



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA

**ARQUEOLOGIA DE UMA PAISAGEM CULTURAL MARÍTIMA: RUPTURAS
E PERMANÊNCIAS DA MARITIMIDADE NA ILHA DE ITAMARACÁ (PE).**

JOSUÉ LOPES DOS SANTOS

LARANJEIRAS. ABRIL DE 2021.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA

**ARQUEOLOGIA DE UMA PAISAGEM CULTURAL MARÍTIMA: RUPTURAS
E PERMANÊNCIAS DA MARITIMIDADE NA ILHA DE ITAMARACÁ (PE).**

JOSUÉ LOPES DOS SANTOS

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe como requisito final para obtenção do título de Doutor em Arqueologia.

Orientador: Gilson Rambelli

LARANJEIRAS. ABRIL DE 2021.

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DO CAMPUS DE LARANJEIRAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE**

S237a Santos, Josué Lopes dos
Arqueologia de uma paisagem cultural marítima: rupturas e permanências da maritimidade na Ilha de Itamaracá (PE) / Josué Lopes dos Santos; orientador Gilson Rambelli. – Laranjeiras, 2021.
391 f., il.

Tese (Doutorado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2021.

1. Arqueologia - Itamaracá, Ilha de (PE). 2. Arqueologia e história.
3. Arqueologia submarina. 4. Paisagens culturais. I. Rambelli, Gilson.
II. Título.

CDU 902.034(813.4)



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA

ATA DE DEFESA DE TESE

As nove horas do dia 30 (trinta) do mês de abril de 2021, reuniram-se por videoconferência motivada pela necessidade de distanciamento social diante da pandemia de COVID-19, os membros da Comissão Examinadora, formada pelos Professores Doutores Gilson Rambelli (Presidente – PROARQ/participação à distância por videoconferência); Luis Felipe Freire Dantas Santos (1º Examinador Externo à Instituição /participação à distância por videoconferência); Ana Lucia do Nascimento Oliveira (2º Examinadora Externa à Instituição – Universidade Federal Rural de Pernambuco/participação à distância por videoconferência) Bruno Sanches Ranzani da Silva (3º Examinador Interno – PROARQ/participação à distância por videoconferência); e Leandro Domingues Duran (4º Examinador Interno – PROARQ/participação à distância por videoconferência), para a realização da Defesa de Tese de Doutorado intitulada “ARQUEOLOGIA DE UMA PAISAGEM CULTURAL MARÍTIMA: RUPTURAS E PERMANÊNCIAS DA MARITIMIDADE NA ILHA DE ITAMARACÁ (PE)”, do doutorando Josué Lopes Dos Santos (Participação à distância por videoconferência). Após a apresentação do candidato e a arguição dos membros da Comissão, o candidato foi considerado APROVADO, com conceito “A”. Não havendo mais nada a tratar, eu, Gilson Rambelli, Presidente da banca, lavrei a presente Ata que será assinada por mim e juntada com as declarações de participações da Comissão Examinadora. Campus de Laranjeiras, 30 de abril de 2021


Prof. Dr. Gilson Rambelli
Presidente – PROARQ

Dedico esta tese a todos os Itamaracaenses, especialmente os de minha família.

EPÍGRAFE

Eu sou Lia (ciranda de Lia)

Eu sou Lia da beira do mar
Morena queimada do sal e do sol
Da Ilha de Itamaracá
Quem conhece a Ilha de Itamaracá
Nas noites de Lia
Prateando o mar
Eu me chamo Lia e vivo por lá
Cirandando a vida na beira do mar
Cirandando a vida na beira do mar
Vejo o firmamento, vejo o mar sem fim
E a natureza ao redor de mim
Me criei cantando
Entre o céu e o mar
Nas praias da Ilha de Itamaracá
Nas praias da Ilha de Itamaracá

AGRADECIMENTOS

- Agradeço a minha mãe Tânia Cristina Lopes de Albuquerque por ter sido a maior incentivadora para a continuação deste trabalho, sem o seu apoio esta tese não poderia ter acontecido. A ela dedico todo o meu carinho e admiração. Te amo muito, mainha.

- Agradeço aos meus avós Orlando Albuquerque e Dona Zeza pelos quais tenho um amor imensurável. Agradeço a minha tia Tereza Albuquerque que foi a maior inspiração para minha inserção na Universidade e por sempre ter me apoiado.

- Agradeço ao meu irmão Orlando Lopes dos Santos pelo apoio de sempre. A todos os meus primos e primas que também são amigos. Em especial a Isis Oliveira pela amizade de tantos anos que sempre me motivaram a seguir em frente. Também cito Duy Lopes e Márcio Henrique.

- Agradeço a todos os familiares e amigos que residem na Ilha de Itamaracá e que contribuíram significativamente para as etapas deste trabalho. Destaco Shirley Albuquerque, pela ajuda com a logística de campo e pela disponibilização dos seus acervos fotográficos pessoais; Ricardo Albuquerque e Alexandre Albuquerque pela indispensável ajuda com a organização dos trabalhos embarcado; a família de Gilberto Lopes de Albuquerque pela disponibilização do acervo fotográfico de seu casamento em Itamaracá na década de 1970. Agradeço a Fátima, Nildo, Bianca, Neto, Ytalo e tantas outras pessoas queridas em Itamaracá. Agradeço a Margareth Albuquerque pelo apoio sempre que precisei.

- Agradeço ao meu orientador, o professor Gilson Rambelli, pela confiança e carinho que sempre recebi. No início de minha caminhada pela versão molhada da arqueologia, estudar com Gilson parecia um sonho distante, ter tido a oportunidade de concluir este trabalho sob sua orientação para mim é motivo de grande orgulho.

- Agradeço a todos os integrantes do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da UFS (LAAA/UFS). Entre os amigos discentes cito Cristiane Amarante, Camila Silveira e Luís Felipe.

- Agradeço aos professores Leandro Domingues Duran e Paulo Bava de Camargo. Por ter tido a oportunidade de trocar conhecimentos. Debater a pesquisa com eles proporcionou ampliar significativamente os horizontes investigativos e considero que suas colaborações foram indispensáveis ao desenvolvimento da tese.

- Agradeço a todos os professores e professoras do Programa de Pós Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe. A mudança para a UFS me encheu de dúvidas no começo, mas o meu acolhimento nessa casa foi muito positivo. Destaco os professores Fernando Almeida e Daniela Klokler com os quais aprendi muito nas disciplinas de campo, obrigado pelo carinho de sempre. Agradeço especialmente a professora Suely Amâncio, uma querida que também é uma inspiração pessoal. Agradeço também a Leli por sempre ajudar com as demandas na Pós.

- Agradeço a toda a equipe do Museu de Arqueologia de Xingó (MAX/UFS) pelo acolhimento de sempre e pelo esforço em conduzir bem a gestão do rico acervo depositado no local. Cito Railda Nascimento em nome de toda a equipe.

- Agradeço a professora Lorena Garcia por ter proporcionado uma das experiências mais marcantes de minha vida ao me convidar para integrar a equipe de campo para escavação dos sítios arqueológicos na aldeia indígena Tupinambá em 2018. Neste momento agradeço, pelo acolhimento, a todos da Aldeia Patiburi; em especial a Cacique Cátia Tupinambá, Tati Tupinambá, ao guerreiro Tiére Tupinambá e ao Sr. Carlos Tupinambá (*in memoria*).

- Agradeço a minha amiga, arqueóloga e historiadora, Pollyana Calado de Freitas pelo companheirismo e apoio incondicional desde 2008. As conversas sobre o tema de pesquisa muito colaboraram para entender melhor o objeto. Além disso, Pollyana participou de todas as etapas de campo realizadas na Ilha de Itamaracá durante o desenvolvimento desta tese. Te amo Polly, obrigado por tudo!

- Agradeço a Cecília Barthel pela amizade e pelo apoio imprescindível na realização do levantamento aéreo na Ilha de Itamaracá.

- Agradeço também a todos os colegas discentes da Graduação e da Pós Graduação em arqueologia da UFS, com os quais compartilhei grandes momentos de aprendizado e também de descontração. Em especial cito: André Proença, Catarina Menezes, Lycia Mackley, Rimara Mota, Wesley Oliveira, Kaic Bueno, Thauan Silva, Vitor, Mirian Cazeta, Thiago Kather, Rafael Almeida, Jéssica Oliveira, Victor Freitas, Thais Vaz, Ivan Paiva, Vanessa Vargas, Zé Luciano, Cristian Olivares, e tantas outras pessoas queridas com quem pude construir vínculos em minha passagem pela UFS.

- Agradeço especialmente aos amigos que fiz na Universidade Federal de Sergipe e que contribuíram diretamente para a conclusão da tese por terem participado das etapas de campo realizadas em 2017 na Ilha de Itamaracá. Amanda Barreto, que elaborou a maioria dos mapas presentes neste texto; Sarah Silva, companheira de muitas conversas inspiradoras; Felipe Neves, um amigo da UFS para a vida; Maurício Rocha, um cara pelo qual tenho um carinho imenso; Carolina Santos que também sempre esteve disposta a ajudar.

- Agradeço a todos os professores do Departamento de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco, casa onde concluí minha graduação e mestrado. Os ensinamentos e as vivências apreendidos na Ruralinda são, para mim, motivo de grande orgulho. Em especial cito Wellington Barbosa, Giselda Brito, Marcília Gama, Ângela Grilo e Suely Almeida. Preciso registrar o apoio do professor Bruno Romero Miranda que compartilhou comigo parte de suas pesquisas nos arquivos holandeses sobre Pernambuco.

- Agradeço as professoras Ana Lúcia do Nascimento Oliveira e Suely Cristina Albuquerque de Luna por terem me iniciado nos caminhos da Arqueologia. Ana Nascimento foi minha orientadora em uma parceria muito produtiva. Registro aqui meu profundo respeito e admiração por ambas.

- Agradeço aos amigos que fiz no percurso pela Rural e que são pessoas muito especiais. Cito Angélica Pignata, Natalli Araújo, Vanessa Macêdo, Mariana Freitas, Elba Cunha, Gustavo Gomes, Bruno Melo e Rodrigo Ibson, que também é colega de pesquisa sobre a Ilha de Itamaracá. Agradeço a arqueóloga Marinete Neves Leite, uma pessoa muito admirável, pelo incentivo para inscrição na seleção de Doutorado em Arqueologia na UFS.

- Agradeço aos colegas do NEPARQ/UFRPE que participaram das etapas de campo realizadas em 2017 na Ilha de Itamaracá: Carlos, Danilo, Jaime, Carol e o nobre Paulo Patriota. Agradeço também a Maria Elaine, da geografia, pela amizade e pelo apoio em campo e levantamento bibliográfico. Agradeço também a Christopher Sellars pelo apoio com o trabalho de campo e com a interpretação dos dados.

- Agradeço a todos os que conheci no ‘trecho’: Fernanda Sleiman (minha anja!), Neia Freitas, Hemilson Lopes, Eduardo Alves, Breno Joca, Cleison Marques, Elyoenay Moura, Eduardo Batista, Mayana Santos, Pablo Moura, e várias outras pessoas que pude

compartilhar amizade em tantos estados onde já atuei. Também a todos os auxiliares de campo com os quais tive o prazer de trabalhar durante estes anos de Arqueologia.

- Agradeço a Lia de Itamaracá por ser de Itamaracá. E pelas minhas melhores memórias de infância e adolescência na praia de Jaguaribe, vivenciando sua ciranda com minha mãe, meu irmão e meus primos.

- Agradeço a Fundação de Apoio a Pesquisa e Inovação Tecnológica do Estado de Sergipe (FAPITEC/SE) pelo apoio financeiro, através da bolsa de pesquisa, sem a qual não teria sido possível desenvolver o trabalho.

- A tarefa de agradecer é muito difícil por conta das peças pregadas pela memória. Por isso peço desculpas a todas as pessoas que não mencionei.

RESUMO

A presente tese tem como objetivo analisar o patrimônio cultural da Ilha de Itamaracá (PE) a partir do início do seu processo de colonização, com ênfase em apontar como a maritimidade influenciou nas escolhas culturais ao longo dos séculos. A Ilha, situada no litoral norte do estado de Pernambuco, esteve inserida desde o início do século XVI na rota de embarcações com diferentes bandeiras europeias que visavam explorar as suas riquezas naturais ao passo que se consolidavam as engrenagens coloniais. A condição natural de ilha, separada do continente pelo Canal de Santa Cruz, viabilizou a utilização de suas duas barras como entreposto comercial. A intensidade da vida ligada ao mar proporcionou à Ilha o usufruto de uma cultura material extremamente diversificada. Para completar o sentido mais amplo de Paisagem Cultural Marítima como opção metodológica, utilizamos também manifestações culturais, toponímia e os usos atuais dos espaços marítimos insulares. Os poderes e as sociabilidades expressados na paisagem marítima da Ilha de Itamaracá se integram no nosso texto para apresentar um ponto de vista ainda não abordado em relação ao objeto.

Palavras chave: Ilha de Itamaracá (PE); Paisagem Cultural Marítima; Porto de Itamaracá; Arqueologia Histórica; Arqueologia Documental.

ABSTRACT

The present thesis aims to analyze the cultural heritage of the Itamaracá Island (PE) from the beginning of its colonization process, with emphasis on pointing out how maritimity has influenced cultural choices over the centuries. The island, located on the northern coast of the state of Pernambuco, was inserted since the beginning of the sixteenth century on the route of vessels with different European flags that aimed to explore its natural resources while consolidating the colonial structure. The natural condition of the island, separated from the mainland by the Canal de Santa Cruz, made possible the use of its two bars as a commercial warehouse. The intensity of life linked to the sea provided provided the inhabitants of the island with the offer of a very diverse material culture. To complete the broader meaning of Maritime Cultural Landscape as a methodological option, we also use cultural manifestations, toponymy and the current uses of island maritime spaces. The powers and sociability expressed in the maritime landscape of the Island of Itamaracá are part of our text to present a point of view not yet addressed in relation to the object.

Keyword: *Itamaracá* Island; Maritime cultural landscape; harbour zone; Maritime Archaeology; Historical Archaeology. Documentary Archaeology.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - A Ilha de Itamaracá.	24
Figura 2 - Esquema para entendimento da espacialidade de Paisagens Culturais Marítimas.	66
Figura 3 - Casas na orla da Praia do Sossego na Ilha de Itamaracá.	69
Figura 4 - Na praia do Sossego o mar reivindica seus espaços.	69
Figura 5 - Outdoor na entrada da Ilha de Itamaracá. Acervo pessoal.	71
Figura 6 - La ville de Itamaraca dans le Bresil. Autoria de Peter Aa datado de 1729.	82
Figura 7 - Coqueirais, manguezais e Mata Atlântica no sul da Ilha de Itamaracá.	87
Figura 8 - Restinga, manguezal e Mata Atlântica no Rio Jaguaribe, ao norte da orla da Ilha. ...	87
Figura 9 - Restinga e resquícios de Mata Atlântica no Pontal de Jaguaribe.	87
Figura 10 - Coqueiros são comuns em toda a orla da Ilha de Itamaracá.	87
Figura 11 - Manguezal na margem do Canal de Santa Cruz.	88
Figura 12 - Os manguezais no entorno do Canal de Santa Cruz com para pesca.	88
Figura 13 - Armadilha de pesca instalada no Canal de Santa Cruz.	88
Figura 14 - Formação barreiras no Forte Orange.	88
Figura 15 - Capa do Livro ‘As Mangas de Jasmim de Itamaracá’, com manga na praia.	89
Figura 16 - O Brasão da Capitania de Itamaracá durante o período Holandês.	89
Figura 17 - Desenho de autor não identificado, datado de 1844, onde se representa uma manga proveniente da Ilha de Itamaracá. Fonte: Biblioteca Nacional Digital.	89
Figura 18 - João Teixeira Albernaz. ‘Demonstração da Parayba até a Candelaria’. Sem data.	92
Figura 19 - Iconografia. Carta da costa leste do Brasil, Paraíba e Pernambuco.	92
Figura 20 - Zoneamento náutico da Ilha de Itamaracá com inclusão de dados geográficos e sociais. Fonte: Elaborado pela MapGeo/UFPE por solicitação.	95
Figura 21 - Prospecção marítima no contorno da Ilha de Itamaracá.	100
Figura 22 - O bairro do Pilar na década de 1930, quando o zepelim sobrevoou o local.	106
Figura 23 - Acesso a Praça e Igreja do Pilar a partir da praia.	106
Figura 24 - No <i>front</i> marítimo da Praia do Pilar predominam os bares na orla e algumas casas opulentas, seguido de habitações mais populares.	107
Figura 25 - Pesca tradicional na praia do Pilar.	107
Figura 26 - As habitações na areia da praia do Pilar.	107
Figura 27 - Estruturas de contenção foram realizadas para conter a força da água.	107
Figura 28 - Na praia do Pilar a pesca através de rede de arrasto, vara, rede de espera e tarrafa é praticada por moradores locais e turistas.	108
Figura 29 - Alguns trechos na praia do Pilar apresentam casas mais opulentas.	108
Figura 30 - Construções da primeira metade do século XX ainda existem entre as casas mais modernas. A casa branca apresenta a inscrição ‘1930’ em sua fachada.	108
Figura 31 - Orla na praia do Pilar.	108
Figura 32 - Colônia de pescadores no Pilar funciona em uma casa de meados do século XX.	109
Figura 33 - A praça do Pilar, na orla.	109
Figura 34 - Da praça é possível visualizar o mar.	109
Figura 35 - O casario na praça do Pilar intercala casas da primeira metade do século XX com as mais recentes.	109
Figura 36 - O antigo Hotel Caravela impõe sua presença nos arredores da praça do Pilar.	110
Figura 37 - O Hotel Caravela a partir da praia do Pilar.	110
Figura 38 - Fachada do Hotel Caravela.	110
Figura 39 - Loja de artesanato com temática marítima nos arredores da praça do Pilar.	110
Figura 40 - Cruzeiro em relação a praia do Pilar.	114
Figura 41 - Cruzeiro no mar da praia do Pilar.	114
Figura 42 - Cruzeiro em relação a praia do Pilar.	114
Figura 43 - Fiéis e turistas aguardam a procissão marítima de Nossa Senhora do Pilar.	114

Figura 44 - Fiéis e turistas recepcionando a imagem de Nossa Senhora do Pilar na praia.	115
Figura 45 - Recepção a imagem de Nossa Senhora do Pilar na praia do Pilar. A seta vermelha indica o cruzeiro.	115
Figura 46 - Igreja de Nossa Senhora do Pilar.	115
Figura 47 - Da lateral da Igreja de Nossa Senhora do Pilar ainda se vê a praia entre as casas e comércio na orla.	115
Figura 48 - Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo casam no mar.	116
Figura 49 - Os detalhes do enlace matrimonial entre Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo.	116
Figura 50 - Noiva, embarcada em lancha, chega para a celebração.	116
Figura 51 - Convidados acompanham a celebração embarcados.	116
Figura 52 - Casamento no mar foi atração da Buscada na ilha.	117
Figura 53 - Notícia recorda o casamento no mar de Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo 25 anos depois.	117
Figura 54 - Afloramento de Pedra calcária, conhecida como Pedra do Jacaré, entre as praias de São Paulo e do Forno de Cal.	117
Figura 55 - Efeito de molhe hidráulico do CSC. (MOURA, 2009, p.86)	119
Figura 56 - Iconografia de João Teixeira Albenaz com indicação da 'coroa dos passarinhos'.	121
Figura 57 - Coroa do Avião em relação ao Forte Orange na desembocadura sul do Canal de Santa Cruz.	122
Figura 58 - 1. Vila Velha, 2. Forte Orange, 3. Coroa do Avião.	122
Figura 59 - Coroa do Avião na desembocadura sul do Canal de Santa Cruz.	122
Figura 60 - Coroa do Avião vista a partir de Vila Velha.	122
Figura 61 - Na faixa de praia entre o Forte Orange e Vila Velha predomina a vegetação de manguezal e coqueiros, além de vestígios de mata atlântica.	125
Figura 62 - Entrada da desembocadura sul do Canal de Santa Cruz.	125
Figura 63 - O <i>front</i> marítimo nos arredores do Forte Orange.	125
Figura 64 - Lanchas na água, bares e restaurantes ao lado do Forte.	125
Figura 65 - Barracas e cadeiras, para receber os frequentadores locais.	126
Figura 66 - Ajustes para contenção da água na praia do Forte Orange.	126
Figura 67 - Projeto Peixe-boi, na praia do Forte Orange.	126
Figura 68 - Pesca artesanal ocorre intensamente na desembocadura sul.	126
Figura 69 - Logo que se iniciam as manobras para entrada na Barra, Vila Velha se destaca na paisagem marítima.	127
Figura 70 - A vegetação na orla da desembocadura sul é composta por manguezais, restingas, coqueiros e mata atlântica.	127
Figura 71 - A desembocadura sul do Canal de Santa Cruz, a partir do seu leito.	127
Figura 72 - O mirante de Vila Velha.	127
Figura 73 - Itapissuma, a Ponte Getúlio Vargas e a Ilha de Itamaracá.	130
Figura 74 - O <i>front</i> marítimo da cidade de Itapissuma.	131
Figura 75 - O trecho mais utilizado por pescadores é onde se preserva mais tradicional.	131
Figura 76 - Píer para atender as demandas da atividade náutica local.	131
Figura 77 - Grande quantidade de jangadas atracadas nos arredores da Ponte Getúlio Vargas, em Itapissuma.	131
Figura 78 - Mercado de peixes e crustáceos nas margens do Canal de Santa Cruz em Itapissuma.	132
Figura 79 - A ponte Getúlio Vargas.	132
Figura 80 - A ponte liga o continente ao território insular. Logo em seguida, a PAI.	132
Figura 81 - A ponte Getúlio Vargas.	132
Figura 82 - Aterro na cabeça da ponte Getúlio Vargas, em Itamaracá. 1939.	133
Figura 83 - Corpo da Guarda na cabeça da Ponte Getúlio Vargas em Itamaracá. 1941.	133

