Associados*), o evento foi comandado pelo aviador Gago Coutinho. Este, juntamente com Sacadura Cabral, foi o primeiro a efetuar a travessia aérea entre Lisboa e o Rio de Janeiro, no Centenário da Independência, em 1922, tendo feito escala, com seu hidroavião, em Porto Seguro.

Vinte e dois aviões participaram do *raid* de 1939, cujo ponto de pouso foi o aeroporto do Arraial D’Ajuda. A data, 3 de maio, diz respeito àquela que ainda era considerada a do Descobrimento, embora a Carta de Pero Vaz de Caminha, que eliminou todas as dúvidas a esse respeito, já tivesse sido encontrada e pela primeira vez publicada em 1817, mas ainda não assimilada por inteiro.

Desde então, a região passou a ser objeto de representações artísticas e literárias. Porto Seguro começa a encantar todo os que vinham visitar a cidade. O bucolismo da antiga vila de pescadores, a beleza de suas praias, suas falésias, rios e mares, ainda cercados por densas florestas, a fauna e flora nativa, tudo isso torna-se atrativo singular no Brasil já dominado pelo automóvel. Esse cenário serviu de inspiração a pintores, como Sérgio Telles e muitos outros; fotógrafos de todas as qualidades; urbanistas e arquitetos, que buscavam inspiração no velho para construir o novo; escultores; artesãos os mais variados, que vêm se juntar aos remanescentes indígenas pataxós. Além disso a música, parceira da boemia, ganhou espaço como base para as danças, os gingados, os ritmos mais frenéticos.

Ao lado da arte, a academia apresentou-se como vetor de desenvolvimento. Vários estudos iniciais sobre a região se efetivaram com a implantação de universidades e outras escolas superiores. São pioneiras a Universidade do Estado da Bahia (UNEB), em Eunápolis e Teixeira de Freitas, e a Universidade Federal do Sul da Bahia (UFSB), em Porto Seguro e Teixeira de Freitas.

CONCLUSÕES

Da pesquisa que resultou no livro *Porto Seguro: história de uma esquecida capitania* (MARTINS, 2018) é possível extrair algumas conclusões importantes para o estudo da história regional, com reflexos na história da Bahia e do Brasil.

A primeira delas é a de que, ao contrário do que é ensinado nas escolas, Porto Seguro foi uma das duas únicas capitanias que tiveram efetiva prosperidade. Seu donatário, assim como o de Pernambuco, transferiu-se para seus domínios e implantou as bases para o desenvolvimento, conforme o modelo português de colonização. Os conflitos que envolveram Pero do Campo Tourinho e as instâncias da Santa Inquisição no Brasil interromperam o processo em andamento e abriram espaço para um sono profundo.

O resgate da história da capitania somente será completo se forem plenamente reconhecidos os valores culturais e das etnias que habitavam a região. A contribuição do povo Tupi, povo ativo e amante da liberdade, no caso principalmente de seu ramo Tupiniquim, foi determinante para a conformação da região. Mais tarde, foram os Aimoré, também exterminados, seguidos dos Pataxó e povos assemelhados, sempre vindos de mais oeste. Todos eles tiveram um papel fundamental na formação histórica da região.

Após a prosperidade inicial, dá-se uma longa fase de esquecimento, que dura praticamente três séculos. A navegação passa ao largo. Raros são os navios que aportam na região. Por terra não há caminhos e a comunicação com a região das minas é expressamente proibida, embora seja o caminho mais curto a partir do mar para alcançá-la. Como um ponto perdido no mapa, local onde Cabral aportou em 1500, assim vai vivendo Porto Seguro e o que restou da antiga capitania, sem grandes mudanças até avançada a república. Não restam dívidas, foi a menos estudada das capitanias originais.