Figura 84 - Penitenciária Agrícola de Itamaracá. 1940. Em fase de construção.....	134
Figura 85 - Canal de Santa Cruz no setor oeste.	136
Figura 86 - Canal de Santa Cruz no setor oeste, entre a comunidade ribeirinha de Atapus e a barra de Catuama.....	136
Figura 87 - No setor oeste do Canal de Santa Cruz, ilhotas se formam em decorrência do percurso dos rios vindos do continente.	136
Figura 88 - A desembocadura norte do Canal de Santa Cruz (Catuama) vista a partir do setor oeste do Canal.	136
Figura 89 - Uso social do espaço por meio de lanchas de turistas, jangadas de pescadores e alguns bares e restaurantes na margem.	137
Figura 90 - O <i>front</i> marítimo na desembocadura norte do Canal de Santa Cruz.	137
Figura 91 - Na margem continental predominam os morros, com comunidades ribeirinhas e casas de veraneio.....	137
Figura 92 - Na margem continental predominam os morros, com comunidades ribeirinhas e casas de veraneio.....	137
Figura 93 - Faianças na praia do Sossego.	139
Figura 94 - Faiança na interface entre terra e mar, na praia do Sossego.....	139
Figura 95 - Faiança na praia do Sossego.....	139
Figura 96 - Louça na praia do Sossego.	139
Figura 97 - Louça na praia do Sossego.	139
Figura 98 - Louça que perdeu o esmalte, na praia do Sossego.	139
Figura 99 - Na orla da praia do Sossego prevalecem casas de veraneio e moradores locais. ..	144
Figura 100 - Bancos de areia se formam na praia do Sossego, nas imediações da foz do Rio Jaguaribe.	144
Figura 101 - Construções na orla de Jaguaribe.....	144
Figura 102 - Na praia do Sossego a força das águas derruba casas construídas na orla.	144
Figura 103 - A foz do Rio Jaguaribe, entre a praia do Sossego e o Pontal de Jaguaribe.	145
Figura 104 - A força das águas no Rio Jaguaribe derruba casas na praia do Sossego.	145
Figura 105 - Casas construídas na praia do Sossego são derrubadas pela força da água.....	145
Figura 106 - A dinâmica da maré deixa suas marcas nas margens do Rio Jaguaribe.	145
Figura 107 - Na maré seca muitos bancos de areia se formam na foz do Rio Jaguaribe.	146
Figura 108 - Trecho de mangue na foz do Rio Jaguaribe.	146
Figura 109 - Lixo nos manguezais da foz do Rio Jaguaribe.	146
Figura 110 - Em diversos trechos no curso do Rio Jaguaribe é possível encontrar afloramentos rochosos.....	146
Figura 111 - Serviço de travessia ocorre continuamente na foz do Rio Jaguaribe.....	147
Figura 112 - Pôr e mirante próximo a foz do Rio Jaguaribe.	147
Figura 113 - As salinas, que hoje funcionam como viveiros de peixes, no Rio Jaguaribe.....	147
Figura 114 - Um sistema de drenagem garante o abastecimento de água entre os tanques.	147
Figura 115 - Rio Jaguaribe com salinas, forno de cal e pontal	151
Figura 116 - Embasamento de pedra calcária aflorado no Pontal de Jaguaribe.....	152
Figura 117 - O <i>front</i> marítimo do Pontal de Jaguaribe.	152
Figura 118 - Trechos do afloramento indicam retirada de blocos.....	152
Figura 119 - Embasamento de rochas calcárias no Pontal de Jaguaribe indicam uso antrópico nos séculos passados.	152
Figura 120 - Afloramentos de rocha calcária no Pontal de Jaguaribe.....	153
Figura 121 - Evidências de utilização antrópica.	153
Figura 122 - Espigão para contenção da água do mar e sedimento da praia no Pontal de Jaguaribe.	153
Figura 123 - Espigão para contenção da água do mar e sedimento da praia no Pontal de Jaguaribe.	153

Figura 124 - Vista aérea do Pontal de Jaguaribe e da Praia de Jaguaribe onde é possível observar os afloramentos calcários com os recortes.	154
Figura 125 - Praia de Jaguaribe com embarcações de pesca.....	157
Figura 126 - Pesca em jangadas é uma tradição de Jaguaribe.....	157
Figura 127 - Jangadas e outros equipamentos de pesca na areia da praia de Jaguaribe.....	157
Figura 128 - Pesca com vara na praia de Jaguaribe.	157
Figura 129 - Cadeiras e barracas na praia de Jaguaribe.	158
Figura 130 - Os bares na orla de Jaguaribe.	158
Figura 131 - Restaurante O Bem Amado, na orla de Jaguaribe.....	158
Figura 132 - Praça de Jaguaribe com escadarias para acesso à praia.....	158
Figura 133 - Imagem de Iemanjá, de frente para o mar.	159
Figura 134 - Bar na orla com imagem de Nossa Senhora da Conceição	159
Figura 135 - Igreja de Bom Jesus dos Passos, na praia de Jaguaribe.....	160
Figura 136 - A igreja de Bom Jesus dos Passos vista a partir do mar.....	160
Figura 137 – Peixarias na praia de Jaguaribe.....	161
Figura 138 - Base de pesquisas do Instituto Oceanário (UFRPE) em Jaguaribe.	161
Figura 139 - O arruado na orla de Jaguaribe une casas da primeira metade do século XX com as mais modernas.....	161
Figura 140 - Casa que pode remeter ao final do século XIX na orla de Jaguaribe.	161
Figura 141 - - Capa do disco Eu sou Lia (2000) de Lia de Itamaracá.....	163
Figura 142 - Capa do LP Ciranda sem Fim (2019) de Lia de Itamaracá.	163
Figura 143 - Lia de Itamaracá nas praias da Ilha.	164
Figura 144 - Centro Cultural Estrela de Lia. Na praia de Jaguaribe.	164
Figura 145 - João Teixeira Albernaz. <i>Carta da Costa Compreendida entre o Rio dos Morequijos e o Rio Mereri</i> . 1631.	179
Figura 146 - João Teixeira Albernaz. <i>Demonstração da Parayba até a Candelaria</i>	183
Figura 147 - Autor desconhecido. <i>Mapa do parcelamento de Itamaracá</i> . 1648.	189
Figura 148 - Recorte do mapa de Andrea Antonio Orazi datado de 1698. Província di Itamaracá.	195
Figura 149 – Desembocadura norte do Canal de Santa Cruz (Catuama). De dentro da Barra em direção ao mar aberto.	196
Figura 150 – Na desembocadura norte do Canal de Santa Cruz, Barra de Catuama, existem pontos de banho mais frequentado por público majoritariamente de classe média.....	196
Figura 151 - Pontal da Ilha de Itamaracá, na Barra de Catuama.....	196
Figura 152 - Remanescentes do Fortim da Catuama.....	197
Figura 153 - Remanescentes do Fortim da Catuama. Detalhe.	197
Figura 154 - No nível do solo observam-se indícios de estruturas do Fortim da Catuama.....	197
Figura 155 - Forno de cal na Barra de Catuama.	197
Figura 156 - Entrada da Barra de Itamaracá a partir do mirante da Vila de Nossa Senhora da Conceição (Vila Velha).....	199
Figura 157 - Entrada da Barra de Itamaracá vista a partir da cidade de Igarassu.	199
Figura 158 - Entrada da Barra de Itamaracá vista a partir do mar.	199
Figura 159 - Entrada da Barra de Itamaracá com vista para o oceano.....	199
Figura 160 - Entrada da Barra de Itamaracá com vista para o oceano.....	200
Figura 161 - Entrada da Barra de Itamaracá com enfoque no território insular.....	201
Figura 162 - Após a entrada na Barra, o Canal de Santa Cruz se abre a navegar pelas suas águas.....	201
Figura 163 - Vista do Canal de Santa Cruz em direção ao continente a partir da Vila de Vila Velha.	201
Figura 164 - Após entrada na estreita Barra de Itamaracá, a vastidão do Canal de Santa Cruz se abre aos navegantes.....	201

Figura 165 - Cerâmica vitrificada.	202
Figura 166 - Conjunto de artefatos emaranhados nas raízes do mangue.	202
Figura 167 - Vidro.....	202
Figura 168 – Faiança.....	202
Figura 169 – Moeda.	202
Figura 170 - Artefatos emaranhados nas raízes dos mangues.....	202
Figura 171 - Piteira de cachimbo.	202
Figura 172 - Gargalo de jarra.	202
Figura 173 - Faianças e louças. 2017.....	202
Figura 174 – Faiança.....	203
Figura 175 - Grés.	203
Figura 176 - Faiança.	203
Figura 177 - Grés.	203
Figura 178 - Faiança.	203
Figura 179 - Vidro, grés e cerâmica.....	203
Figura 180 - Faiança.	203
Figura 181 - Cerâmica.....	203
Figura 182 - Grés.	203
Figura 183 - Principais remanescentes arqueológicos de interesse para a pesquisa.	212
Figura 184 - Autor desconhecido. Mapa do parcelamento de Itamaracá.....	213
Figura 185 - João Teixeira Albernaz. <i>Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e a fortificação da Villa</i> .1631.....	214
Figura 186 - Mapa com o título 'T eyland Tamarich aen de Custe van Bresilien' depositado na Biblioteca Nacional da França.	217
Figura 187 - Autor não identificado. <i>Eylant Itamarica</i> . 1631.....	218
Figura 188 – Assoreamento na Barra de Itamaracá.	218
Figura 189 - Desenho de Salomon Savery datado de 1640 com título 'Primeira batalha com a frota portuguesa em Itamaracá'.	225
Figura 190 - Mapa datado de 1700 com o título 'Ilha de Tamarica'.....	235
Figura 191 - Outeiro na Barra de Catuama. (continente).	236
Figura 192 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição se destaca no <i>front</i> marítimo na entrada da Barra de Itamaracá. Vista a partir do continente, em Igarassu.	242
Figura 193 - Na praia de Igarassu, no continente, a Igreja de Vila Velha se destaca na paisagem marítima.	242
Figura 194 - A partir da prospecção marítima, verificou-se que a Igreja de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá se destaca na paisagem natural.....	242
Figura 195 - Vila de Nossa Senhora da Conceição no topo de morro	242
Figura 196 - Placa turística no centro de Vila Velha.	243
Figura 197 - Vila Velha vista a partir do Porto dos Marcos, no continente.	243
Figura 198 - Morro onde se localiza a Vila, com a Igreja de Nossa Senhora de Conceição mais uma vez destacada na paisagem marítima.....	244
Figura 199 - Materiais arqueológicos reunidos por morador de Vila Velha.....	245
Figura 200 - Iconografia de título 'Vista da Ilha de Itamaracá'.....	255
Figura 201 - Johannes Vingboons. 1665.....	256
Figura 202 - Desenho de Denis Ferdinand intitulado 'Vue de L'ile de Itamaraca au XXII' datado de 146.....	257
Figura 203 - Imagem 15: Vista do continente em direção a Ilha de Itamaracá.....	258
Figura 204 - <i>Itamaracá e Igarassu</i> . 1630. Mostra a Ilha de Itamaracá e seus arredores em desenho esquemático.....	260
Figura 205 - Vista da Vila de Nossa Senhora da Conceição onde se observa, no continente, o município de Igarassu.....	260

Figura 206 - local onde, de acordo com a FUNDARPE, devem existir restos da muralha.	264
Figura 207 - <i>Plant Van Tamarica</i> . Desenho realizado em 1631 onde se ilustra a Vila de Nossa Senhora da Conceição fortificada.	265
Figura 208 - Autor não identificado. <i>Stadt Nostre Signora de Conception</i> .1630.	268
Figura 209 - Detalhe de um desenho que no livro de Gaspar Barlaeus.	268
Figura 210 - - Recorte da iconografia de título 'Vista da Ilha de Itamaracá',.....	268
Figura 211 - Johannes Vingboons. 1665.....	269
Figura 212 - Desenho de título 'Caerte van 't eijland Tamaraca'	270
Figura 213 - Pátio central de Vila Velha com a Igreja de Nossa Senhora da Conceição.....	271
Figura 214 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição.	271
Figura 215 - Na lateral e nos fundos da Igreja de Nossa Senhora da Conceição é possível perceber o desnível topográfico.	272
Figura 216 - Remanescentes da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos.....	275
Figura 217 - Vista aérea da Igreja de Nossa Senhora dos Homens Pretos.....	275
Figura 218 - Recorte de um quadro datado de 1729 que representa as consequências de uma grave doença em Pernambuco.....	278
Figura 219 - Casa de Câmara e Cadeia.	279
Figura 220 - Casa de Câmara e Cadeira - detalhe.	279
Figura 221 - Casa de Câmara e Cadeia.	279
Figura 222 - Casa de Câmara e Cadeia.	279
Figura 223 - Santa Casa de Misericórdia.	281
Figura 224 - Santa Casa de Misericórdia.	282
Figura 225 - Sistema de defesa de Ilha de Itamaracá durante o período colonial.	286
Figura 226 - Estruturas externas para potencializar a defesa do Forte.....	289
Figura 227 - Estruturas externas para potencializar a defesa do	289
Figura 228 - Equipe realizando registro das estruturas	289
Figura 229 - Equipe realizando registro das estruturas.	289
Figura 230 - O Forte Orange.....	290
Figura 231 - As estruturas externas do Forte submersas pela maré cheia.....	290
Figura 232 - As estruturas externas ficam quase totalmente encobertas de água do mar na maré cheia.	290
Figura 233 - A água do mar deixa suas marcas na estrutura do Forte.	290
Figura 234 - O Forte Orange defende a entrada da Barra de Itamaracá.....	293
Figura 235 - O Forte Orange e a entrada da barra.....	293
Figura 236 - Entrada da barra de Itamaracá a partir de um dos baluartes do Forte Orange....	293
Figura 237 - Forte Orange de Itamaracá (na verdade Fortaleza de Santa Cruz).	293
Figura 238 - Artilharia do Forte em relação a entrada da Barra.....	294
Figura 239 - O Forte Orange na entrada da Barra.....	294
Figura 240 - O Forte Orange na entrada da Barra.....	294
Figura 241 - A entrada do Forte português.	294
Figura 242 - Turista em visita as estruturas do forte.....	295
Figura 243 - Recorte do desenho possivelmente realizado por Georg Marcgraf representando a Ilha de Itamaracá na década de 1640.	297
Figura 244 - Recorte do desenho de título 'Forte d'Oranges; Forte Guglielmo; Fortezza di porto Calvo; Forte Giselingh. Fortezza del Puntal' representa o Forte Orange e outros fortes do Brasil; datado do século XII.	297
Figura 245 - La ville de Itamaraca dans le Bresil. Aatoria de Peter Aa datado de 1729.	298
Figura 246 - Porta do Forte holandês.....	303
Figura 247 - Porta do Forte holandês.	303
Figura 248 - Restos do Forte holandês escavado.....	303
Figura 249 - Restos do Forte holandês escavado.	303

Figura 250 - Poço português.....	305
Figura 251 - Casa de pólvora do Forte holandês.....	305
Figura 252 - Poço holandês.....	305
Figura 253 - Casa de pólvora do Forte holandês.....	305
Figura 254 - Principais elementos referentes as escavações no Forte Orange.....	307
Figura 255 - Recorte da 'Kaart van de kust van Pernambuco em eiland Itamaracá' elaborado por Salomon Savery em 1647.....	313
Figura 256 - Mapeamento do <i>front</i> marítimo da 'Trilha dos holandeses'.....	315
Figura 257 - Faixa de praia que corresponde a boa parte da extensão da 'Trilha dos holandeses'. Seta vermelha indica Vila Velha.....	315
Figura 258 - Tracking na Trilha dos holandeses.....	317
Figura 259 - Ponte dos holandeses na foz do Rio Paripe.....	321
Figura 260 - Rio Paripe com embarcações de pesca.....	321
Figura 261 - Rio Paripe desemboca no Canal de Santa Cruz.....	321
Figura 262 - Na maré seca a vazante do Rio se acentua.....	321
Figura 263 - Pesca através de rede de arrasto é comum no rio Paripe.....	322
Figura 264 - Cabeças da 'ponte dos holandeses'.....	322
Figura 265 - A base das 'cabeças' da ponte corresponde aos mais antigos da estrutura.....	322
Figura 266 - Restos da ponte histórica no contexto de interface.....	322
Figura 267 - Estruturas da ponte indicam aprimoramentos ao longo do tempo.....	323
Figura 268 - Perfil da 'cabeça' da ponte.....	323
Figura 269 - Realização de registro fotográfico das estruturas da ponte.....	323
Figura 270 - Vista panorâmica da foz do Rio Paripe com a 'ponte dos holandeses'.....	323
Figura 271 - Ponte dos holandeses no <i>front</i> , aos pés do morro que abriga da Vila de Nossa Senhora da Conceição.....	324
Figura 272 - Iconografia de João Teixeira Albernaz datada da década de 1630.....	327
Figura 273 - Vista panorâmica da estrutura da 'casa do Padre Vigário Tenório' (no centro da imagem entre a vegetação) a partir no <i>front</i> marítimo.....	328
Figura 274 - Janelas mais amplas na lateral da estrutura estão voltadas para o mar.....	329
Figura 275 - A vista de uma das janelas.....	329
Figura 276 - Situação interna dos remanescentes.....	329
Figura 277 - Situação interna das ruínas.....	329
Figura 278 - Vista aérea das ruínas conhecida como 'casa do Padre Vigário Tenório'.....	330
Figura 279 - Ruínas da casa do Padre Vigário Tenório.....	330
Figura 280 - Vista aérea da casa do Padre Vigário Tenório em relação ao <i>front</i> marítimo.....	330
Figura 281 - Trecho sem vegetação de mangue.....	330
Figura 282 - Artefatos cerâmicos nos arredores da 'casa do Padre Vigário Tenório'.....	331
Figura 283 - Faiança nos arredores da 'casa do Padre Vigário Tenório'.....	331
Figura 284 - Faiança na Trilha dos holandeses.....	331
Figura 285 - Fundo cerâmico identificada na Trilha dos holandeses.....	331
Figura 286 - Artefatos arqueológicos entre a as raízes do mangue.....	331
Figura 287 - Desenho incluído na obra de Diogo de Campos Moreno em 1609.....	335
Figura 288 - Concentrações de fornos de cal em relação a locais de atracagem.....	341
Figura 289 - Perfil de forno de cal.....	342
Figura 290 - Detalhe do perfil construtivo de um forno de cal.....	342
Figura 291 - Perfil construtivos dos fornos de cal.....	343
Figura 292 - Forno de cal ocupado pelo Senhor Edinildo.....	343
Figura 293 - Perfil construtivo do forno de cal do Senhor Edinildo.....	343
Figura 294 - Forno de cal do Senhor Edinildo em relação a paisagem marítima.....	343
Figura 295 - Forno de cal no sopé do morro onde se localiza Vila Velha.....	344
Figura 296 - O forno de cal do Senhor Edinildo se destaca na paisagem do <i>front</i> marítimo.....	344

Figura 297 - Sistema de defesa com ênfase na Feitoria de Cristóvão Jacques.	350
Figura 298 - Vila Velha, indicada pela seta vermelha, e a entrada da Barra de Itamaracá vista a partir da região dos Marcos.	355
Figura 299 - Entrada da Barra de Itamaracá	355
Figura 300 - Os tijolos do solo indicam os locais onde foram realizadas as escavações	355
Figura 301 - As estruturas da Feitoria de Cristóvão Jacques e do reduto dos Marcos encontram-se em terreno particular	355
Figura 302 - O cercamento verde na margem do Canal aponta o local onde indica-se a Feitoria e o Reduto.	356
Figura 303 - O cercamento verde na margem do Canal aponta a casa onde encontra-se a Feitoria e o Reduto.	356
Figura 304 - Réplica do marco de pedra.	356
Figura 305 - Toda a orla nesse trecho corresponde a marinas e condomínios residenciais.	356
Figura 306 - Bares na orla da Praia dos Marcos.	357
Figura 307 - Alguns trechos correspondem a atracadouros atualmente.	357
Figura 308 - Nos arredores do porto dos Marcos, ainda existe intensa atividade de pequenas embarcações de pesca e lanchas ancoradas.	357
Figura 309 - Pequenas embarcações de pesca sendo reparadas nos atracadouros na praia dos Marcos.	357
Figura 310 - Embarcação mais antiga em desuso, atualmente compõe a Paisagem Cultural Marítima local.	358
Figura 311 - Iconografia de título 'De modo obsidendi, e obsessos oppugnandi'	360
Figura 312 - Desenho de título Forte d'Oranges; Forte Guglielmo; Fortezza di porto Calvo; Forte Giselingh. Fortezza del Puntal. representa o Forte Orange (primeiro quadro) e outros fortes do Brasil; datado de 1698.	382
Figura 313 - Mapa de Andrea Antonio Orazi datado de 1698. Província di Itamaracá.	383
Figura 314 - Atlas da Costa do Brasil de Pernambuco até a Paraíba.	384
Figura 315 - Autor não identificado. Eylant Itamarica. 1633.	385
Figura 316 - Kaart van de kust van Pernambuco em eiland Itamaracá	386
Figura 317 - Desenho possivelmente realizado por Georg Marcgraf	387
Figura 318 - Recorte de um quadro datado de 1729 que representa as consequências de uma grave doença em Pernambuco.	388
Figura 319 - Capitania de Tamaraca.	389
Figura 320 - Cotas do Brasil da Ilha de Itamaracá em direção ao norte.	390
Figura 321 - Perfil estratigráfico de uma escavação arqueológica realizada na Casa de Câmara e Cadeia na década de 1980.	391
Figura 322 - Escavação dos fossos de Vila Velha realizadas na década de 1980.	391

LISTA DE ABREVIACOES E SIGLAS

AHU: Arquivo Histórico Ultramarino.

APA: rea de Proteção Ambiental.

APEJE: Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

FIDEM: Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco

FUNDARPE: Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco.

GEP: Governo do Estado de Pernambuco.

IAHGP: Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano.

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

IHGB: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

LAAA/UFS: Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe.

NEPARQ/UFRPE: Núcleo de Ensino e Pesquisas Arqueológicas da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

PAI: Penitenciária Agrícola de Itamaracá.

PMIT: Prefeitura Municipal da Ilha de Itamaracá.

RVS's: Refúgios de Vida Silvestre.

UFPE: Universidade Federal de Pernambuco.

ZATENE: Zoneamento Ambiental e Territorial das Atividades Náuticas da Ilha de Itamaracá.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	22
 CAPÍTULO I	
A arqueologia e os ambientes aquáticos: rumos da pesquisa.	37
1.1. Arqueologia Histórica (marítima)	37
1.1.1. Uma Paisagem Cultural essencialmente marítima.	62
1.2. Meu escritório é na praia: questões metodológicas.	73
 CAPÍTULO II	
O <i>front</i> marítimo da Ilha de Itamaracá: rotinas e rupturas.	79
2.1. O contorno da Ilha de Itamaracá.	98
 CAPÍTULO III	
O porto de Itamaracá: <i>waterfront</i>.	166
3.1. Porto, cidade portuária e arqueologia portuária: o contexto da pesquisa.	173
3.2. A zona portuária da Ilha de Itamaracá.	186
3.2.1. O porto: aspectos funcionais.....	209
3.3. Roteiro das Barras de Itamaracá.....	230
 CAPÍTULO IV	
A materialização do porto de Itamaracá.	238
4.1. Uma Vila arqueológica.....	239
4.2. O Forte Orange como reduto marítimo.	283
4.2.1. As escavações arqueológicas.....	301
4.3. A ‘Trilha dos Holandeses’ e os caminhos da Ilha.	310
4.4. A cal e a Paisagem Marítima na Ilha de Itamaracá.	332
4.5. A Feitoria de Cristóvão Jacques e o Reduto dos Marcos.	345
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	362
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	365
ANEXOS	382

INTRODUÇÃO

O tema abordado na tese em tela versa sobre a relação entre a maritimidade (que genericamente representa a influência do mar na vida das pessoas) e as materialidades envolvidas na estruturação dos modos de viver a partir do início da colonização europeia na Ilha de Itamaracá, litoral norte de Pernambuco. A intensidade de exploração econômica local, através da atividade de embarcações a partir do século XVI, delineou as escolhas urbanísticas e o cotidiano cidadão. Itamaracá conserva até hoje, nos hábitos tradicionais de seus habitantes e na valoração de seus espaços, intensa relação com o mar. A Ilha foi palco de uma série de pesquisas arqueológicas desde a década de 1970 e que fornecem valiosas informações na tessitura das nossas narrativas. O diferencial proposto está justamente na intenção de evidenciar o protagonismo do mar como elemento central na consolidação de uma cultura material específica.

A Ilha de Itamaracá está situada a cerca de 50km ao norte de Recife, capital do estado de Pernambuco, e tem como principal acesso as rodovias PE-035 e PE-001. Com território de 66,68km² é separada do continente pelo canal de Santa Cruz. De acordo com os últimos dados do IBGE sobre o município, a Ilha possui população estimada de 25 mil pessoas, grande parte dessas que vivem ainda de atividades relacionadas à pesca comercial e de subsistência além do processamento de produtos da terra, como as passas de caju, frutos do mar e artesanato.¹ Além disso, a intensa vida social nos bares e restaurantes na orla da Ilha também constituem-se em importantes agentes econômicos locais; estes que tem gastronomia centrada nos ingredientes proveniente do mar e dos estuários locais, como aponta o Plano de Preservação de Vila Velha ao analisar o assunto: “A gastronomia naturalmente tem sua base nos frutos do mar como peixe, marisco, camarão, ostra, sururu, siri, seja cozido ao molho de coco, ou em fritadas. Mas também se pode comer uma galinha de capoeira guisada ou de cabidela.” (GEP, 2010, p.100)

O turismo ecológico, histórico e cultural também movimenta a Ilha de Itamaracá, já que o local preserva um rico patrimônio ambiental composto de manguezais exuberantes, orla, e reservas de mata atlântica. Além disso, o Forte Orange, que será melhor abordado posteriormente, recebe constantemente visitação em suas

¹ Dados disponíveis na homepage do IBGE Cidades:
<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=260760>. Acesso em 11/07/2018.

estruturas. Itamaracá também é conhecida por ser a terra da cirandeira Lia de Itamaracá, considerada patrimônio vivo de Pernambuco e uma das responsáveis por perpetuar a tradição de dançar e cantar ciranda no Brasil.

A Ilha de Itamaracá tem como limite ao sul o município de Igarassu, ao norte Goiana e a oeste Itapissuma, sendo o Oceano Atlântico o limite leste do território insular. A Ilha está inserida em uma baixada litorânea e corresponde a formação barreias, típica da costa brasileira, nos níveis mais superficiais do solo. Sendo separada do continente pelos médios um quilometro entre as margens do Canal de Santa Cruz. O território insular é pouco acidentado, com oscilações que formam morros, a vegetação é composta basicamente por manguezais e resquícios de mata atlântica. Também correm dentro da Ilha alguns rios e riachos, além do próprio Canal de Santa Cruz ser alimentado por outros cursos d'água vindos do continente para alimentar suas águas.

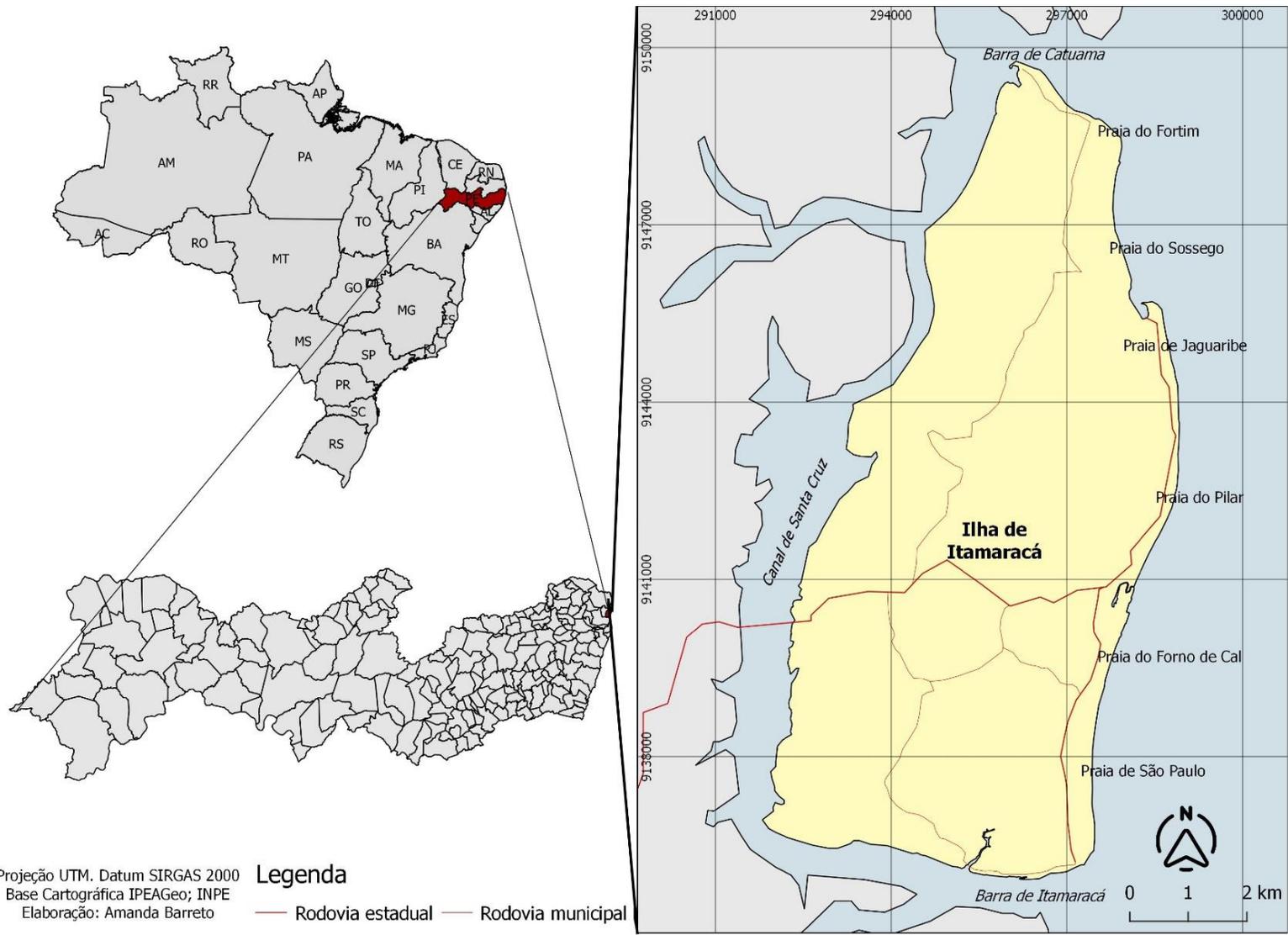


Figura 1 - A Ilha de Itamaracá.

A abundância de água potável; boas possibilidades para obtenção de recursos primários, como as frutas da terra, apropriadas condições de navegabilidade, além de topografia favorável à ocupação de acordo com o padrão urbanístico português fez com que a Ilha de Itamaracá, já no início do século XVI, se tornasse relevante dentro da lógica colonial.

A partir da repartição das recém conquistas portuguesas na América do Sul em 1534, D. João III organizou e implantou o sistema de Capitânicas Hereditárias no Brasil. Com a divisão, Pero Lopes de Sousa, importante fidalgo e comerciante da corte portuguesa, recebeu um destes lotes de terra que iam desde o Canal de Santa Cruz, no extremo norte de Pernambuco, até a baía da Traição, posterior limite com a capitania da Paraíba. Nas palavras do monarca:

D. João. A quantos esta minha carta virem: faço saber que considerando eu quanto serviço de Deos a meu proveito, e bem do meu Reyno e Senhorios, e dos Naturaes e Subditos delles, he ser minha Costa, e terra do Brazil mais povoada do que até agora foi [...] ouve por bem de a mandar repartir, e ordenar em Capitânicas de certas em certas legoas, para della prover aquellas pessoas que bem me parecese, [...] e pelo qual havendo eu respeito à criação que fez Pero Lopes de Souza, fidalgo da minha casa, e aos serviços que me tem feito [...] e as 30 leguas que fallecem, começarão no rio que cerca em redondo a ilha de Itamaracá, ao quel rio eu ora puz – Rio da Santa Cruz -, e acabarão na bahia da Traição, que está em altura de 6 grãos. [...] e será sua a dita ilha de Itamaracá, e toda a mais parte do dito rio da Santa Cruz que vai ao norte; [...] Manoel da Costa a fez em Évora a 21 dias do mez de Janeiro de 1535.

REY. (SANTOS, 2013, p.48)

A Ilha de Itamaracá foi escolhida para ser a sede da capitania homônima por diversos motivos, entre eles, o fato de a região ser mais próxima geograficamente a Pernambuco e por estar, já no início do século XVI, integrada a um sistema de navegação e movimentação portuária. Além de possuir um povoado ativo desde a década de 1510. Assim, conseqüentemente, o donatário nomeado deveria dominar a administração e exploração de todas as terras que estivessem sob os domínios definidos pela Carta de Doação.

Durante o século XVI, a Ilha de Itamaracá progressivamente torna-se um importante entreposto comercial integrado ao sistema de navegação do norte do Brasil colonial. A constante movimentação de navios na zona portuária local e a intensa atividade política e burocrática proporcionou à Itamaracá o desenvolvimento de uma cultura material extremamente diversificada e significativa, com o objetivo de atender as demandas do projeto colonial.

Entre os séculos XVI e XVII, na Ilha de Itamaracá, já era possível encontrar a maioria das instituições que representam a materialidade da presença da Coroa, com o objetivo de garantir a soberania sobre aquelas terras, além de viabilizar a governabilidade. Assim, Casa de Câmara e Cadeia, Santa Casa de Misericórdia e armazéns, além de uma igreja, que evocava a Nossa Senhora da Conceição, cumpriam também as funções de vigilância cidadina, administração pública e, principalmente, o controle da zona portuária local. Completava este contexto um sistema de defesa articulado que se materializou através da construção de duas fortificações, uma em cada extremo do Canal, no território insular.

Com o objetivo de dar suporte à governança é que foi fundada pela Coroa portuguesa a Vila de Nossa Senhora da Conceição, atualmente conhecida como Vila Velha.² A própria escolha do local para instalação do núcleo urbano já sugere uma lógica urbanística bem definida, na medida em que a vivência cidadina juntamente com os principais ícones burocráticos, administrativos e religiosos se concentravam no topo de uma colina íngreme e sinuosa. Com a função, também, de controlar a atuação de embarcações, já que do alto da vila era possível ter visualização ampla da movimentação portuária principal da Ilha; a Vila de Nossa Senhora da Conceição era também protegida por muralhas e fossos. (NEVES, 2009)

Toda esta conjuntura deveria garantir ainda uma segregação ideológica, já que as atividades religiosas e burocráticas, além de habitação para os mais nobres da terra, estavam no topo, protegidos pelas muralhas da vila; enquanto armazéns, caieiras e engenhos, atividades eminentemente braçais, ocupavam a parte baixa, no fora de muros. A vila tem data de fundação incerta, o mais provável, porém, é que já na década de 1510 existissem colonos na região.

Pela finalidade de completar o sistema de defesa da Ilha de Itamaracá foram construídos fortes e redutos em pontos prioritários. Na desembocadura sul do Canal de Santa Cruz, que garantia a guarnição tanto do acesso ao porto quanto à Vila de Nossa Senhora da Conceição, foi construído o Forte Orange. No século XVII, mais precisamente na década de 1630, este forte foi erguido pela Companhia das Índias Ocidentais, dando início ao período de dominação holandesa no território insular. Na

² Precisamos esclarecer que quando nos referirmos a este local como Vila de Nossa Senhora da Conceição, estaremos falando daquela de outrora, dos tempos coloniais. Já quando escrevermos Vila Velha, nos remetemos da Vila atual. Já que este é o nome oficial do local registrado no IBGE.

extremidade norte do Canal de Santa Cruz era função do fortim da Catuama proteger a entrada, apesar da pouca navegabilidade daquelas águas. Este fortim não apresentou grandes evoluções em níveis de estrutura física e já em meados do século XVIII suas atividades foram oficialmente encerradas. (OLIVEIRA, SANTOS, 2014).

Existia intensa movimentação portuária na Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII, auge econômico da capitania. Na porção sul da Ilha, sob a vigilância da Vila de Nossa Senhora da Conceição e resguardado pela Forte Orange, é que funcionava o seu principal porto e consequentemente da capitania. Por ser uma ilha litorânea, a movimentação de embarcações era indispensável ao fortalecimento e desenvolvimento econômico e social. Itamaracá tinha um porto que viabilizava a circulação de produtos da terra, como pau-brasil e madeiras em geral, açúcar, frutas tropicais além de documentos, funcionários, soldados e colonos; levando em consideração que esta era a única forma de acesso ao território insular.³ Tendo como base estes aspectos, buscaremos analisar a construção de materialidades na Ilha de Itamaracá a partir da perspectiva de que neste local consolidou-se uma paisagem cultura marítima, que se desenvolve a partir dos usos sociais dos espaços e pela construção de significados e identidades específicas a partir da interação das pessoas com o mar. (WESTERDAHL, 1992)

Com a morte de Pero Lopes de Sousa em batalha no oriente em 1539, segue-se uma intensa disputa política que envolve a sua sucessão. Paralelo a isto, o progressivo fortalecimento da Capitania da Paraíba, ao norte, e a pressão administrativa exercida pela Capitania de Pernambuco que visava consolidar sua hegemonia sobre as ditas ‘capitanias anexas’, bem como, questões logísticas relacionadas ao acesso à Ilha são fatores comumente atribuídos pelos historiadores para justificar a falta de sucesso da capitania, que foi oficialmente anexada à Pernambuco em 1763 (VELEZ, 2009). Para Manuel Correia de Andrade (1999), por exemplo, a capitania de Itamaracá fracassou

³ No momento em que estava em andamento os estudos de viabilidade para implementação e expansão da navegação costeira à vapor em Pernambuco em 1851, a qualidade dos portos de Itamaracá foi novamente abordada. De acordo com o relatório apresentado as barras de Itamaracá não atendiam as demandas para tal atividade: “Os portos de Itamaracá e Catuama, situados o primeiro na extremidade sul da Ilha do mesmo nome, em distância de seis léguas desta cidade, e o segundo na extremidade norte, em distância de oito léguas desta capital, consta que foram antigamente ambos acessíveis a navios de grande lotação, os quais subiam pelo rio de Igarassú e ima ancorar quase junto a vila de mesmo nome; Porém hoje acham-se obstruídos de maneira que apenas permitem ancorar navios junto a barra, sem poderem aproximar-se muito da terra por falta de profundidade, o que é um grande embaraço a navegação a vapor.” (ALMEIDA, 1989, p.63)

justamente pela imperícia dos primeiros donatários que, alheios a atividade administrativa, muitas vezes confiavam a governança a prepostos.

Manuel Correia de Andrade (1999) descreve como os vastos territórios da Capitania de Itamaracá foram sendo progressivamente perdendo sua influência em detrimento ao desenvolvimento de outras vilas no continente (Paraíba e Goiana principalmente). Além da condição de ilha ter influenciado na pouca expressividade econômica local pelas questões de logística, Manuel Correia de Andrade também destaca que a ausência dos donatários, com a governança quase sempre exercida por prepostos, concorreram para o ‘fracasso’ da capitania. Já no final do século XVII a influência política e econômica da Capitania de Itamaracá se limitava a própria Ilha e aos arredores do território insular. Nem resumo:

No processo de ocupação do território de Itamaracá, pode-se admitir uma primeira fase, que se deu da ocupação e implantação da capitania até a conquista da Paraíba, quando a ocupação do território ficou restrita à Ilha de Itamaracá e às porções litorâneas em que desembocam rios de pequena extensão e volume d’água, entre as barras de Catuama ao norte e de Santa Cruz ao sul. (ANDRADE, 1999, p.59-60)

Luciana de Carvalho Barbalho Velez (2016) aborda como após a morte de Pero Lope de Sousa, primeiro donatário da Capitania de Itamaracá, ocorreu uma intensa disputa entre seus descendentes pela posse das terras. As questões atravessaram o século e na década de 1610 o Conde de Monsanto assume oficialmente a posse sob garantias do próprio Rei Felipe II, no contexto da União Ibérica (1580-1640). (VELEZ, 2016, p.63) A partir de 1654, com a rendição dos holandeses, as disputas continuaram, com a Coroa buscando reaver a administração direta sobre as Capitânicas no Brasil e os fidalgos requerendo privilégios de donatários.⁴ A Vila de Nossa Senhora da Conceição perde, então, o posto de cabeça da Capitania em razão de Goiana, no continente, abranger com maior efetividade o trato com os engenhos:

No caso da Capitania de Itamaracá, desde meados do século XVI o crescimento da povoação de Goiana, no continente, vinha sendo bastante superior à Ilha de Itamaracá, onde se encontrava a Vila de Nossa Senhora da Conceição, cabeça da capitania até 1685, quando Goiana, ao ser elevada a Vila, recebeu essa prerrogativa. Foi em Goiana que os Senhores de Engenho preferiram se estabelecer, em detrimento à Ilha, a qual foi pouco a pouco ficando cada vez mais militarizada e com poucos engenhos. (VELEZ, 2016, p.69)

⁴ No final do século XVIII as Capitânicas do Norte foram oficialmente incorporadas a administração Régia. (VELEZ, 2016)

A história política tanto da Ilha quanto da Capitania de Itamaracá é complexa e foge aos objetivos desta tese aborda-la de forma aprofundada; para tal sugerimos a leitura nos textos de Luciana de Carvalho Barbalho Velez (2009, 2016) Diante de tudo o que foi exposto, é plausível dizer que um rico contexto arqueológico pode ser encontrado na Ilha de Itamaracá. Nesse momento esperamos apontar, de forma sucinta e sistematizada, as principais instituições e autores que abordaram nosso objeto de estudo de forma mais direta.

O Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano, por exemplo, cultiva desde o século XIX o hábito de publicar nos números de sua revista extensiva documentação primária relacionada a diversas partes do Brasil colonial. Como lugar de memória, o IAHGP abre caminho principalmente para o conhecimento das fontes, tanto cartográficas quanto documentos históricos, sobre a Ilha pois era comum a prática da publicação integral de documentação transcrita e traduzida. Diversos números da revista, do século XIX ao XXI, compõem o nosso *corpus*.

Especificamente sobre arqueologia existem trabalhos que serão mencionados onde se apresentam percepções variadas sobre o nosso objeto e opções teóricas igualmente amplas. Vale ressaltar que boa parte desta bibliografia foi produzida pela Arqueologia da UFPE, já que diversos pontos na Ilha de Itamaracá ou em seus arredores foram objeto direto de investigação arqueológica através de escavações, prospecções e análise laboratorial por esta instituição.

Dentre a produção discente citamos inicialmente a dissertação de mestrado de André Luiz Gomes Soares (2009), intitulada ‘Diagnósticos dos impactos antrópicos em Vila Velha: Proposta para sua preservação e conservação’. Tendo como objetivo principal enquadrar a vila dentro de uma lógica urbanística, o pesquisador evidencia a relevância arqueológica da região e denuncia as consequências da ausência de estudos arqueológicos mais aprofundados no local. Como opções teóricas e metodológicas, apresenta Françoise Choay (2001) para justificar a construção do inventário e diagnóstico dos bens culturais da Vila, além de argumentar a favor da utilização de fontes históricas como alternativa metodológica dentro da pesquisa arqueológica.

Em 2007 foi apresentada a dissertação ‘Arqueologia de uma fortificação: o Forte Orange e a Fortaleza de Santa Cruz, em Itamaracá, Pernambuco’ por Stela Barthel (2007) também ao programa de Pós Graduação em Arqueologia da UFPE. O trabalho

teve, justamente, a intenção de realizar estudo sobre escavações no Forte Orange a partir de informações arqueológicas e arquitetônicas. Apresenta os registros arqueológicos que atestam para os diversos processos de ocupação no referido reduto e evidencia os remanescentes materiais portugueses e holandeses. O texto esmiúça as medidas do forte e descreve detalhadamente as etapas de escavação do mesmo, o que torna essa obra um precioso acervo bibliográfico.

Maria Eleonora Curado defendeu em 2010 a dissertação de mestrado intitulada ‘A Faiança do forte Orange’. Em seu trabalho a pesquisadora buscou realizar análise tipológica das faianças provenientes de escavações arqueológicas realizadas no Forte Orange, onde enquadra as mesmas em categorias de acordo com os atributos físicos da peça como forma, utilização e caracterização dos ornatos gráficos. Para isso estabelece datações relativas através da identificação dos fabricantes. Para ela, as informações levantadas deveriam ser interpretadas de forma contextualizada com outros dados, tanto provenientes da cultura material como relacionados ao meio ambiente. Devendo haver contextualização histórica ao estabelecer as cronologias do acervo, que remontam a desde o início do século XVI.