Foi natural, assim, que a capitania de Porto Seguro não se tornasse província do Império, futuro estado da federação republicana. Ilhéus teve o mesmo destino. O fato de que ambas, por motivos diferentes, tivessem sido confiscadas pela coroa e incorporadas à Bahia, eliminou a autonomia, despindo-as de personalidade. Porto Seguro ficou mais isolada por ser mais distante e não ter encontrado um caminho de desenvolvimento peculiar – como Ilhéus encontrou na cultura do cacau, já no século XVIII.

Apenas na segunda metade do século XX a região que restou da capitania de Porto Seguro – o extremo sul da Bahia, com 21 municípios – foi redescoberta e reincorporada ao país. Mas sucedeu-se um desenvolvimento predatório, que rapidamente elimina a exuberante Mata Atlântica, última grande reserva deste bioma. O turismo tornou-se o carro chefe da economia.

São importantes os cuidados para que o desenvolvimento do turismo não acelere a descaracterização da região, das suas poucas reminiscências culturais, coloniais, ambientais e étnicas. O turismo não deve ser apenas o culto do mar e do sol, mas de todos os componentes que a região ainda oferece, antes que seja tarde demais.

A região revela, ao longo de sua história, um continuado potencial para a indústria florestal. Primeiro, com o pau-brasil, a madeira tintorial. Depois, com as madeiras de lei e, principalmente, o ouro-negro, o jacarandá. O alienígena eucalipto, implantado posteriormente, encontrou ali um dos melhores lugares do mundo para seu rápido desenvolvimento, a suprir a insaciável sede humana de papel. Três grandes fábricas de celulose e papel dominam a região desde o norte do Espírito Santo, mudando inteiramente a paisagem. Embora ainda verde, a exuberante Mata Atlântica foi substituída pela floresta plantada, uniforme, monocultora, como se fosse um imenso tapete de grama artificial que matou a

biodiversidade florestal. Mas esta é uma outra história, motivo das novas pesquisas que estou a desenvolver.

REFERÊNCIAS

ABREU, J. C. de. *Caminhos antigos e povoamento do Brasil*. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu; Livraria Briguiet, 1930.

ABREU, J. C. de. *O descobrimento do Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

AMARAL, B. do. *Limites do Estado da Bahia*. v. II: Bahia-Espírito Santo. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1917.

AZPILCUETA, J. de N *et al.* *Cartas Avulsas - 1550-1558*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da USP, 1988. (Cartas Jesuíticas, v. 2).

CORTESÃO, J.; CALMON, P. *Brasil*. Barcelona: Salvat, 1956. (Coletânea História da América).

ESPINHEIRA, C. G. D'A. (Gey). Porto Seguro/Cabrália: análise do processo de mudança. In: Seplanteq/Iuram. *Plano de Desenvolvimento Urbano de Porto Seguro/Cabrália*. v. 1. Salvador, 1974.

FONTANA, R. *Porto Seguro: de uma aldeia de pescadores a uma aldeia global*. Porto Seguro: edição doméstica, 1988.

HOLANDA, S. B. de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977. (Col. Brasileira, v. 333)

MARQUES, X. *Pindorama: Romance Brasileiro da ephoca do descobrimento*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1907.

MARTINS, R. R. *Porto Seguro: história de uma esquecida capitania*. Salvador: Alba Cultural, 2018.

NEUWIED, Prínz Maximilian von Wied. *Viagem ao Brasil - nos anos de 1815-1817*. Trad. Sussekind de Mendonça e Flávio Figueiredo. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1940.

TELLES, V. *Porto Seguro: História e Estórias*. Brasília: Leo Christiano, 1987.

VARNHAGEN, F. A. de. Nota acerca de como não foi – na Coroa Vermelha – na Enseada de Santa Cruz que Cabral primeiro desembarcou e que fez dizer a primeira missa. Rio de Janeiro, *Revista do Instituto Histórico, Geográfico e Ethnográfico do Brasil*, n. 40, 1877.

Data de submissão: 06/11/2020

Data de aprovação: 14/11/2020