No artigo ‘O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil’, publicado na Revista de Arqueologia de São Paulo em 1993, o arqueólogo Marcos Albuquerque apresenta análise sobre os dados arqueológicos provenientes das escavações na antiga Feitoria de Cristóvão Jacques e seus arredores, na margem continental do Canal de Santa Cruz em Igarassu. O autor analisou a construção e desenvolvimento das primeiras unidades funcionais relacionadas ao processo de ocupação colonial europeu no Brasil. Tendo essa feitoria articulação direta com a Ilha, pois ela deveria, nas primeiras décadas dos quinhentos, complementar o sistema defensivo da entrada sul do Canal de Santa Cruz, além de funcionar como entreposto comercial de pau-brasil.

Já na obra ‘Fortes de Pernambuco: Imagens do Passado e do Presente’ organizada por Marcos Albuquerque, Veleza Lucena e Doris Walmsley (1999) se apresenta uma espécie de catálogo, baseado em arqueologia e história. O texto é composto a partir de uma coletânea de informações sistemáticas e sintéticas sobre os principais fortes ou redutos no atual estado de Pernambuco; oferecendo dados arqueológicos e históricos sobre as estruturas quando disponíveis. Para Itamaracá o livro apresenta três contextos de interesse na Ilha ao listar o forte Orange, a própria Vila

Velha e o fortim da Catuama como unidades funcionais no sistema de defesa da Ilha de Itamaracá. O material oferece uma gama de informações como coordenadas geográficas, estado de conservação das estruturas arqueológicas, tipo de intervenção realizada no sítio, número de tombamento e registro, entre outras.

Na Ilha de Itamaracá, um dos principais focos das investigações arqueológicas foi o Forte Orange e desde a década de 1990 que o mesmo é alvo de diversas interferências tanto no sentido de estabilizar suas estruturas quanto em relação às escavações arqueológicas. O pesquisador Marcos Albuquerque esteve por trás das principais escavações no local, os resultados dessas pesquisas foram publicados, em forma de artigos científicos, em revistas ou anais de congressos. De maneira geral, a informação arqueológica apontou a existência de duas estruturas, uma ligada ao contexto holandês com suas ruínas identificadas em subsuperfície no pátio da praça de armas e a Fortaleza de Santa Cruz, portuguesa, que prevalece na arquitetura visual do monumento atual. Buscando abranger o alcance temático, Marcos Albuquerque se debruça sobre o estudo de apetrechos bélicos, cerâmica utilitária e cachimbos, também provenientes da escavação no forte. (ALBUQUERQUE, 1993, 1997, 2009, 2010).

Outra importante contribuição ao estado da arte sobre a Ilha de Itamaracá provém dos estudos de História. Um destes trabalhos é a dissertação de mestrado do historiador Guilherme de Souza Medeiros (2001) defendida em 2001 no Departamento de História da UFPE, no auge das discussões acadêmicas sobre os 500 anos de ‘descobrimento’ do Brasil. Nesse estudo, o autor expõe as especificidades gerais que envolviam a arte de navegar no norte do Brasil colonial nos primeiros séculos da sua exploração. A partir dessa pesquisa foi possível entender as características gerais do processo e, principalmente, agrupar informações valiosas sobre a Ilha de Itamaracá como entreposto marítimo, já que o autor mapeia e descreve os principais portos e ancoradouros da Capitania.

Como introdução ao assunto na discussão acadêmica, apresenta-se o trabalho de mestrado do historiador Rustom Lemes de Barros (1981), que também fornece interpretações relevantes sobre a atuação de frotas portuguesas no atual nordeste do Brasil, seu estudo pode ser considerado um pioneiro no assunto em Pernambuco. Apesar de não apresentarem, diretamente, estudo sobre o patrimônio arqueológico da Ilha de Itamaracá, os dois textos se tornam relevantes já que abordam de forma abrangente questões relacionadas à construção e consolidação de um sistema de

navegação inter-regional nas capitâneas do norte. Manuel Correia de Andrade (1999) é a referência mais clássica sobre a Capitania de Itamaracá. Em seu livro ‘Itamaracá: Uma capitania frustrada’ o pesquisador relata alguns aspectos que, na sua percepção, foram cruciais para o insucesso da capitania. No seu estudo busca evidenciar a governança na Ilha de Itamaracá em diversos aspectos, sejam políticos, econômicos ou administrativos, ainda que timidamente desenvolvidos.

Complementa esta discussão, com perspectiva teórica relacionada à história política e econômica, os trabalhos acadêmicos de Luciana de Carvalho Barbalho Velez (2009, 2016), que abordou as nuances políticas que envolviam os processos administrativos na capitania em relação com a comarca de Goiana, no continente. Em suma, os conflitos internos envolvendo a governança local e as especificidades da administração da Capitania de Itamaracá desde o século XVI ao XVIII. Tendo em vista a estreita relação entre o desenvolvimento da cultura material e o fortalecimento das atividades burocráticas e políticas em nível local, essas leituras se tornam indispensáveis para o entendimento do nosso objeto de estudo em perspectiva mais ampla.

Por lançarem mão da análise histórica para estudar faces da cultura material na Ilha de Itamaracá, citamos a equipe de estudos sobre a Ilha de Itamaracá dentro do projeto ‘Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco’ no Laboratório de Arqueologia da Universidade Federal Rural de Pernambuco sob a coordenação da Dra. Ana Lúcia do Nascimento Oliveira. As pesquisas iniciais relacionadas a presente tese tiveram também origem a partir deste projeto citado, através do Programa de Iniciação Científica/CNPq sobre Itamaracá com início no ano de 2006. No âmbito de nossas pesquisas de Doutorado, as atividades foram desenvolvidas no Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe (LAAA/UFS).

O Núcleo de Ensino e Pesquisa Arqueológica da Universidade Federal Rural de Pernambuco (NEPARQ/UFRPE) também contribuiu significativamente para o avanço do conhecimento histórico e arqueológico sobre a Ilha de Itamaracá. Desde 2006, com o projeto já mencionado, a Ilha de Itamaracá se tornou terreno fértil para o projeto sob diversas perspectivas; tendo como um dos principais objetivos estudar a cultura material em zonas costeiras de Pernambuco e a sua relação com a mar. Nesse sentido, a Arqueologia e a História, enquanto disciplinas acadêmicas específicas, articulam-se para viabilizar a

análise, principalmente sobre aos métodos de pesquisa.

Como fruto destas pesquisas também existe uma série de publicações em revistas na área de Arqueologia e História escritos em coautoria entre o autor da presente tese e as coordenadoras do NEPARQ/UFRPE, Dras. Ana Lúcia do Nascimento Oliveira e Suely Cristina Albuquerque de Luna. Dentre as quais destacamos: ‘Na Rota das Navegações: análise do transporte marítimo na Ilha de Itamaracá nos séculos XVI e XVII’ publicado na Revista Clio Arqueológica no ano de 2010 (OLIVEIRA, LUNA, SANTOS, 2010); ‘A Ilha de Itamaracá e a organização da defesa no período colonial’ publicado pelo Cadernos do Leparq em 2014 (OLIVEIRA, SANTOS, 2014); ‘Arqueologia e História Urbana: anotações de pesquisa sobre a Ilha de Itamaracá colonial’, publicado no número dedicado a Arqueologia da Revista de História da Universidade Católica de Pernambuco em 2015 (SANTOS, OLIVEIRA, p.2015).

Em sua dissertação de mestrado intitulada ‘Debaixo de Pedra e Cal: As relações socioeconômicas da Capitania de Itamaracá 1654 – 1763’, o pesquisador Rodrigo Ibson da Silva Oliveira (2014) procurou analisar o contexto de produção e comercialização de cal a partir da Ilha no período colonial. Para tal realizou mapeamento dos principais fornos em seu interior e buscou evidenciar a relação dos mesmos com as zonas produtoras, seus destinos fora da Ilha e também as formas de escoamento da produção. A dissertação foi apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da UFRPE, onde atualmente o pesquisador realiza seu Doutorado sob orientação da Dra. Ana Lúcia do Nascimento Oliveira.

Já no texto ‘Nos fragmentados degraus do tempo: por uma história e memória do patrimônio de Vila Velha de Itamaracá’, a historiadora Nátalli Emanuelli Araújo da Silva (2014) estudou o processo de construção de memórias e identidades a partir do patrimônio cultural de Vila Velha e seu entorno. Uma de suas mais relevantes conclusões é a percepção de que a perpetuação do mito sobre a memória holandesa, na Ilha, está muito mais relacionada a um discurso institucional e social do que necessariamente a cultura material de forma direta. O trabalho da pesquisadora utilizou, além de dados arqueológicos e históricos, informação oral e pesquisa sobre os processos de tombamento locais.

Também por ter sido construída a partir de base sólida dentro das percepções clássicas de Arqueologia Histórica, eurocêntrica e colonialista para construção das

narrativas, o estudo arqueológico sobre a Ilha de Itamaracá sempre tendeu a privilegiar uma visão agrocentrada. Justamente para apresentar uma contrapartida, levando em consideração também esses estudos, é que temos o objetivo de empreender a narrativa com base nos pressupostos da Arqueologia Marítima. Para isso, analisamos o contexto visando evidenciar a função marítima dessas estruturas. Para o arqueólogo australiano Brad Duncan (2006), uma pesquisa baseada nesses postulados deve fugir do binarismo clássico: arqueologia histórica (terrestre) e arqueologia marítima (aquática), para tal sugere a utilização da perspectiva de ‘Paisagem Cultural Marítima’. Esse conceito, esmiuçado por Chister Westerdhal (1992), propõe um ponto de vista onde os usos sociais do litoral, a partir da influência da maritimidade, se processam de forma definida através da interação com o espaço geográfico, sociabilidades, culturas marítimas, tradição pesqueira, materialidades, atividade portuária, dentre outros. Para embasar, existe a contribuição da socioantropologia marítima, que tem em Antônio Carlos Diegues (1998) uma referência ao esmiuçar o conceito de ‘maritimidade’ para explicar como o mar e as interações marítimas se relacionam no imaginário social, nas ligações afetivas, usos e significados dos espaços e também na cultura, inclusive a material.

A conformação espacial dos elementos da cultura material existentes na faixa de praia da Ilha de Itamaracá remanescentes desde os primeiros momentos de exposição do território aos interesses comerciais europeus são um bom exemplo dessa lógica. Nesse local, desde o século XVI, a intensificação da atividade portuária e a própria situação de ilha em que estava inserida Itamaracá proporcionaram uma relação direta entre o mar e os desdobramentos sociais e urbanísticos. A principal ferida desta invasão foi o silenciamento da memória indígena local. Além disso, procuramos expor também como essa maritimidade se processa hoje, tendo em vista os saberes e práticas culturais como também as escolhas urbanísticas atuais.

Em paralelo a esta produção acadêmica, que remonta a diversas faces do patrimônio cultural e da história da Ilha de Itamaracá desde o século XVI, existe uma vasta produção de intelectuais e memorialistas locais que, pelo menos desde a década de 1970, se dedicaram a escrever sobre a Ilha. A maior referência nesse sentido foi escrita por Valdecirio Rodrigues (1971): ‘História de Itamaracá’. Essa obra, apesar de ser embasada numa extensiva pesquisa documental, tem a narrativa embebida nas personalidades do autor. Alves da Mota (1985) em sua obra ‘Itamaracá: o Antigo e Moderno’ confronta o *boom* social do século XX por meio dos reflexos nos modos de

viver das pessoas de sua época, a da década de 1980. A obra apresenta muitos dados políticos para justificar o quão ‘moderno’ era a Itamaracá daquele período. Já Geraldo Granja Falcão, morador da Ilha, escreve, em 1984, o livro ‘Itamaracá: a Ilha dos Cirandeiros’, com forte característica memorialista buscou apresentar a narrativa focada na constituição do itamaracaense em sua relação com a pesca, as festas populares e os costumes locais. O ‘Ilha de Itamaracá’ de Sebastião Costa (1978) tem narrativa intensamente pessoal, o autor percorre os lugares e as tradições locais buscando expor as relações com o mar, principalmente, através da pesca e das tradições. Para finalizar, temos o ‘História e segredos de uma Ilha’ escrita por José Lopes no ano de 1975, onde o autor esmiúça alguns espaços de memória da Ilha de Itamaracá apresentando dados históricos sobre os mesmos, como também retratando os costumes locais.

O objetivo principal da presente tese refere-se ao estudo dos impactos do conceito socioantropológico de maritimidade na cultura material e sociabilidades na Ilha de Itamaracá a partir da imposição do processo de colonização no século XVI. Para tal abordaremos os sítios arqueológicos na faixa de praia do território insular buscando expor os desígnios marítimos dos mesmos. Atrelado a isso, será também abordado como a maritimidade influenciou no patrimônio imaterial e nas dinâmicas sociais ao longo dos séculos. A tese foi estruturada em quatro capítulos que serão apresentados seguir.

Nossa tese se apresenta em quatro capítulos. O primeiro deles intitulado **A Arqueologia e os ambientes aquáticos: rumos da pesquisa** abordará os principais posicionamentos teóricos dentro da Arqueologia Histórica, tendo como base a consolidação de uma paisagem cultural marítima. Para tal, apresentamos também os métodos e as fontes utilizadas para composição dos nossos argumentos no decorrer do texto. O segundo capítulo **O *front* marítimo da Ilha de Itamaracá: rotinas e rupturas** analisará a consolidação de uma paisagem cultural marítima na Ilha de Itamaracá com destaque para o estudo do *front* marítimo atual e sua inserção em um percurso histórico. Para atingir tais objetivos, nos utilizamos de manifestações culturais locais, patrimônio material, fotografias históricas e documentos públicos. Os resultados foram alcançados através da realização de uma prospecção arqueológica marítima que se processou no contorno da Ilha de Itamaracá, onde os elementos relacionados em terra foram sendo inseridos à medida que a navegação ao redor da Ilha se encaminhava.

O terceiro capítulo **O porto de Itamaracá: *waterfront*** analisa um tema chave para nossos interesses: a inserção da Ilha de Itamaracá dentro dos roteiros marítimos coloniais através de seus portos e rotas de navegação. Este item apresenta os dados de pesquisa provenientes das prospecções arqueológicas nas desembocaduras norte e sul do Canal de Santa Cruz para articulá-los com extensiva pesquisa histórica sobre as práticas de navegação nos principais portos e atracadouros locais durante os séculos XVI e XVII. Já no quarto e último capítulo, **A materialização do porto de Itamaracá**, abordamos como a maritimidade se materializou na Ilha de Itamaracá refletindo em um rico patrimônio arqueológico que se distribui entre as praias do território insular. Entre os principais itens analisados estão o Forte Orange e a Vila de Nossa Senhora da Conceição, o que completa o sentido mais amplo do trinômio porto/cidade/defesa intercalados pela navegação.

Nas considerações finais foi abordado como existe uma carência de estudos específicos sobre os sítios arqueológicos da Ilha de Itamaracá e a necessidade de preservação e requalificação do patrimônio cultural local.

CAPÍTULO I

A arqueologia e os ambientes aquáticos: rumos da pesquisa.

1.1. Arqueologia Histórica (marítima)

O interesse pelo passado remoto esteve presente como empenho individual ou coletivo em diversos casos ao longo da história da humanidade. Para exemplificar isto podemos citar Heródoto na antiguidade grega e sua densa produção sobre a história de seu povo. Já sobre os objetos e relíquias antigas, Colin Renfrew e Paul Bahn (1998) elencam um inúmero de casos que remontam escavações ou exploração de lugares históricos em várias civilizações da antiguidade clássica realizadas por curiosos ou mesmo instigadas pelos poderes políticos. A busca por monumentos e documentos antigos perpassou o tempo sob a forma de antiquarismo e depósitos de relíquias como também despertou interesse de poderosos.

Durante os séculos XIX e XX estas heranças históricas eram usadas para fortalecer projetos de nação através da construção de unidades identitárias hegemônicas. Para diversos estudiosos, a base da disciplina arqueológica moderna, mais apegada a rigor metodológico, tem suas origens em meados do século XIX. (RENFREW, BAHN, 1998; FUNARI, 2003, 2005, 2007; TRIGRER, 2004). Isso ocorre pela ebulição de novos pontos de vista articulados ao fortalecimento de bases científicas em outras áreas do conhecimento tais como geologia, biologia e ciências sociais. A guinada ocasionada pela articulação entre o maior conhecimento sobre a estratigrafia e composição dos solos (geografia) ao impacto avassalador causado pelas teorias evolucionistas de Charles Darwin proporcionou uma extrema expansão de horizontes nas ciências sociais de maneira geral e em particular na arqueologia na medida em que o saber acadêmico se afastava dos dogmatismos religiosos marcantes até então. (RENFREW, BAHN, 1998, p.24).

Ainda assim, até a década de 1960 o pensamento arqueológico predominante considerava o trabalho do arqueólogo “a simples coleção, descrição e classificação de objetos antigos” (FUNARI, 2018, p.15). Este enaltecimento do método, ainda de cunho positivista, visava garantir cientificidade a disciplina, onde deveria ser possível extrair o máximo de informação a partir do que foi deixado pelo passado. Arqueólogos como David Clarke desempenharam papel preponderante em difundir a perspectiva de que, sem abandonar a indução, deve ser basilar ao pesquisador o processo de verificação.

Essa Nova Arqueologia, ou Arqueologia Processual, representou um significativo avanço na quebra da antiga visão que privilegiava nos estudos a descrição dos materiais e das tecnologias. A inclusão do aspecto social e ideológico aproximou definitivamente a disciplina da Antropologia.

Com a inserção da Arqueologia nos espaços acadêmicos e seu progressivo fortalecimento dentro de determinadas áreas do conhecimento, Antropologia e História principalmente, houve um significativo avanço sobre as técnicas de campo e as abrangências teóricas relacionadas a interpretação dos objetos escavados. Vale salientar que o desenrolar da arqueologia acadêmica não ocorreu de forma linear e com convergência de pensamentos nos locais onde se desenvolveu efetivamente. Para exemplificar isso basta citar as divergências entre as concepções europeias e estadunidenses sobre a essência interpretativa da Arqueologia enquanto teoria social.

Não cabe aos objetivos deste texto expor as particularidades de cada uma das correntes teóricas que influenciaram os rumos da Arqueologia no mundo. Apesar disto, É importante saber que estas dinâmicas se processaram de diferentes formas em distintos lugares e também a absorção e aceitação destas implicações teóricas foram igualmente diversas. As aproximações com a História ou com a Antropologia, classicamente vistas como ponto de vistas antagônicos dentro da Arqueologia, corresponde a um dos principais elementos definidores destas correntes teóricas.

Atualmente uma visão romantizada sobre a Arqueologia se perpetua no imaginário coletivo fomentado por filmes, games e animações que acentuam o caráter aventureiro da profissão e instigam uma imagem comercial sobre suas atividades (FUNARI, 2018). Estas representações retratam, quase sempre, o cotidiano do trabalho do arqueólogo de forma hiperbólica e deturpada. Se pensarmos no atual estado da arte da disciplina, tendo em vista a opinião de Pedro Paulo Funari, temos que a mesma estuda “a totalidade material apropriada pelas sociedades humanas, como parte de uma cultura total, material e imaterial, sem limitações de caráter cronológico.” (FUNARI, 2018, p.15)

Para atingir tais objetivos o arqueólogo deve valer-se de uma base teórica e metodológica clara que o possibilite responder as perguntas pertinentes ao seu objeto de estudo. Estes cuidados devem ser tomados para evitar paradigmas e verdades pré-estabelecidas que podem levar o pesquisador a conclusões genéricas baseadas em senso

comum e limitadas pelo lugar social do pesquisador. Para tal é preciso deixar claro o que se quer entender sobre o objeto e não meramente descrevê-lo. Para Luis Felipe Bate uma base teórica explícita, coerente e consciente poderá proporcionar ao pesquisador o distanciamento necessário entre objeto e observador nos estudos arqueológicos. Isso porque a Arqueologia, distante do subjetivismo, não constrói necessariamente verdades, mas interpreta realidades. Neste sentido, de acordo com Bruce Trigger (2004):

Ninguém pode negar que a pesquisa arqueológica é influenciada por diversos tipos de fatores. Na atualidade o mais controverso deles vem a ser o contexto social em que os arqueólogos vivem e trabalham. Muito poucos arqueólogos, inclusive entre os que defendem uma visão positivista da pesquisa científica, negariam que as questões por eles elaboradas são, pelo menos em alguma medida, influenciadas por seu meio. (TRIGGER, 2004, p.12)

No Brasil, a arqueologia de cunho científico tem seu desenvolvimento relacionado ao interesse pelos estudos dos povos indígenas nas Américas por parte de pesquisadores oriundos, quase sempre, de fora do país (BARRETO, 2000). No desenrolar do século XX a difusão de museus e centros de pesquisa arqueológica impulsionaram um interesse pelo passado pré-colonial brasileiro buscando reforçar ou negar laços identitários nacionais. Cristiana Barreto, resume que

Rever a história da arqueologia no Brasil é acompanhar o confronto do brasileiro ao longo destes anos com um passado pouco conhecido, que traduz as diversas formas de identificação ou rejeição das raízes indígenas por parte da sociedade nacional, e que nem sempre corresponde a ideais de uma (pré)história nacional. (BARRETO, 2000, p.33)

A convencionalmente denominada ‘Arqueologia Histórica’ corresponde a uma expressiva área do conhecimento dentro da Arqueologia. Pedro Paulo Funari esclarece que a terminologia provém da tradição arqueológica clássica europeia de bases nacionalistas que estabeleceu o surgimento da escrita como critério para separação dos campos de atuação (FUNARI, 2007). A antiga divisão da Arqueologia entre Histórica e Pré-histórica, hoje mais acertadamente chamada Pré-colonial justamente para afastar-se de uma cisão retrógrada (BARRETO, 2000), pressupunha uma dicotomia criticada por Funari (2007) sob diversos pontos, sendo o mais importante deles a divisão do estudo baseado na questão do domínio da escrita.

Pedro Paulo Funari estabelece o estudo da cultura material relacionada a concepção de um Mundo Moderno, através da imposição da presença de potências europeias a partir do século XV na América e na África, como mote inicial da Arqueologia Histórica. Para resumir apresentamos a opinião de Charles Orser:

O período histórico, época estudada pela arqueologia histórica, começa com os europeus e estende-se até o presente. Estes dois [pré-histórico e histórico] períodos históricos existem em qualquer parte do Novo Mundo com presença de europeus. No Novo Mundo o período pré-histórico foi habitado apenas por nativos, enquanto em época histórica outros povos começaram a habitar regiões anteriormente povoadas apenas por nativos. (ORSER, 1992, p.18)

Em síntese, Arqueologia Histórica tal qual concebida hoje diz respeito ao estudo da cultura material, em contexto social e simbólico, referente ao período pós-contato em territórios fora das potências colonizadoras. Isso se refletiu, na história da disciplina, a uma tendência ao enaltecimento de grandes fatos e personagens nos primeiros momentos de sua difusão. Neste sentido “Podemos afirmar que a Arqueologia Histórica na América surgiu através do estudo de estruturas e artefatos que estavam vinculados a uma classe dominante, como, por exemplo, monumentos e locais relevantes para a construção e validação das grandes narrativas” (GHENO, MACHADO, 2013, p.173)

Ao priorizar uma história ‘nacional’ e oficial, assentamentos militares, vilas, cidades, igrejas e instituições de poder local eram preferidos nos estudos de arqueologia histórica. Somente a partir da década de 1960, momento em que as ciências sociais de maneira geral passam por transformações no cerne de seus objetos e objetivos, é que se iniciou na Arqueologia Histórica a dar-se voz a agentes sociais silenciados: “nativos, negros e todos os outros excluídos das narrativas dominantes” (FUNARI, 2005, p.5). Neste sentido:

A luta pelos direitos civis e das minorias atinge a arqueologia histórica mudando seu foco para o passado dos "povos sem história", ou seja, dos escravos africanos, dos trabalhadores imigrantes ou das mulheres e crianças. Minorias até então marginalizadas ou esquecidas tomam o palco central das pesquisas, que agora também são conduzidas por profissionais formados em outras áreas como a antropologia. (COSTA, 2013, p.2)

Tânia Andrade Lima destaca que os primeiros momentos onde se aplicou metodologias da arqueologia para o estudo de “contextos derivados dos colonizadores europeus e seus descendentes ou de seus contatos com populações nativas” (LIMA, 1993, p.225) remonta a primeira metade do século XX no Brasil. Instigados a estudar a história oficial e os grandes fatos ‘fundantes’ da nacionalidade brasileira, perspectiva dominante à época, os vestígios dos primeiros momentos da colonização europeia eram prioridade. Luis Cláudio Symanski (2009) pontua precisamente alguns trabalhos de referência no Brasil em relação a arqueologia histórica nesse período, como também destaca que a formação destes profissionais estava mais ligada ao período pré-colonial. Segundo o autor

Neste período inicial, alguns arqueólogos começaram a dar atenção às reduções jesuíticas dos séculos XVI, XVII e XVIII existentes no sul do Brasil (Blasi 1963; Chmyz 1964; Brochado 1969) e aos sítios de contato do século XVI do litoral nordestino (Albuquerque 1969). (SYMANSKI, 2009, p.279)

Cada vez mais consolidada na Arqueologia brasileira, a Arqueologia Histórica não apresenta consenso em relação aos seus objetos e abrangências temáticas. As décadas fincada no histórico culturalismo, determinou que suas bases no Brasil estivessem ligadas a análises descritivas e classificatórias (LIMA, 2002, p.8).

A virada apresentada a partir da década de 1980 pelo pós-processualismo, com uma reaproximação da dimensão histórica e foco no indivíduo com suas relações sociais tendo como base a cultura material, proporcionou um novo fôlego a Arqueologia Histórica. Para Rosana Najjar estas abrangências só foram realmente incorporadas no Brasil a partir da década de 1990, quando se inaugura “nova fase da Arqueologia Histórica no Brasil, refletida em trabalhos que contemplam: gênero, etnicidade, capitalismo e paisagem” (NAJJAR, 2005, p.17). Em um panorama geral temos que

A perspectiva Pós-processual adubou particularmente a Arqueologia Histórica, fertilizando-a com os princípios da Teoria Crítica, entendendo-a como um empreendimento social e político, e buscando torna-la não apenas politicamente consciente, mas sobretudo um *locus* de atuação política, incorporando com vigor as teorias neo-marxistas. (LIMA, 2002, p.10)

Para Tânia Andrade Lima (2002) este cenário proporcionou um salto qualitativo sem precedentes a Arqueologia Histórica, pois as fronteiras de seu *front* se expandiram significativamente ao abrir possibilidade para diversas outras vertentes interpretativas e dando voz a novos agentes sociais antes minimizados. A saber: “arqueologia da desigualdade, arqueologia da etnicidade, arqueologia do gênero, arqueologia do capitalismo, arqueologia da ideologia, entre muitas outras, perscrutando domínios até então jamais percorridos pelos arqueólogos.” (LIMA, 2002, p.10)

A arqueóloga Maria Dulce Gaspar (2003) realizou um levantamento ao se debruçar sobre a inserção da Arqueologia Histórica no Brasil e sua absorção pelos centros acadêmicos e congressos. A autora percebeu, ao analisar os cadernos de resumo e simpósios temáticos específicos da Arqueologia, que até o final da década de 1987 predominava de forma avassaladora estudos relacionados a contextos pré-colônias, nenhuma discussão objetiva era empreendida ressalvados algumas poucas apresentações deslocadas. Somente em 1987 que ela surge, no “IV reunião da SAB, em 1987, com peso e forte determinação de marcar presença, entre todas as categorias e a que apresenta maior número de contribuições. A partir desse momento, com alguma

oscilação, só vai crescer e se desdobrar” (GASPAR, 2003, p.273) Atualmente a Arqueologia Histórica tem seu lugar demarcado como profícuo campo do conhecimento e já conta há alguns anos com congressos, laboratórios e linhas de pesquisa específicas para discutir suas abrangências temáticas. A densidade e qualidade dos trabalhos realizados reforçam o vigor de suas bases.

Luis Cláudio Symanski (2009), em uma espécie de atualização dos textos síntese de Tânia Andrade Lima (1993, 2002), apresenta novos horizontes abrangidos pela Arqueologia Histórica desde a década de 1990. Para ele, campos temáticos como “povoados e sítios associados a atividade de mineração, lixeiras coletivas urbanas, senzalas, cemitérios, começam a ser pesquisados” (SYMANSKI, 2009, p.6). Além dos clássicos já estudados, como igrejas, fortificações e unidades rurais e domésticas. É possível dizer que temas relacionados a Arqueologia Marítima, Arqueologia Sensorial e Arqueologia da Repressão, por exemplo, difundiram-se densamente nos últimos quinze anos em trabalhos de monografia, dissertações e teses também acompanhando a expansão dos Departamentos de Arqueologia pelo Brasil que se processou nesse período. Luís Cláudio Symanski Completa seu argumento expondo que na contemporaneidade, o escopo teórico que contempla a arqueologia histórica diz respeito a uma diversidade de abordagens agrupadas pelo autor da seguinte forma:

a) continuidade da abordagem histórico-cultural, b) aplicação de métodos e conceitos da arqueologia processual, c) reprodução da abordagem histórico-cultural, porém sob o novo rótulo de abordagem contextual, e d) abordagens críticas e simbólicas, explorando uma diversidade de temáticas relacionadas ao processo de expansão do capitalismo. (SYMANSKI, 2009, p.6)

Para Tânia Andrade Lima (1993; 2002) estas possibilidades esboçadas pela Arqueologia Histórica proporcionou a disciplina fincar bases cada vez mais sólidas em relação ao seu lugar como Ciência Social na medida em que possibilita ao pesquisador “conectar o que as pessoas pensam e acreditam, através da cultura material, a processos históricos na curta, média e longa duração[...]” (LIMA, 2002, p.13). A autora segue explicando que duas grandes vertentes de arcabouços foram evidenciadas: A corrente mentalista e a materialista. A corrente mentalista, a partir da década de 1970 buscou expandir “o conceito de cultura material entendendo-a como produto de esquemas mentais estruturados a partir de oposições binárias” (LIMA, 2002, p.14). Tinha forte influência estruturalista e se posicionava de forma opositora ao processualismo.

A corrente materialista, embora apresente também derivações interpretativas oscilantes ou complementares (LIMA, 2002), apresentou-se como um dos mais comuns dentro de abordagens sobre a chamada Arqueologia Histórica do Mundo Moderno (ORSER, 1996). Inicialmente influenciada pela Teoria do Sistemas de Walleinstain na década de 1970, buscou teorizar o funcionamento da sociedade como um sistema composto por subsistemas que formam um todo complexo. Isso aplicado a percepção de materialismo e capitalismo tendo como base os processos expansionistas a partir do século XV, ao exportar modos de vida em escala global, adaptando-os.

Essa percepção, apesar de realizar importantes avanços a consolidação da tendência de pensamento, pode ser considerada problemática se levarmos em consideração que a mesma facilmente reproduz padrões eurocêntricos e negligência as trocas culturais. Um exemplo são as análises baseadas em teorias sistêmicas que repercutiam conceitos estáticos como o de ‘aculturação’ para se referir ao período de contato e pós-contato no nordeste do Brasil. Serge Gruzinsky (2001) ao analisar estas mesmas tendências globalizantes do ponto de vista da cultura material e dos costumes que se desenrolaram durante a Época Moderna nas Américas, conclui que as apropriações, adaptações e ressignificação desses elementos no cotidiano do Novo Mundo são muito mais complexas do que supunham os antigos pesquisadores ao expor o conceito de ‘Pensamento Mestiço’.

É dado, após reformulações e adaptações, a corrente materialista fez grande escola na Arqueologia Histórica. Charles Orser (1992, 1996) pode ser considerado uma das principais referências para concepção de ‘Arqueologia Histórica do Mundo Moderno’ na atualidade. No Brasil, o arqueólogo Pedro Paulo Funari (2003, 2005, 2007, 2018) também se constituiu em referência sobre o assunto. Ao abordar a necessidade de os arqueólogos históricos tratarem os sítios arqueológicos como fruto de comunidades históricas, construídas ao longo de séculos de interação, Charles Orser coloca que “Arqueologia Histórica deve ser pensada como um campo global e amplo, que vê o mundo além do sítio.” (ORSER, 2012, p.185)

Mais distante destes conceitos estáticos e limitados que marcaram os primeiros momentos dessa corrente, Charles Orser defende um ponto de vista mais abrangente e menos elitista ao apontar que a Arqueologia Histórica se refere ao “estudo arqueológico dos aspectos materiais, em termos históricos, culturais e sociais concretos, dos efeitos do mercantilismo e do capitalismo que foi trazido da Europa em fins do século XV e

que continua em ação ainda hoje.” (ORSER, 1992, p.23). Tendo como ponto de impulso inicial o processo de colonização imposto pelas potências europeias em diversas partes do mundo, as abordagens centravam-se TAMBÉM em entender esta nova configuração social pelo olhar dos silenciados: quilombos, assentamentos rurais, mineração.

O objeto de estudo da presente tese está relacionado intrinsecamente aos objetivos da hoje chamada ‘Arqueologia do Mundo Moderno’, já que as relações sociais que refletiram as culturas materiais e apropriações da paisagem na Ilha de Itamaracá são reflexo também das ações de colonizadores europeus empreendidas nas Américas. Estas imposições, adaptadas e ressignificadas na Ilha, refletem poderes e sociabilidades articulados a um modo de vida com contornos europeus. Ou seja, as escolhas urbanísticas, utensílios domésticos, material bélico, manejo de recursos naturais, apropriações sobre o espaço entre tantos outros exemplos. A Ilha de Itamaracá e seus arredores era densamente ocupada por indígenas que foram silenciados e segredados a partir da consolidação dessas engrenagens.

Logo na apresentação do livro ‘Introdução a Arqueologia Histórica’ publicado por Charles Orser (1992), Pedro Paulo Funari expõe que a cultura material poderia dar conta de dar voz a indivíduos silenciados pela história oficial. Em defesa de uma abordagem materialista para a Arqueologia Histórica, Funari argumenta que por este seu caráter político, caracteriza-se pelo ‘estudo do poder’, remontando a etimologia da própria palavra Arqueologia. Para resumir: “A arqueologia histórica pode, portanto, contribuir significativamente para uma mais completa compreensão da sociedade brasileira, reconstruindo através dos artefatos, vozes abafadas, práticas esquecidas, culturas reprimidas.” (ORSER, 1992, p.11).

Muitas vezes determinados segmentos sociais específicos fogem aos registros históricos mais amplos e somente através da cultura material podem ser resgatados. Utilizando os exemplos apontados por Rosana Najjar para ilustrar esta questão podemos ter uma noção do que queremos dizer – garrafas com formato fálico em convento europeu ou restos animais provenientes de caça em fortificações norte americanas onde a prática era rigorosamente proibida, por exemplo (NAJJAR, 2005, p.18). Trazendo para contexto do Brasil o exemplo também se torna lúdico para o assunto:

Os escravos no Brasil do século XIX, por exemplo, embora tivessem a liberdade de expressão cerceada, resistiam muitas vezes de maneira silenciosa. É o caso de decoração encontrada em cachimbos por eles usados que reproduz símbolos das etnias a que pertenciam. Podiam fumá-los sem

que os senhores e capatazes percebessem que ali, naquele pequeno objeto, havia um ato de resistência. Estas manifestações que residem no silêncio aparente dos elementos materiais constituem o domínio da arqueologia. (NAJJAR, 2005, p.18)

O livro clássico de Serge Gruzinski (2001) ‘O pensamento mestiço’ apresenta uma infinidade de outros exemplos similares em relação as formas de resistência e ressignificação sobre a imposição aos nativos americanos dos padrões culturais europeus. Para Gruzinski entender o momento da conquista como intensamente turbulento, com desordem e caos é indispensável para se fugir de uma abordagem meramente colonialista. ‘Sou um tupi tangendo um alaúde’ é a frase referida pelo autor para justificar seus argumentos.

Na ‘Encyclopedia of Historical Archaeology’ editada por Charles Orser (2002) existe uma contrapartida sobre os objetos da subdisciplina em relação a seus objetivos. Esta citação expõe uma visão mais clássica da Arqueologia Histórica ao apontar duas correntes interpretativas como possíveis caminhos na área: estudo de sociedades letradas como um todo ou estudo dos processos sociais decorrentes da expansão colonial europeia a partir do século XV. Essas visões não são excludentes, ao contrário, correlacionam-se.

Historical archaeology is an inherently interesting field from a purely intellectual point of view because it can be defined in two, somewhat distinct, ways. It can be defined as the archaeological investigation of any past culture that has developed a literate tradition; or it can be viewed as the study of the ‘modern world’, the historical and cultural conditions that have shaped our world since about AD 1500. These definitions of historical archaeology coexist and are not mutually exclusive, and both are widely used by the archaeologists of history. (ORSER, 2002, p. XVII)

Na definição do verbete ‘Arqueologia Histórica’ do Dicionário do Patrimônio Cultural elaborado pelo IPHAN existe também uma caracterização para a disciplina que, pela força de ter sido elaborada por uma instituição de referência em relação a metodologias, deve ser mencionada. Após realizar a ressalva de que a arqueologia histórica deve se dedicar ao estudo de sociedades com escrita ou registros documentais, o verbete completa:

A Arqueologia Histórica analisa as transformações sociais recentes e suas consequências para a formação de um registro arqueológico que explique essas alterações, perceptíveis de um ponto de vista de um materialismo histórico e também de um prisma que evidencie as mudanças ideacionais dos diversos grupos que formam a sociedade brasileira. A Arqueologia Histórica permite contribuir com a elaboração de explicações que deem conta das mudanças na paisagem brasileira e que, sobretudo, versem sobre estas

alterações realizadas por diversos agentes que compõem a matriz multicultural nacional.⁵

Uma das principais características pertinentes a Arqueologia Histórica enquanto metodologia refere-se ao uso de informações documentais, pictórica e relatos orais (ORSER, 1992). Na medida em que estas informações, uma vez acessadas, contribuem para a tessitura do contexto social ao qual se inserem os objetivos da pesquisa arqueológica, constituem-se em valiosos complementos na construção de uma narrativa coerente em relação a qualquer período ou contexto histórico. A aproximação da Arqueologia Histórica com fontes utilizadas também pela História é motivo de discussões ainda hoje que giram em torno das abrangências temáticas de cada campo. Para Charles Orser, “The combination of ‘historical’ and ‘archaeological’ information has been a constant topic within historical archaeology, and it is something that historical archaeologists of many backgrounds continue to explore.” (ORSER, 2002, p.XVIII)

Essa discussão tem base também em um entendimento do escopo da própria ciência arqueológica de forma mais ampla. O caráter de colecionismo, classificação e seriação de objetos que predominava pelo menos até a década de 1960 nos estudos de Arqueologia ajudou a reforçar uma visão estereotipada deste campo do saber muitas vezes apenas como uma ferramenta auxiliar da própria História, da Antropologia e da Sociologia (FUNARI, 2018, p.15). Com a consolidação de suas bases teóricas e rigor metodológico, esta visão já pode ser considerada ultrapassada. Para a arqueologia histórica essa questão se torna particularmente frágil já que existe uma aproximação com fontes e objetos de pesquisa que torna os campos especialmente próximos.

As dimensões históricas e antropológicas da Arqueologia suscitam calorosos debates e corresponde a um grande enclave conceitual já que, a depender das influências teóricas mais vigentes (europeia com tendência mais histórica e norte-americano mais próxima da Antropologia), as vertentes podem convergir nos estudos arqueológicos (FUNARI, 2018, p.8). Pedro Paulo Funari lembra que cada vez mais no cenário atual “arqueólogos e antropólogos consideram que se almeja uma ciência humana com fundamentação histórica, e os historiadores, por sua parte reconhecem que a

⁵<http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/63/arqueologia-historica#:~:text=A%20Arqueologia%20Hist%C3%B3rica%20analisa%20as,diversos%20grupos%20que%20formam%20a>. Acesso em 15/09/2020.

investigação antropológica e arqueológica se tornou crucial para a própria história.” (FUNARI, 2018, p.8).

A esquizofrenia dessa discussão, quando tomada como aspecto limitar de uma ou outra disciplina ou para subjugar-las em detrimento, não pode contribuir para o avanço da ciência. Em relação a Arqueologia Histórica especificamente, “há um reconhecimento de que a História é um elemento vital para a interpretação arqueológica e que os arqueólogos devem combinar o uso da cultura material com a documentação escrita.” (FUNARI, 2018, p.8). Para Charles Orser o conhecimento sobre a cultura de um determinado contexto arqueológico nada faz sentido sem uma interpretação histórica complementar; ao mesmo tempo, o conhecimento histórico sem a percepção de cultura se torna igualmente vazio. Em resumo:

Questões históricas e antropológicas não podem ser, necessariamente, opostas, já que a maior parte das questões antropológicas possui uma base histórica, e muitas questões históricas envolvem problemas claramente antropológicos. Bons arqueólogos deveriam ser capazes de estudar ambos os tipos de questões referentes a seus sítios.” (ORSER, 1992, p.27)

A crítica ao documento, ou a evidência, deve ser ponto de convergência em todos os campos do conhecimento que busquem lidar com registros históricos. Michel de Certeau (2010), no clássico ‘A escrita da História’ eleva o documento a categoria de objeto cultural e aponta como o fazer historiográfico converte o objeto em documento na medida que se processa a análise do pesquisador.

Em história, tudo começa com o gesto de separar, de reunir, de transformar em documentos certos objetos distribuídos de outra maneira. Esta nova distribuição cultural é o primeiro trabalho. Na realidade, ela consiste em produzir tais documentos, pelo simples fato de recopiar, transcrever ou fotografar estes objetos mudando ao mesmo tempo o seu lugar e o seu estatuto. (CERTEAU, 2010, p.81)

A utilização de fontes documentais não desprestigia o trabalho do arqueólogo e muito menos torna a pesquisa menos ‘arqueológica’, pois os limites das disciplinas não são estáticos; são definidos por padrões metodológicos e teóricos rigorosos e pelas perguntas realizadas aos conjuntos de dados, entre eles, o documento. Neste sentido,

O que distingue [os arqueólogos] dos historiadores, neste caso, é a metodologia empregada para o desenvolvimento da pesquisa, própria da arqueologia e não da história. Cada área do conhecimento tem sua forma de investigação. (NAJJAR, 2005, p.16)

Tendo em vista que nem as fontes escritas e nem os artefatos provenientes da cultura material podem abarcar a totalidade da realidade social, uma abordagem de convergência pode possibilitar um maior entendimento das sociedades históricas.

(CERTEAU, 1992; BURKE, 1982; FUNARI, 2003, 2005, 2007, 2018; ORSER, 1992, 1996, 2002). Não se pode negar e nem se deixar de levar em consideração que a documentação escrita na maioria das vezes privilegia discursos específicos geralmente relacionados a classes dominantes, o que proporciona de forma avassaladora o silenciamento de muitas vozes; mas ainda assim pode auxiliar no entendimento do contexto. Para Kathleen Deagan:

El potencial único de la arqueología histórica no sólo yace em su capacidad para responder preguntas de interés arqueológico y antropológico, sino también em su habilidad para brindar información arqueológica no disponible a través de documentos o cualquier otra fuente. (DEAGAN, 2008, p.83)

Entretanto, o estudo exclusivo da cultura material destas mesmas sociedades históricas sem uma contrapartida com um contexto evidenciado a partir de uma investigação histórica provavelmente iria cair no maniqueísmo dos erros passados em evidenciar análises pautadas em seriação, classificação e tipologia de objetos. O pesquisador deve realizar as perguntas pertinentes ao *corpus* amplo que tem a sua disposição para tecer narrativas adequadas ao seu objeto de pesquisa respeitando as abrangências de sua área de atuação. Para completar “As responsabilidades de historiadores e arqueólogos são muito similares pois compartilham um mesmo objetivo: a sociedade no passado e no presente, suas características e dinâmicas.” (FUNARI, 2018, p.12).

A Arqueologia Histórica com base materialista, de inspiração marxista e neomarxista, tem como principais tendências interpretativas (que não necessariamente são antagônicas, mas se complementam) a ‘Arqueologia do Capitalismo’ e a ‘Arqueologia do Mundo Moderno’. A arqueologia do Capitalismo tem como principal característica uma interpretação dialética que busque expor as relações de exploração, por isso capitalistas, nos processos de expansão de fronteiras econômicas para consolidação de um ‘globalismo’ que deveria se refletir na padronização da cultura material. Tendo uma agenda política mais evidente, essa tendência parte do pensamento de que mais do que entender as sociedades históricas, a Arqueologia deve ser também uma ferramenta capaz de modifica-las no presente. A particularidade na utilização da referência capitalista no escopo da Arqueologia Histórica exerce influência ainda hoje nos ramos da disciplina, seja na abordagem empreendida aos artefatos como na tendência universalizante nos resultados das pesquisas. Como destacou Pedro Paulo Funari:

Arqueólogos históricos têm focado na expansão europeia e no colonialismo, nos mecanismos relacionados de dominação e de resistência, e nas formas econômicas e políticas daí geradas, particularmente o avanço do capitalismo. Tais estudos são de orientação universalista e propõem caracterizar a arqueologia histórica como o es tudo de um sistema de mundo coerente, de um tipo ou de outro, caracterizado por possuir, por todo o globo, formas semelhantes de organização econômica e política. (FUNARI, 2007, p.50)

Tendo em vista que a análise do cotidiano de sociedades históricas através da cultura material passa necessariamente pela questão da tendência a uniformização de objetos e costumes pela imposição das relações capitalistas, cabe ao arqueólogo estudar as nuances em micro escala nos sítios arqueológicos para evidenciar as permanências, rupturas e ressignificações envolvidas nesse processo.

A perspectiva adotada por Charles Orser (1996), apesar de incorporar de forma mais crítica a concepção de capitalismo como conceito globalizante, resulta de uma junção de aspectos sociais macro estruturados de forma universalizante através das engrenagens econômicas que viabilizaram a concepção de Mundo Moderno e que continuam em ação ainda hoje. Tendo como base os processos expansionistas que movimentaram as potências europeias a diversas partes do globo a partir do século XV, Charles Orser caracteriza seus principais elementos estruturantes: Eurocentrismo, Capitalismo, Colonialismo e Modernidade.

Sobre o conceito de Colonialismo, Charles Orser aponta já inicialmente que a Arqueologia Histórica e Colonialismo tem uma aproximação desde a concepção dos termos entre meados do século XX (ORSER, 1996, p.58). Esta noção de Colonialismo, tal qual empreendida nestes momentos iniciais, apontava que a mesma se referia ao estudo da transposição de formas de vida com padrão europeu para lugares desconhecidos fora da Europa. O conceito se tornou difundido nos estudos sobre Arqueologia Histórica já que os primeiros interesses da disciplina, em sua consolidação nas Américas, buscavam justamente desvendar o passado colonial europeu para ressignificar os ideários nacionais. (ORSER, 1996, p.59)

Para Charles Orser, Colonialismo está diretamente ligado ao estudo da expansão europeia pelo mundo, seus objetos, edifícios, e formas de se relacionar com um ambiente inicialmente hostil. Essa tendência levou a recorrência de conceitos como o de ‘aculturação’, que pressupõe transposição cultural, em diversos trabalhos de Arqueologia Histórica pelo mundo. O predomínio de interesse por artefatos específicos europeus como faianças, grés, cachimbos e moedas também é uma característica

recorrente desse tipo de abordagem baseada no conceito mais clássico do Colonialismo aplicado a Arqueologia Histórica. Esta influência também pode ser observada retomando a história da Arqueologia Histórica brasileira nas décadas de 1970 e 1980 quando se privilegiava abordagens histórico-culturalistas em que os artefatos deveriam ser processados em pormenores.

Não é preciso abstrair muito para concluir que esta percepção costuma excluir completamente o elemento indígenas e africano das narrativas. Ao privilegiar o discurso do dominante, a abordagem Colonialista destes períodos contribuiu para silenciar as vozes dos povos nativos ao aborda-los de forma geralmente passiva em relação as tessituras das configurações sociais no 'Novo Mundo'. A expressividade da materialidade dos povos nativos e da cultura africana de períodos de contato e pós contato atrelado a avanços nas abrangências teóricas da Arqueologia não permitiram que esta história fosse completamente silenciada já que “the artifacts are visible, tangible reminders that native men, women, and children felt the very real effects of colonialism. (ORSER, 199, p.62). Para Charles Orser, porém, os efeitos do Colonialismo neste quesito são inexoráveis.

A virada se dá através da percepção de que o colonialismo não se procedeu de forma unilateral. Ou seja, existiram trocas culturais em níveis intrínsecos que inviabilizam a afirmação de que o Colonialismo se processou unicamente através da transposição de padrões de vida pré-estabelecidos sem levar em consideração o fato de que houve um choque de realidades completamente distintas que articuladas em escala global consolidaram novos modos de vida. Em resumo, “Colonialism cannot be understood strictly as the transfer of ideas and objects from Europeans to non-Europeans, from "us" to "them".” (ORSER, 1996, p.65)

Charles Orser completa a discussão sobre o conceito de colonialismo alertando de que a sua utilização de forma equivocada pode transformar a Arqueologia numa ferramenta dos donos do poder para perpetuar seus discursos de dominação imperialistas ou mesmo justifica-los. Para exemplificar a situação, Orser expõe a questão nazista na reprodução de seu passado pré-colonial adequado para servir a um ideário nacional.

Colonialism is merely a consequence of imperialism - all those ideas, attitudes, and beliefs that allow an empire to justify its rule over a distant land. We must not lose sight of the idea that archaeologists and anthropologists carry with them the baggage of colonialism. That

archaeology can be used to subvert history in the effort to create a past that proves the "right" of colonialism is shown perhaps most dramatically by the ways the Nazis presented prehistory both at home and in the lands they conquered. (ORSER, 1996, p.65)

Ao encerrar a discussão sobre colonialismo, Charles Orser expõe que “colonialism is men and women from one place confronting men and women in another place. these interactions created wonder, fear, apprehension, misunderstanding, cooperation, and a host of other emotions and reaction.” (ORSER, 1996, p.66). Neste ponto de vista o autor reporta a discussão para o campo do não material, das experiências do contato entre pessoas distintas que compartilham, impõem e ressignificam experiências para garantir sociabilidade frente ao novo horizonte que se descortina com a experiência e violência do contato.

Para Charles Orser, o Eurocentrismo é a consequência mais direta do Colonialismo. Este, o Eurocentrismo, ou a tendência a enxergar as coisas pela ótica do colonizador, do europeu, está intrinsicamente relacionado ao desenvolvimento da Arqueologia Histórica em sua percepção clássica (ORSER, 1996). Mas esta característica nem de longe é uma exclusividade da Arqueologia. A tendência eurocêntrica permeou e ainda permeia a construção de narrativas ‘europeizadas’ e ocidentais na História, Sociologia e Geografia entre outras, de todas as áreas do conhecimento. Além disso, a percepção de predispor a Europa no centro irradiador ainda é enraizada no senso comum e determina padrões em escala globalizante.

Ao trazer a discussão para a esfera acadêmica, especificamente a Arqueologia Histórica, Charles Orser faz a ressalva de que Eurocentrismo engloba em sua definição muito mais do que pensar a Europa como centro das coisas (ORSER, 1996). Tendo em vista que a percepção clássica de Arqueologia Histórica justamente estipula o ápice da expansão europeia pelos territórios fora deste continente a partir do século XV como o ponto de partida para a disciplina; evitar, ou expor de forma crítica o eurocentrismo em seus objetos de pesquisa é uma realidade quase inerente ao pesquisador da área. Ou pelo menos deveria ser. Justamente desse complexo é que ainda perdura no senso comum a imagem de que a Arqueologia Histórica estuda as ‘coisas’ europeias pelo mundo.

A face mais cruel do Eurocentrismo imposto a interpretação social foi o silenciamento dos povos nativos nas Américas e os africanos expropriados de suas terras quase sempre minimizados ou estereotipados nas narrativas predominantes. Justamente ao buscar se diferenciar da Arqueologia ‘pré-histórica’ que a Arqueologia

Histórica nestes momentos iniciais – década de 1960 – buscava se fixar como o estudo do não-nativo, ou o estudo do europeu em territórios fora da Europa, pela ótica das materialidades. (ORSER, 1996, p.66) Vale destacar que já a algumas décadas existe intenso movimento para priorizar estudos e pontos de vista não completamente relacionados a percepção do dominante. A saber, Arqueologia da Diáspora Africana e Arqueologia do Contato. Gênero, repressão, imaginário também são campos cada vez mais sólidos de contestação a estes discursos viciados na arqueologia histórica.

Dito isso, esperamos que tenha ficado claro como o eurocentrismo justifica o colonialismo na medida em que ambos estiveram relacionados aos processos sociais e acadêmicos que envolvem o surgimento e fortalecimento da arqueologia histórica. Mais amplamente ainda, os conceitos integram a concepção ‘Mundo Moderno’ ao estabelecer marcos em diversas áreas do conhecimento.

A principal força motriz de todos estes aspectos que temos discutido até agora foram impulsionadas pelo fortalecimento das relações capitalistas, segundo Charles Orser. A emergência do capital como elemento globalizante, a partir da Modernidade no século XV, proporcionou profundas mudanças na vida material das pessoas. A relação com o dinheiro, com as ferramentas e relações de trabalho, com as escolhas urbanísticas mudou drasticamente a partir desse período e segue até hoje se transformando a cada dia. Mathew Johnson (1996) em seu ‘An Archaeology of capitalism’ abordou como a arquitetura das casas nos diferentes setores dos meios de produção na Inglaterra da Época Moderna foram sendo adaptadas as realidades comerciais e as novas relações de trabalho ao longo do tempo. No clássico de Fernand Braudel (1984) ‘O mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II’ (publicado em 1949) indicam-se minuciosamente como a vida material das pessoas nas potências europeias modernas foram alteradas drasticamente ao longo do fortalecimento das relações capitalistas. Neste momento nos apropriamos da citação de Peter Linebaugh (1983), no texto ‘Todas as montanhas atlânticas estremeceram’, onde o autor apresenta tanto as divisões clássicas do Capitalismo em perspectiva histórica como a sua relação com a vida material:

O que particularmente distingue o capitalismo das formações sociais anteriores (“selvagens”, “bárbara”, “rude” de acordo com a classificação do Iluminismo; “antiga”, “oriental” e “feudal” conforme a classificação de Karl Marx) é ser ele sempre impulsionado a revolucionar o modo de produzir a vida material. (LINEBAUGH, 1993, p.31)

Justamente por esse aspecto que entender as relações capitalistas envolvidas nos processos históricos que constituem os objetos de pesquisa da Arqueologia Histórica se tornam tão importantes para a disciplina. Tanto que para Charles Orser (1996) Arqueologia Histórica é a arqueologia do surgimento e desenvolvimento do capitalismo. O autor frisa, porém, que o arqueólogo não deve entender esta relação como tendo reflexo exclusivamente na vida material, ao contrário disso, as vivências culturais e as ideias, atitudes, percepções e crenças é que constroem estas materialidades específicas. Entender, portanto, as formas de dispersão do Capitalismo pelo mundo correspondem a um importante escopo da Arqueologia Histórica. Os agentes que constituem essas relações (europeus, nativos americanos, africanos), através de suas interações, é que compõem o cenário principal estudado pela Arqueologia Histórica. Sobre o mundo Moderno, Charles Orser indica que o mesmo se constitui a partir da união entre Capitalismo, Eurocentrismo e Colonialismo.

Entendemos que a Ilha de Itamaracá corresponde a um microcosmo onde todos estes elementos se processam desde o início da colonização no território insular pelas potências europeias nas primeiras décadas do século XVI. Neste local e em seus arredores, o nativo indígena e o africano escravizado foram obrigados a interagir com franceses, holandeses, portugueses, ingleses, espanhóis entre outros. Nossa abordagem de Arqueologia Histórica buscará evidenciar as materialidades reflexo deste cenário tendo em vista uma perspectiva marítima. A Arqueologia Histórica Marítima se caracteriza justamente por buscar expor a vida material como reflexo de relações sociais com o mar dentro do escopo da Arqueologia Histórica. Nas palavras de Joe Flatman e Mark Staniforth (2006):

Historical maritime archaeologists also increasingly examine terrestrial sites, structures and landscapes: places that are not underwater but that are related to maritime activities such as lighthouses, port constructions, shore-based whaling stations or wider coastal, Lakeside or riverside maritime landscapes. (FLATMAN, STANIFORTH, 2006, p.168)

A linha de costa, ou a faixa de praia, será a tônica principal de nossa narrativa ao buscar estabelecer um paralelo entre diferentes momentos históricos para evidenciar as permanências e rupturas envolvidas na interação entre as pessoas com o mar da Ilha de Itamaracá. Pretendemos entender como isso influenciou nas escolhas urbanísticas coloniais, como também ainda hoje a maritimidade se apresenta material e simbolicamente na Ilha.

A partir de meados do século XX muitas áreas do conhecimento nas ciências humanas passaram por renovações e revisões em seus escopos teóricos e posicionamentos metodológicos (DURAN, 2008, p.36). A necessidade de se firmar enquanto ciência e a construção de um padrão bem definido de atuação compatível com as ciências naturais e biológicas era parte determinante neste processo de consolidação. Além dos métodos, uma série de novas possibilidades de pesquisa também surgiram.

A temática marítima como objeto de estudo é também fruto deste contexto, como apontou Leandro Domingues Duran ao destacar que “A partir dessa data, a sociologia, a antropologia e a história, entre outras, passaram a se dedicar ao estudo dos seres humanos e de sua relação com o ambiente marítimo de uma forma e principalmente a partir de uma perspectiva até então não explorada.” (DURAN, 2012, p.20). O autor segue o texto indicando que antes desta emergência, o mar era utilizado apenas como pano de fundo para outros acontecimentos.

Na Arqueologia, a opção por estudar os contextos de forma mais específica através de uma aproximação com a antropologia, propostos pela Nova Arqueologia, desencadeou também a ampliação das temáticas de pesquisa. Em relação ao mundo náutico podemos situar o desenvolvimento da Arqueologia Marítima como reflexo deste movimento. A anterior abordagem, que privilegiava o particularismo histórico, deu progressivamente lugar a uma análise mais contextualizada onde a construção de materialidades começava a ser analisada com enfoque nas relações sociais estabelecidas pelo Mar. Assim, “Não mais apático e estático, este ambiente passou a ser considerado como um fator importante para a compreensão de certas culturas e/ou particularidades do comportamento humano; o ‘mar’ tornava-se ‘Mar’.” (DURAN, 2012, p.21). Este novo impulso viabilizou o estudo da Arqueologia Subaquática como campo de pesquisa. (RAMBELLI, 2002, p.37).

Avaliamos que os estudos históricos relacionados as ligações ultramarinas proporcionadas pelo Oceano Atlântico na Época Moderna também podem ser consideradas como reflexos da emergência destas novas possibilidades de pesquisa nas ciências humanas. Além disso, a forma como muitos autores utilizam-se da função do próprio Oceano como delineador de culturas (inclusive materiais) o situam em posição central dentro dos debates (LINEUBAUG, REDICKER, 2008; BOXER, 2002; POLONIA, 2002, 2010; BARROS, 1997, 2002). A Ilha de Itamaracá esteve inserida, através de sua zona portuária, nas rotas marítimas da Época Moderna, que a interligava

a um complexo sistema de redes de influência determinando inclusive seu desenvolvimento material. Justamente estes elementos que buscamos evidenciar em nossa pesquisa

A relação entre os seres humanos e o ambiente aquático esteve intimamente ligada as características culturais da própria humanidade ao longo de sua história. Gilson Rambelli (2002) ressaltou como os cronistas no Brasil do século XVI se impressionaram ao perceber a destreza dos nativos indígenas com a pesca, inclusive submersa. Além disso, muitos indícios desta relação podem ser atestados em sítios arqueológicos, como por exemplo os sambaquis que contêm restos de moluscos e peixes só acessíveis em grandes profundidades compondo a dieta.

Os restos materiais destas interações compõem o que cientificamente se chama de artefato, objeto de estudo dos arqueólogos. Ao longo da segunda metade do século XX, como abordaremos adiante, a Arqueologia acadêmica começou a se interessar também por estes contextos aquáticos. A partir daí, métodos e técnicas específicas foram sendo desenvolvidas para lidar com sítios submersos ou na zona costeira. A finalidade das análises propostas a seguir será a busca por estabelecer um panorama geral sobre como a Arqueologia esteve lidando com estes tipos de sítio nas últimas décadas.

O processo de exploração científica dos mares e oceanos em perspectiva arqueológica esteve intimamente ligada a própria história do mergulho profissional. A necessidade de se transpor a limitação imposta pelo ambiente aquático era uma questão latente e a partir da década de 1940 moveu esforços de pesquisadores e curiosos no sentido de desenvolver um método de mergulho satisfatoriamente seguro e eficiente para atuação submersa (RAMBELLI, 2002, p.23). Gilson Rambelli (2002, p.25) lembra que o primeiro registro de mergulho foi realizado com capacete de madeira e viseira de vidro no ano de 1535 na Itália. A partir de então as técnicas da atividade foram se aprimorando progressivamente, sendo no século XVIII que a tecnologia do mergulho com escafandro pesado começa a ser aprimorada e aplicada de forma mais difundida a partir do início do século XIX, inclusive na recuperação de artefatos submersos.

Foi a partir do desenvolvimento do sistema AQUALUNG (Equipamento de mergulho autônomo) na década de 1940 por Jacques Cousteau, oficial da Marinha Francesa, e o engenheiro canadense Émile Gagnan que o mergulho científico realmente

começou a ser viabilizado. O sistema proporcionou a possibilidade de mergulhar de forma independente e com movimentos livres. Logo, o equipamento utilizado ainda hoje com poucas alterações permitiu um grande impulso na exploração de contextos arqueológicos submersos, ainda que a atuação sobre estes achados estivesse muito mais relacionada a ação de caçadores de tesouro e colecionadores do que necessariamente acadêmicos (RAMBELLI, 2002).

A atuação do arqueólogo norte-americano George Bass entre os anos de 1961 e 1964 é considerada a primeira intervenção arqueológica sistemática em sítio submerso através das técnicas de mergulho autônomo (RAMBELLI, 2002, p.30). Um dos principais diferenciais da pesquisa é que os próprios arqueólogos eram responsáveis pelo trabalho de campo e realizaram as atividades de mergulho e intervenções *in situ*. Este fator, associado ao rigor científico empregado por George Bass, o colocam como o pioneiro de um ramo de pesquisa que viria a se popularizar com o termo “Arqueologia Subaquática” (DURAN, 2012, p.19).

Na introdução do livro clássico de George Bass intitulado ‘Arqueologia Subaquática’, o autor esclarece sua opinião sobre a abrangência semântica do termo Arqueologia Subaquática. Assim, Bass discute a utilização do termo ‘subaquático’, reconhecendo as suas restrições, em uma citação que se tornou clássica:

Claro que à arqueologia subaquática devia chamar-se simplesmente “arqueologia”. Aos que trabalham no topo o monte Nimrud Dagh na Turquia não chamamos “arqueólogos de montanhas”, como também não designamos por “arqueólogos de selva” os que trabalham em Tikal, na Guatemala [...] Será o estudo de um navio antigo e da sua carga diferente do levantamento e estudo das muralhas derrubadas de um antigo porto? [...] A finalidade em todos estes trabalhos é a mesma. Tudo é Arqueologia. (BASS, 1969, p.17)

Nesta obra, George Bass realiza uma análise sobre os métodos e técnicas que envolvem o trabalho subaquático. Desde as imposições proporcionadas pelo meio aquático até o processo de prospecção e escavação neste ambiente. O autor também analisa a forma como deve se processar o levantamento dos artefatos. Além disto, ainda apresenta uma série de informações sobre equipamentos e ferramentas utilizadas pelo arqueólogo subaquático. Portanto, a obra torna-se uma importante referência apesar das revisões teóricas realizadas com o passar do tempo.

George Bass defendia que na análise do mundo náutico, aqui expressamente relacionadas as embarcações naufragadas em mares e oceanos, deveria prevalecer o particularismo histórico. No qual um processo de escavação rigoroso e o mais ampliado

possível proporcionaria realizar uma descrição exaustiva dos sítios (BASS, 1983). A partir de então existiriam elementos arqueológicos suficientes para a caracterização de quem eram aquelas pessoas que circulavam na embarcação ou em que contexto econômico aquele navio esteve atuando e veio a naufragar. Ou seja, a partir de balizas referenciais bem definidas, seria possível o estudo dos sítios de naufrágios a partir do esgotamento dos dados, procedendo-se assim a caracterização de uma cultura náutica específica (BASS, 1969).

O autor ainda realizou algumas ressalvas a utilização de interpretações antropológicamente orientadas em pesquisas arqueológicas. Estas, segundo Bass, são convencionalmente associadas a escola processualista e impõem uma pergunta preestabelecida que pode limitar a visão do pesquisador; sendo, portanto, inadequadas a análise desse mundo náutico por considera-las pretenciosas (BAS, 1983, p.95). Ao mesmo tempo, Bass avaliava que estas visões poderiam ser generalizantes e pouco eficientes no sentido de proporcionar respostas satisfatórias para a caracterização desta vida no mar (BASS, 1969)

A opção por privilegiar o naufrágio como objeto de pesquisa, ocasionou em uma restrição no conceito de Arqueologia Subaquática tal qual estabelecido por George Bass. Esta pode ser considerada a principal crítica atribuída hoje a concepção teórica do referido autor. Onde, ao concentrar os esforços em definir uma cultura específica relacionada a vida no mar através da materialidade associada ao naufrágio, esquece de observar os outros aspectos que estão relacionados ao contexto e que também lhe completam o sentido (DURAN, 2012, p.25).

Paul Fontenoy, mesmo que apontando a importância no pioneirismo destes protagonistas, engloba as opções interventivas e interpretativas de Jacques Cousteau e George Bass estabelecendo a seguinte crítica: “The particular legacy of Cousteau and Bass, however, also includes maritime archaeology’s obsession with the techniques of underwater excavation, and its tendency toward viewing sites in isolation.” (FONTENOY, 1998, p.49).

O desenvolvimento e consolidação do conceito de ‘Arqueologia Marítima’ tem contribuído para formatar e definir os problemas teóricos destas áreas de pesquisa. Para Leandro Domingues Duran, as discussões anteriores acerca dos escopos giravam em torno de três elementos principais: a especificidade tipológica do sítio de naufrágio, a

localização do mesmo e o seu papel dentro do processo de definição de uma cultura relacionada a ‘Gentes do Mar’ (DURAN, 2012, p.30). Oferecer respostas mais completas, ao buscar enxergar a cultura material como reflexo de uma maritimidade que delinea sua funcionalidade e seu desenvolvimento, se tornou objetivo e campo de atuação da Arqueologia Marítima.

‘ A conceitualização teórica do que vem a ser a chamada Arqueologia Marítima tem relação principalmente com a sua área de atuação, seus métodos de análise e a própria restrição da abrangência de seus objetos. Em um primeiro momento de emergência do conceito na década de 1970, os objetos e as metodologias estavam intimamente ligados a atividade subaquática e a atuação em naufrágios. Esta conjuntura acarretou em diversas tendências elaborando hipóteses e se dedicando a estudar sobre elementos extremamente semelhantes relacionados a diversas faces da vida náutica, a saber: arqueologia marítima, arqueologia subaquática e arqueologia náutica. Leandro Duran (2012), ao buscar abordar o assunto, explica que isto decorre do fato de que “vários conceitos similares em voga hoje em dia no meio especializado e que são muitas vezes utilizados como sinônimos, gerando uma certa confusão nos debates acadêmicos e na mente do público interessado” (DURAN, 2012, p.11).

A obra ‘Maritime Archaeology’ publicada pelo arqueólogo inglês Keith Muckelroy em 1978 pode ser considerado um marco. O livro é referido hoje como pioneiro no sentido de propor um arcabouço teórico e metodológico para o campo da Arqueologia Marítima. A aproximação teórica com a Antropologia proporcionada pelos pressupostos da Nova Arqueologia, além de uma maior relação com métodos regulares e testáveis, influenciou Muckelroy na busca por enxergar no mundo náutico leis gerais de comportamento que pudessem ser comprovadas ao mesmo tempo que deveriam proporcionar generalizações através de comparações e formulação de hipóteses (HARPSTER, 2009).

Muito desta influência diz respeito a formação profissional do próprio Keith Muckelroy que era discípulo de David Clarck, um dos principais divulgadores na Europa da arqueologia processualista que buscava evidenciar contextos a partir de uma tendência analítica (HARPSTER, 2009, p.70). Apesar da centralidade da análise estar baseada em uma visão antropológicamente orientada com o objetivo de contextualizar uma cultura marítima, Leandro Domingues Duran faz a ressalva de que a aproximação com a história em que a Arqueologia estava inserida na Europa de maneira mais ampla,

garantiu a Muckelroy “o compromisso com a manutenção de alguns vínculos com a perspectiva histórica” (DURAN, 2012, p.21).

Ao buscar caracterizar um estilo de vida baseado na premissa da influência do mar, Keith Muckelroy assim definiu Arqueologia Marítima:

To sum up, therefore, maritime archaeology is the scientific study, through the surviving material evidence, of all aspects of seafaring, ships, boats, and their equipment; cargoes, catches, or passengers carried on them, and the economic systems within which they were operating; their officers and crew, especially utensils and other possessions reflecting their specialized lifestyle. (MUCKELROY, 1978, p.6)

A perspectiva adotada por Keith Muckelroy engloba, por definição, diversas faces da vida marítima. Ou seja, os aspectos da cultura material que são remanescentes da relação entre os seres humanos e o mar. Entre eles estariam não somente os naufrágios, mas também os equipamentos especializados utilizados para subsidiar a atuação das embarcações. Apesar disto, considera que é no ambiente do naufrágio que esses aspetos estariam evidenciados de forma mais ‘genuína’.

A ênfase no estudo dos naufrágios levou Keith Muckelroy a elaborar uma teoria geral para explicar o processo de formação deste tipo de sítio. Na tentativa de encaixar o estudo da embarcação em uma lógica processualista, Muckelroy buscou evidenciar o processo de formação dos sítios como elemento chave para se entender contextos arqueológicos, através de uma análise minuciosa de estratigrafias e dos agentes deposicionais (HARPSTER, 2009, p.69). Partindo deste princípio, o autor estabelece sua hipótese sobre como isto se processa no naufrágio.

Segundo seu ponto de vista, desde o evento que ocasionou o acidente/incidente com a embarcação até momento em que ela atinge o solo submarino e se acomoda, ocorre uma série de processos que devem ser evidenciados e levados em consideração no estudo dos artefatos provenientes de naufrágios (BLOT, 1999). Alguns destes fatores seriam: flutuação de material no momento do afundamento; os materiais recuperados durante e depois do evento, processos de desintegração de determinados artefatos e, por fim, o próprio movimento da água que deve mover peças de lugar. A partir da consideração destes agentes seria possível entender o processo de dispersão do material e elaborar um plano de intervenção arqueológica que levasse em consideração todas estas variantes. (HAPSTER, 2009).

Ao propor uma síntese acerca dos principais conceitos relacionados a Arqueologia e os ambientes aquáticos, Muckelroy estabelece uma divisão para cada uma das tendências. Para ele, a Arqueologia Náutica estaria relacionada ao estudo da tecnologia naval em seus aspectos tipológicos, operacionais e construtivos, estando a embarcação em ambiente aquático ou não. Já a Arqueologia Subaquática se coloca como ferramenta para análise de sítios submersos, tanto em mares e oceanos quanto em águas interiores (MUCKELROY, 1979, p.8). Justamente a partir deste ponto que se concentram as principais críticas aos conceitos desenvolvidos por Muckelroy, já que o mesmo estabelece como centro de discussão da Arqueologia Marítima o ambiente aquático, de forma mais específica os mares e oceanos, e restringe ainda mais o conceito ao naufrágio. Assim, uma embarcação que não estivesse em seu contexto original ou um elemento encontrado na interface entre a terra e o mar deveriam ser analisados em segundo plano por, teoricamente, não representar uma cultura marítima satisfatoriamente autêntica (DURAN, 2012).

O conceito de Arqueologia Marítima, tal qual se apresenta hoje, ainda não é visto com consenso. As discussões sobre suas reais abrangências são sempre postas em discussão e novos pontos de vista foram se estabelecendo a partir do escopo elaborado por Muckelroy. Apesar de evidenciar o papel do mar dentro do processo de construção de sociabilidades através da caracterização destas ‘gentes do mar’, Keith Muckelroy pecou por ter restringido sobremaneira os aspectos que considerava sob influência desta maritimidade. Os estudos, porém, tem avançado nos últimos anos.

Joe Flatman e Mark Staniforth, em uma visão mais abrangente sobre o assunto, apresentam o conceito Arqueologia Marítima Histórica para problematizar os aspectos pertinentes à relação entre os seres humanos e o ambiente aquático. Um ponto de atenção em sua posição conceitual é a opção por agregar dentro do escopo da disciplina também os rios e lagos (FLATMAN, STANIFORTH, 2006, p.168). Paulo Bava de Camargo (2009, p.54) em sua tese de doutorado apresenta sua opinião sobre o assunto ao lembrar que apesar do termo remeter ao mar, hoje se englobam as águas interiores. Nas palavras do autor:

A arqueologia marítima está voltada para o estudo da relação do ser humano com os cursos d'água, estando aí abrangidos os aspectos materiais e simbólicos dessa relação, expressa tanto em jazidas submersas, emersas ou na interface desses ambientes. E apesar de o termo marítimo ter uma relação direta com o mar, hoje se engloba no escopo da subdisciplina a análise dos vestígios presentes nas águas interiores, uma tendência mundial da ampliação

temática da arqueologia que vem se processando há mais de 40 anos, mas com maior ênfase no Brasil somente nos últimos 20 anos. (CAMARGO, 2008, p.87)

O principal diferencial sobre o conceito de Arqueologia Marítima defendido pelos autores está relacionado a ampliação da sua área de atuação para agregar também sítios terrestres, estruturas e paisagens (FLATMAN, STANIFORTH, 2006, p.168). Assim, pontes, píeres e equipamentos portuários em terra poderiam também tomar papel central na discussão, e não essencialmente o naufrágio. Para essas análises os autores defendem uma visão interativa que envolvesse não somente as técnicas da Arqueologia, mas também da História, através da análise de documentos (iconografias, diários de navegação e documentos burocráticos por exemplo) e a etnografia através do estudo descritivo de grupos sociais e suas culturas materiais.

Paul Fontenoy, ao apresentar a sua percepção sobre o assunto, é categórico afirmando que “sites pertinente to the subdiscipline of maritime archaeology exist both land and underwater” (FONTENOY, 1998, p.47). A preocupação em ampliar a abrangência semântica desta maritimidade na cultura material das sociedades permeia as discussões atualmente. É consenso hoje admitir que os elementos em áreas costeiras ou estruturas onde se é possível perceber esta influência do mar também fazem parte do escopo da disciplina. Ao entender esta abrangência e se valer de um pressuposto teórico e metodológico satisfatório, a Arqueologia do mundo náutico ainda pode contribuir intensamente para o estudo histórico de culturas marítimas já que “the value of this findings will be in proportion to the rigor of its theoretical paradigm.” (FONTENOY, 1998, p.52).

Estas novas posições sobre a Arqueologia Marítima estão relacionadas principalmente a contestação da opção por restringir a abrangência da maritimidade ao ambiente imerso ou de forma mais específica ainda ao contexto do naufrágio. Ou seja, esta cultura marítima “não termina exatamente no ultimo vestígio de água salgada que banha a costa das diversas ilhas ou continentes” (DURAN, 2012, p.29). Ao contrário disso, abarca também “equipamentos, estruturas produtivas, religiosas e até mesmo cidades inteiras” (DURAN, 2012, p.29). Jonathan Adams, ao buscar evidenciar a relação entre a temática costeira e a marítima e os reflexos sociais desta interação, assim define *Maritime Archaeology* na Enciclopédia de Arqueologia Histórica organizada por Charles Orser: “Today, then, maritime archaeology is the study of material remains

relating to human activities on the seas, interconnected waterways and adjacent locales.” (ADAMS, 2002, p.328).

Ao buscar um conceito de Arqueologia Marítima que fosse além das tipologias do sítio e restrição ao local onde o mesmo se encontra Leandro Domingues Duran discutiu sobre as influências da interação entre os seres humanos e o mar de forma direta ou indireta. Justamente o reflexo destas interações na cultura material que são o objetivo de estudo da Arqueologia Marítima segundo o ponto de vista do referido pesquisador, percepção que também consideramos para nossas análises. Segundo Duran:

Arqueologia marítima é toda aquela Arqueologia que é feita com o intuito de discutir as diferentes formas de apropriação do ambiente marítimo levadas a cabo pelas diferentes sociedades humanas (marítimas ou não) e de elucidar o papel do “Mar” enquanto elemento ativo nos processos de escolhas culturais e, portanto, na conformação dos modos de viver e de pensar das diferentes sociedades humanas ao longo da história, independentemente do tipo de cultura material envolvida ou do local onde está se encontra. (DURAN, 2012, p.31)

A conformação espacial dos elementos da cultura material existentes na faixa costeira da Ilha de Itamaracá remanescentes dos processos de colonização são um bom exemplo desta lógica. Neste local desde o século XVI a intensificação da atividade portuária e a própria situação de ilha em que estava inserida Itamaracá proporcionaram uma relação direta entre o mar e o desenvolvimento social e urbanístico. Tanto pelo sistema de fortificação local como a conformidade urbana foram pensados, a partir de sua estruturação, em função do mar (receber e fiscalizar navios no porto ou proteger a área portuária e a vila por exemplo). O que gerou, assim, o desenvolvimento de uma paisagem cultural essencialmente marítima que se ressignifica através dos séculos.

1.1.1. Uma Paisagem Cultural essencialmente marítima.

O estudo de paisagens culturais já vem sendo amplamente utilizado em pesquisas antropológicas e arqueológicas desde o século XX para buscar entender a relação entre as práticas sociais e o espaço. A inserção do elemento ‘mar’ como fator determinante começou a se consolidar a partir da década de 1970 (WESTERDAHL, 1992, p.6). Na Arqueologia, Christer Westerdahl pode ser considerado o responsável

pela propulsão na utilização de abordagens teóricas onde prevalecesse a necessidade de evidenciar uma ‘Paisagem Cultural Marítima’⁶.

Para abordar os temas é preciso, na percepção de Christer Westerdahl, entender que a paisagem cultural significa “human utilization (economy) of maritimespace by boat: settlement, fishing, hunting, shipping and its attendant subcultures, such as pilotage, lighthouse and seamark maintenance.” (WESTERDAHL, 1992, p.5). Partindo deste ponto de vista, o autor esclarece que justamente os reflexos das relações sociais entre os habitantes de determinado espaço, uma paisagem, e o mar, imposta pelo aspecto econômico (caça, pesca, transporte) é que proporciona a construção de materialidades para viabilizar esta interação (materiais utilitários, utensílios domésticos, produtos de comercialização, embarcações e construções como píer, faróis, portos e atracadouros). O conceito engloba também os modos de viver tradicionais de comunidades ribeirinhas, cultura popular, pesca, toponímia e outros elementos simbólicos. Jorge Vaz Freire, ao analisar o conceito de Paisagem Cultural Marítima como apresentado por Christer Westerdahl estabelece a seguinte consideração:

According to Westerdahl, the definition must be analyzed from two perspectives: topographical and cultural. A topographical perspective reflects on maritime elements that are identified on the coast, from anthropic signs directly related to the sea to the geographic condition of the area under consideration. Culture is understood in a more ritual and symbolic sense of the utilization or cognitive appropriation of the litoral [...]. (FREIRE, 2014, p.145)

Assim, a dualidade sempre imposta entre a terra e o mar nas pesquisas arqueológicas daria lugar a abordagens regionais amplas que tenham como objetivo entender o processo de construção de paisagens culturais proporcionada pela utilização antrópica de espaços marítimos em determinado momento histórico. Importante ressaltar que, como observou Brad Duncan, o próprio Christer Westerdahl reformulou o seu conceito de Paisagem Cultural Marítima ao incorporar os aspectos cognitivos e as representações sociais provenientes da interação de grupos humanos com o mar. (DUNCAN, 2006).

Como proposta metodológica para estudo de áreas costeiras que busquem evidenciar uma cultura marítima a partir de pressupostos arqueológicos, Westerdahl defende ter-se como base que esta paisagem engloba elementos variados, tais como a pesca, navegação e construções portuárias, além das manifestações culturais como

⁶ Embora Christer Westerdahl tenha sido o primeiro a aplicar o termo em estudos arqueológicos, a etnografia na Europa já o empregava para estudar as culturas marítimas. (DUNCAN, 2006)

folclore (WESTERDAHL, 1992, p.6). O naufrágio, pela abordagem de Westerdahl, deve ser entendido como mais um elemento que justifique a interação entre as pessoas de um determinado espaço com o mar, não necessariamente deve obter papel de destaque. Isso porque “If not properly investigated, their position may, therefore, remain problematic, except possibly as dating instruments and as indicators of other source categories.” (WESTERDAHL, 1992, p.6).

Na visão de Christer Westerdahl, um desenvolvimento social com economia de centralidade no mar, o que ele classifica como ‘maricultura’, se consolida em áreas costeiras e proporciona um modo de vida especializado e específico. Entender a relação entre estes aspectos e a adaptação a paisagens deve passar, portanto, pela análise tanto dos elementos terrestres quanto os submersos. Como bem ressaltou o autor, estudar a topografia e o relevo de áreas costeiras se torna tão importante quanto perceber as nuances da morfologia submarina adjacente (WESTERDAHL, 1992, p.6).

Um importante aspecto levantado por Christer Westerdahl é a abrangência física do que seria considerado influenciado por esta cultura marítima. Segundo o pesquisador, as rotas fluviais e mesmo as terrestres que possam ter sido utilizadas como meio para escoamento de produção comercial e transporte de pessoas, que estejam conectadas a zonas costeiras, devem ser levados em consideração. O local onde ocorreria este encontro entre o interior e a costa através destas rotas é o que o autor chama de *transit point*, lá é realizado o transbordo de carga ou mudança no tipo de embarcação (WESTERDAHL, 1992, p.6).

Christer Westerdahl elege cinco aspectos que devem ser observados no estudo de paisagens culturais marítimas. Estes englobam tanto os elementos materiais quanto cognitivos e imateriais, além do estudo da paisagem propriamente dita. O naufrágio (*shipwreck*), pela proposta apresentada, oferece um importante contributo na medida em que justifica com uma base material sólida a exploração econômica do mar. Apesar disto, o pesquisador deve se distanciar de abordagens que o analisem de forma isolada ou em que o mesmo seja visto como uma ‘capsula do tempo’, visão romantizada que pode inviabilizar o estudo científico.

As estruturas em terra (*land remains*), ou seja, as construções que foram realizadas com o objetivo de atender alguma demanda marítima e que conseqüentemente refletem esta ligação também fazem parte do escopo. Outro aspecto

levantado devem ser as tradições de uso (*tradition of usage*) que seria um mapa mental das pessoas ligadas a costa, que podem oferecer informações sobre os usos sociais destes espaços com elo marítimo.

O quarto elemento elencado por Christer Westerdahl para paisagens culturais marítimas é o estudo da topografia natural, esta ação possibilita a identificação de áreas utilizadas para atividades portuárias e pode explicar escolhas urbanísticas. A toponímia (*place names*) proporciona também informações valiosas em relação a utilização dos espaços no passado, já que os nomes dos lugares muitas vezes tendem a se constituir mais como permanência do que ruptura. (WESTERDAHL, 1992).

A base para o estudo da Paisagem Cultural Marítima, que proporcione abranger tanto a costa quanto as áreas interiores articuladas ao processo através de conexões (*transit points*), busca evidenciar três elementos princípios que se configuram em zonas econômicas específicas integrantes do cenário cultural em uma macro escala. Estes elementos são: *waterfront* que diz respeito a porção litorânea propriamente dita e onde se consolida de forma mais intensa a paisagem marítima; a *coastal zone* (zona de costa) que corresponde geograficamente a faixa costeira e a *inland zone* (zona interior) que se conecta com o mar através das rotas. Cada um destes elementos apresenta dinâmicas e características funcionais diferenciadas em relação a utilização antrópica, como tipos de embarcações que podem transitar ou mesmo escolhas urbanísticas e aspectos culturais e simbólicos (WESTERDAHL, 1996, p.70).

A figura 02 apresenta um esquema proposto por Christer Westerdahl onde é possível identificar a relação entre o *waterfront*, a *coastal zone* e a *inland zone*. Também se verifica de maneira ilustrativa as conexões entre os contextos (*transit points*).

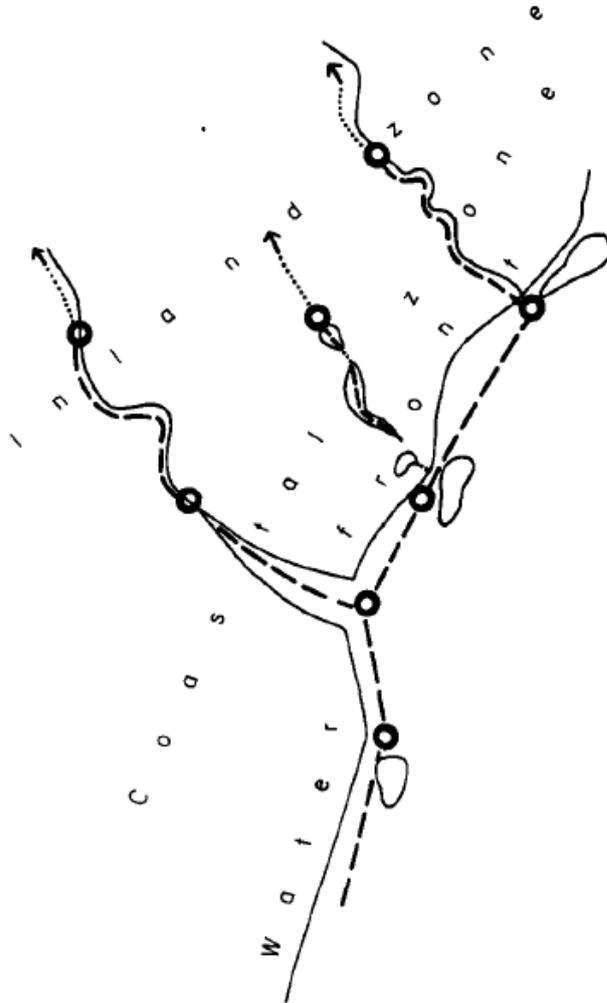


Figura 2 - Esquema para entendimento da espacialidade de Paisagens Culturais Marítimas. Fonte: WESTERDAHL, 1992, p.11

A possibilidade de estudar contextos arqueológicos a partir da perspectiva da Paisagem Cultural Marítima abre uma gama de opções interpretativas. Diversa também é a variedade de métodos que podem ser empregados a partir desta abordagem. Para se entender a composição de uma determinada paisagem cultural e evidenciar seus aspectos marítimos é preciso entrecruzar informações obtidas não apenas dos dados arqueológicos, mas também da informação oral, da documentação histórica e da própria configuração geográfica. Este processo poderá proporcionar uma visão holística que integre diferentes narrativas para compor um cenário. Cabe ao papel do arqueólogo, enquanto pesquisador, eleger suas balizas e realizar as análises através de bases sólidas para se obter considerações viáveis.

A abrangência possibilitada por este escopo teórico rompe também as barreiras geográficas na medida em que desconstrói o binarismo terra/mar ao propor uma abordagem regional mais ampla (DUNCAN, 2006). James Delgado, ao apresentar o seu

conceito de Arqueologia Marítima, deixa claro que para se entender tais elementos é preciso lançar o olhar não exclusivamente para o imediatamente ligado ao mar como também para lagos, rios e áreas interiores onde também se pode evidenciar maritimidade. (DELGADO, 2006, p.259). Neste sentido, a divisão terra/mar se torna irrelevante no estudo de Paisagens Culturais Marítimas (DUNCAN, 2006, p.15)

Com o objetivo de compreender melhor o que seria a maritimidade enquanto fenômeno social, iremos apresentar a explicação proposta pela socioantropologia marítima. Essa abordagem se torna relevante para nossos objetivos já que a tônica do mar sempre esteve relacionada as principais opções urbanísticas e as características sociais e culturais da Ilha de Itamaracá desde o período colonial. Evidenciar estes aspectos se constitui como um dos principais objetivos de nossa tese.

Entender a maritimidade enquanto fenômeno social que está ligada ao modo de viver das pessoas pela percepção de que o mar, ou as relações proporcionadas a partir dele, constroem arquétipos que refletem conformações culturais específicas tem sido amplamente estudado pelas ciências humanas. A socioantropologia marítima vem discutindo sobre o assunto de forma pontual e tem em Antônio Carlos Diegues (1998; 1997) um de seus maiores expoentes no Brasil.

O principal escopo dos estudos que proporcionaram entender melhor essa influência da maritimidade são as pesquisas sobre comunidades pesqueiras litorâneas. Sendo que a sociologia e a antropologia que se detêm sobre o assunto de forma mais incisiva. Estes trabalhos buscam elucidar as formas como as comunidades caiçaras se apropriam do mar, ou buscam entender como o mar constrói representações e imaginários específicos que se refletem nas escolhas sociais, para isto utiliza-se também da História e da Psicologia (DIEGUES, 1998, p.15).

Antônio Carlos Diegues (1998) em seu clássico ‘Ilhas e Mares’ busca logo num primeiro momento esclarecer que a relação entre os seres humanos e o ambiente aquático remonta aos primórdios da própria existência humana. Isso pode ser verificado a partir da grande quantidade de mitos e lendas sobre a criação da humanidade em que o mar ocupa um papel de destaque, sendo que as águas são representadas como fonte da vida ou até mesmo elemento primordial na criação do universo.

Enquanto categoria de análise, o conceito de maritimidade, tal qual exposto por Antônio Carlos Diegues, está relacionado a “um conjunto de várias práticas

(econômicas, sociais e sobretudo simbólicas) resultante da interação humana com um aspecto particular e diferenciado do continental: o espaço marítimo.” (DIEGUES, 1998, p.50). Partindo deste pressuposto pode-se entender que o mar, como elemento físico, exerce influência na conformação das culturas de forma direta a partir da construção destes arquétipos mentais, que se refletem em práticas sociais. Estes elementos reverberam permanências históricas que podem ser utilizados pela Arqueologia ao buscar entender os reflexos materiais destas interações.

A maritimidade influencia a vida das pessoas na Ilha de Itamaracá de forma intensa ainda hoje, como deve ter influenciado durante toda a história da Ilha antes e depois da chegada do colonizador europeu. Muitas construções na orla tiveram que ser adaptadas para atender demandas impostas pela energia das ondas durante os séculos XX e XXI que podem ser vistas na arquitetura das casas na orla. O principal exemplo disto são os amontoados de pedras ou barreiras construídas na base das casas para conter a força da água do mar. As figuras 03 e 04 retratam o contexto em Itamaracá.



Figura 3 - Casas na orla da Praia do Sossego na Ilha de Itamaracá com barreiras de contenção.
Fonte: Acervo pessoal. Foto de Amanda Barreto. 2017.



Figura 4 - Na praia do Sossego o mar reivindica seus espaços. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Amanda Barreto. 2017.

Essa maritimidade não está necessariamente ligada a uma limitação geográfica, ou seja, não é a presença física do mar que impõe esse modo de viver específico, mas sim as relações que se desenvolvem em função ou a partir dele. Neste momento vale citar o exemplo de Fernand Braudel ao apontar que o Mar Mediterrâneo exerce influência que vai além do limite físico do seu litoral, mesmo sem utilizar o termo ‘maritimidade’. Segundo Braudel: “Um Mediterrâneo más amplio rodea y envuelve pues el Mediterráneo *stricto sensu* y le sirve de caja de ressonância” (BRAUDEL, 1985, p.10). Na década de 1940 Fernad Braudel já expressou genuinamente o campo semântico da palavra maritimidade.

Não necessariamente a presença física do mar garante que uma sociedade ou determinado grupo esteja articulado em função de uma maritimidade. Como ressaltou Antônio Carlos Diegues (1998, p.53), muitas culturas que geograficamente estavam ligadas ao mar se desenvolveram de costas para ele. O pesquisador deve perceber estas influências ou evidenciar sua ausência. Apesar disto, o fato de a maritimidade ter sido abordada como elemento decisivo nas escolhas sociais de grupos costeiros e insulares a partir da década de 1970 pela academia proporcionou um salto qualitativo em relação a pesquisas anteriores que tentavam enquadrar estes contextos em lógicas agrícolas e rurais não satisfatórias. (DIEGUES, 1998, p.54)

O espaço insular, que é foco principal da presente pesquisa, apresenta variantes que devem se levar em consideração. Para Antônio Carlos Diegues este espaço é polissêmico e suas representações variam de acordo com as sociedades e o momento histórico, além da relação que se mantém com o continente. Outro fator determinante é a distância da Ilha em relação ao continente e outras ilhas. A imagem perpetuada do espaço insular como um mundo em miniatura confinado pelas águas construiu ao longo do tempo uma percepção idealizada de que lá existe tanto um paraíso com paisagens exuberantes como um lugar onde se escondem perigos desconhecidos. (DIEGUES, 1998, p.14)

Existe uma letra, um clássico da música popular pernambucana, do cantor Reginaldo Rossi que exprime bem essa relação de idealização de ilhas como lugares fantásticos, romantizados, quase míticos. A canção de título ‘Itamaracá’ foi lançada em 1997 e remete as memórias do cantor acerca de sua infância na Ilha, como também as suas vivências na época com o local, que é descrito como um paraíso encantado:

Itamaracá (Reginaldo Rossi)

“Itamaracá, em Tupi Guarani quer dizer
Pedra que canta
E também é uma ilha do Atlântico
Que fica lá em Recife
A minha Terra”
Itamaracá é uma ilha encantada
Lugar mais bonito que eu vi
Itamaracá é um reino encantado
E todos são reis por aqui
Ilha de sonho, de luz e de cor
Pedra que canta o amor
Essa areia tão branca
Teu céu e o teu mar
Paraíso é Itamaracá
Ie, Ie, Ie...
“Quando eu era um menino
Todos os domingos
O meu pai me levava à Ilha de Itamaracá
E na minha inocência de criança
Eu só podia conceber que ali era o céu
E hoje, homem feito
As vezes eu acordo no meio da noite
E tenho um sonho de olhos abertos
Eu sonho com tua areia branca
Com teu mar, com teu céu estrelado
Com teu sol e com teu povo
Eu te amo Itamaracá...”⁷

Existe um *outdoor* (figura 05) fincado por décadas na entrada da Ilha de Itamaracá que exhibe o dizer ‘Aqui, Adão e Eva comeram a fruta em paz.’ seguido do desenho de um caju, fruta tradicionalmente encontrada no território insular.



Figura 5 - Outdoor na entrada da Ilha de Itamaracá.

Ao trazer a discussão sobre maritimidade para o espaço insular, Diegues desenvolve dois conceitos chave que se tornam significativos em nossas análises: **insularidade** e **ilheidade**. Estudando sociedades marítimas e insulares, as ciências sociais puderam demonstrar como determinadas culturas existentes em ilhas desenvolvem uma relação particular com o mar, onde o mesmo pode ser visto tanto

⁷ <https://www.lettras.mus.br/reginaldo-rossi/351752/>. Acesso em 23/12/2020.

como uma barreira geográfica através de um espaço de confinamento como também um ponto de contato, ou seja, através dele que se podem estabelecer relação com outros locais. Assim, as características naturais do mar podem gerar práticas sociais específicas marcadas por aspectos técnicos, simbólicos, sociais, econômicos e ritualísticos. Resumindo esta questão Diegues pontua que “as sociedades insulares são marcadas por uma dupla maritimidade: a resultante da relação com o mar como causa de isolamento e também de contato com o mundo exterior, e a de *locus* de práticas econômicas, sociais e culturais.” (DIEGUES, 1998, p.67).

Na percepção de Antônio Carlos Diegues (1998, p.14), a insularidade está relacionada a condição geográfica de estar em uma ilha, justamente a partir desde ponto que se desenvolve o conceito de ilheidade, que tem ligação com as práticas sociais e simbólicas relacionadas ao fato de estar se habitando o espaço insular. Do ponto de vista arqueológico também é possível enxergar estes aspectos ao analisar a cultura material de espaços insulares. A disposição física de determinadas estruturas evidencia esta dinâmica, como a localização de elementos de defesa, por exemplo.

Estes aspectos podem se refletir também nas opções políticas ao longo da história. Para a Ilha de Itamaracá colonial, por exemplo, o fato de a Ilha estar muito próxima do continente e mesmo assim ter recebido a sede administrativa de uma Capitania Hereditária autônoma é relacionado por Manuel Correia de Andrade (1999) como um dos principais fatores para o ‘fracasso’ econômico da dita Capitania, já que muitas barreiras se impunham a partir da insularidade. Como reflexo disto, progressivamente os agentes políticos que garantiam sociabilidade e cidadãos migrassem para o continente. Essa insularidade influenciava sobremaneira a vida das pessoas comuns, o que conseqüentemente proporciona ilheidade. Pensando em relação ao nosso objeto de estudo, a Ilha de Itamaracá, que sofre influência tanto da maritimidade quanto da insularidade e da continentalidade, esperamos evidenciar como estes aspectos se refletem na conformação dos indícios arqueológicos como também nos modos de viver atualmente (dando ênfase aos dois primeiros).

Parece consenso entre os pesquisadores que a Arqueologia estuda as relações sociais a partir da cultura material como também a relação com a paisagem; estas análises só fazem sentido se levarem em consideração um espaço e um tempo evidentes. O que não é consenso é a forma como estas análises devem se processar. Ao longo das últimas décadas a Arqueologia enquanto ciência cada vez mais vem consolidando suas

bases teóricas e impulsionando pontos de vista mais plurais. Os estudos pós-processuais, frequentes nos centros acadêmicos hoje, tem demonstrado que a Arqueologia não se limita ao estudo de materiais e tecnologias – ainda que estas sejam importantes. A possibilidade de abordar sítios arqueológicos através da maritimidade são reflexos destes desdobramentos.

1.2. Meu escritório é na praia: questões metodológicas.

PALOMAR NA PRAIA

Leitura de uma onda

O mar está levemente encrespado e pequenas ondas quebram na praia arenosa. O senhor Palomar está de pé na areia e observa uma onda. Não que esteja absorto na contemplação das ondas. Não está absorto, porque sabe bem o que faz: quer observar uma onda e a observa. (CALVINO, 1985, p.7)

Um dos principais focos investigativos da nossa tese corresponde a faixa de praia. No ‘Cambridge Dictionary’⁸, o verbete **praia** aparece com a descrição genérica: ‘orla de areia à beira mar’. Esta característica, de estar inserida entre a terra e o mar, a define como uma área de interface que está exposta a agentes diversos de influência como a dinâmica das marés e os relevos continentais. Para além das características geográficas, a praia representa uma profícua vida social que se processa de forma específica através da absorção da maritimidade e da continentalidade. Comunidades caiçaras, pescadores, marisqueiros, cultura popular, artesanato e turismo refletem apenas algumas das relações sociais que podem se estabelecer no ambiente litorâneo.

O interesse principal dos objetivos da tese em tela é compreender um ponto específico no cenário: o patrimônio cultural costeiro. Entendemos que patrimônio cultural corresponde ao conjunto de aspectos que estão relacionados com a vida social das pessoas em seus processos de formação de identidades. Isto engloba, portanto, sítios arqueológicos em terra ou subaquáticos, patrimônio imaterial (crenças, saberes, e manifestações artísticas), patrimônio arquitetônico e paisagístico. No caso da Ilha de Itamaracá, nosso objeto de pesquisa, buscamos entender como a consolidação destes elementos se processou, a partir do início da colonização do território insular, tendo como ênfase justamente a faixa de praia. O que Chister Westerdahl (1992) caracterizou como *waterfront*. Analisamos os sítios arqueológicos pós contato com ênfase em expor a maritimidade envolvida em seus usos e opções urbanísticas. Ao buscar estabelecer um contraponto e evidenciar as permanências e rupturas na consolidação de uma vida social

⁸ <https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/portugues-ingles/praias>. Acesso em 05/01/2021.

com centralidade no mar em Itamaracá, apresentamos os principais marcos na paisagem cultural marítima local até a atualidade.

Do ponto de vista dos estudos acadêmicos na Arqueologia, podemos citar a pesquisa de Luciana de Castro Nunes Novaes (2017) como um dos trabalhos mais pontuais sobre abordagens em que se privilegia a praia. A autora analisou o patrimônio material e imaterial da praia da Preguiça (litoral do estado da Bahia) buscando enfatizar as especificidades de tais elementos no contexto praieiro. Na percepção da Luciana de Castro Nunes Novaes e Gilson Rambelli (2017), da qual corroboramos:

As praias, até então entendidas como áreas de interface, emergem no contexto contemporâneo como parte das dimensões espaciais do patrimônio subaquático e se inserem enquanto patrimônios litorâneos ao serem compreendidas como lugares culturais, possuidoras de historicidades e dinâmicas sociais que lhes são próprias e irrevogáveis. (NOVAES, RAMBELLI, 2017, p.237)

Todo o contorno da Ilha de Itamaracá encontra-se dividido entre faixas de praia e manguezais nas áreas estuarinas e no percurso do Canal de Santa Cruz. Para entender este espaço como lugar científico é que foram aplicadas algumas técnicas da Arqueologia, tendo o conceito de Paisagem Cultural Marítima como principal escopo teórico para interpretação. Sendo assim, foram realizadas prospecções arqueológicas terrestres e marítimas, levantamento aéreo, registros fotográficos, análise de documentos históricos e iconografias, como também consulta a acervos fotográficos e documentos burocráticos dos séculos XX e XXI. Não houve nenhuma atividade interventiva nos sítios arqueológicos visitados, foi realizado apenas registro fotográfico e mapeamento nas etapas de campo. Os dados provenientes de escavações arqueológicas contidas no nosso texto provêm de resultados de pesquisa publicados pelos arqueólogos responsáveis.

As prospecções arqueológicas terrestres foram feitas através de mapeamento e tracking por meio de caminhamento. O objetivo da atividade foi realizar inspeção visual dos sítios arqueológicos e seus entornos, como também mapear os artefatos expostos em superfície. Estas prospecções terrestres se processaram em toda a face oceânica da Ilha de Itamaracá até as desembocaduras norte e sul do Canal de Santa Cruz. Na barra sul da Ilha também foram realizadas prospecções arqueológicas na margem continental do Canal com os mesmos objetivos, para compreender-se o cenário mais amplo. Estes mapeamentos ocorreram através de GPS (SAD69 e WGS84) e câmera fotográfica. Os principais pontos prospectados foram: Trilha dos Holandeses (ilha), arredores da praia

dos Marcos (continente), Trilha dos Fornos de Cal (ilha), cercanias de Vila Velha (ilha), Pontal de Jaguaribe e Praia do Sossego (ilha), praia do Fortim (ilha).

Em todos estes locais foram evidenciados artefatos (grés, faiança, vidro, louça, ferro, moedas, cachimbos, balas de mosquete, adornos) relacionados a monumentos históricos ou marcos paisagísticos significativos. Um importante aspecto da metodologia aplicada nas prospecções terrestres corresponde a demanda por entender a dinâmica das marés. Isso porque as variações entre a maré seca e a cheia influenciam significativamente nos resultados obtidos, já que pode expor ou esconder elementos importantes. Tendo em vista esta característica, concentrou-se a ênfase das prospecções nas médias quatro horas que poderíamos dispor em um dia com maré seca. Foram realizadas três campanhas de campo (2017, 2019, 2020) que duraram em média uma semana cada.

A prospecção marítima realizada no contorno da Ilha de Itamaracá teve como principal objetivo mapear o *front* marítimo do território insular para expor a conformação da paisagem cultural local. Durante o percurso foi percorrido um trecho de aproximadamente 35 quilômetros em uma jangada tradicional entre os pescadores locais impulsionada por um motor de rabeta. Para esta atividade foi realizado mapeamento com GPS do *tracking* percorrido como também um detalhado registro fotográfico dos principais componentes da sua Paisagem Cultural Marítima. Além dos mapeamentos, a atividade proporcionou experimentar sensorialmente a realização do contorno na Ilha, do qual existem registros históricos de sua viabilidade desde o período colonial e que são objeto de estudo de nossa tese. Foi realizada uma campanha de campo no ano de 2020 para as prospecções marítimas. Maiores detalhes sobre as informações técnicas do processamento desta etapa de campo poderão ser acessados no próximo capítulo do texto.

Já o levantamento aéreo foi realizado com o objetivo de entender a espacialidade dos elementos analisados na tese. Como também para complementar o registro visual dos aspectos caros a nossa pesquisa. Esta etapa de campo foi realizada por intermédio da empresa ARKEOCONSULT (consultoria ambiental) no ano de 2020 por meio de drone que sobrevoou a desembocadura sul do Canal de Santa Cruz dando ênfase em Vila Velha, na Trilha dos holandeses e no Forte Orange. Algumas outras imagens provenientes de levantamento aéreo foram obtidas através do acervo fotográfico de José Marques com finalidade de divulgação turística da Ilha. Estas ilustrações compõem as

principais publicações da página no Facebook ‘Ilha de Itamaracá’ (@ilhadeitamaracaitamaraca no Instagram) e foram cedidas a nós pelo autor.

Já abordamos aqui como os documentos históricos correspondem a importantes elementos na *práxis* da Arqueologia Histórica. Mary Beaudry (1998) defende, ao abordar o conceito de ‘Arqueologia Documental’, um ponto de vista onde a utilização de documentos históricos, como iconografias, documentos burocráticos e administrativos, fontes orais, fotografias, se apresentam indispensáveis ao estudo de sítios arqueológicos onde tais fontes possam também estar disponíveis. Segundo a percepção da autora, estes elementos constituem-se tão importantes quanto a cultura material na composição destes cenários já que também refletem materialidades.

Neste sentido, os documentos históricos devem ser percebidos como elementos constituintes das tessituras sociais, já que também são reflexo de seu tempo de produção, como a cultura material clássica. Ou seja, para além de alegorias e meras ilustrações, os documentos históricos, como fonte para a Arqueologia Histórica, integram-se aos artefatos e monumentos para o melhor entendimento sobre a vida material das pessoas no passado. Ao defender uma abordagem integrativa entre os dados provenientes da cultura material com as fontes históricas, Laurie Wilkie (2006) propõe que tanto uma análise que privilegie somente a cultura material quanto outra que apenas abarque documentos históricos pode incorrer em generalizações e erros interpretativos com maior facilidade, para minimizar este problema, uma abordagem integrativa é proposta:

Documentary archaeologists see their ‘archive’ as including written records, oral traditions, and material culture – from both archaeological and curated sources. These additional windows may provide overlapping, conflicting, or entirely different insights into the past. The challenge for archaeologists is to use these independent but complementary lines of evidence to construct meaningful, fuller, understandings of the past. (WILKIE, 2006, p.14)

Os resultados obtidos durante o estudo da Paisagem Cultural Marítima da Ilha de Itamaracá apresentados nesta tese só foram possíveis através da integração aos parâmetros de análise de uma série de acervos documentais que remontam desde os primeiros momentos da colonização europeia até o século XXI. Dentre os elementos de destaque podemos citar os relatos de cronistas e viajantes, o que usualmente se chama de literatura de viagem, que descreveram em pormenores as características específicas que envolviam a navegação na Ilha de Itamaracá durante os séculos XVI e XVII. Estas informações foram indispensáveis para compreensão da rotina de utilização dos espaços

marítima na Ilha. Outro elemento de destaque corresponde as iconografias produzidas também neste período que registram em pormenores o *front* marítimo da Ilha de Itamaracá sob pontos de vista variados, inclusive oferecendo informações técnicas sobre a navegabilidade no local. Entendemos que estes acervos carregam personalidades de seus autores e agentes de poder da época, o que pode incorrer em desvios de interpretação. É papel do pesquisador buscar encontrar um rumo investigativo coerente que se apresentará de forma mais satisfatória somente através do entrecruzamento de fontes.

Dentre os principais acervos referentes a documentos burocráticos e administrativos sobre a Ilha de Itamaracá, podemos citar as ‘Ordens Régias da capitania de Itamaracá’ depositadas no APEJE em Pernambuco. Nestes documentos é possível entender alguns aspectos da movimentação marítima da Ilha durante os séculos XVII e XVIII. Estes representam detalhes sobre a atuação alfandegária, tráfico de pessoas escravizadas e comércio de produtos da terra. Um outro acervo visitado foi o da FUNDARPE que detêm uma série de informações técnicas em seus relatórios sobre as escavações dos sítios arqueológicos em Itamaracá realizadas nas décadas de 1980 e 1990. Sobre o acervo fotográfico que representa a Ilha século XX, os principais *corpus* correspondem as fotografias depositadas no setor de obras públicas do APEJE sobre a construção da Ponte Getúlio Vargas (que liga a Ilha ao continente) e a obra da Penitenciária Agrícola de Itamaracá. Agrega-se a este escopo o acervo fotográfico cedido pela família do itamaracaense Gilberto Lopes de Albuquerque, que representa diversas faces da cultura marítima da Ilha de Itamaracá na década de 1970.

Além de todo este apresentado, também incluímos entre as nossas fontes documentais a produção de pesquisadores e memorialistas, a maioria deles itamaracaenses, que entre as décadas de 1960 e 1990 de dedicaram a descrever faces da vida social da Ilha de Itamaracá sob diversos enfoques. Nosso papel como pesquisador foi garimpar este material visando filtrar as informações sobre o cotidiano da Ilha no que diz respeito a interface com o mar. Para agregar ao cenário o sentido mais amplo de Paisagem Cultural Marítima, também incluímos em nossas análises festas e celebrações populares ainda existentes em Itamaracá e que refletem relações marítimas, como a ciranda de Lia de Itamaracá e a Buscada de Nossa Senhora do Pilar.

Entendemos que somente através de uma análise integrativa entre todos estes elementos pode-se fornecer uma visão mais satisfatória em relação a elucidar os nossos

objetivos dentro da Arqueologia Histórica Marítima. Buscamos encaixar nossas metodologias dentro das prerrogativas da Paisagem Cultural Marítima e áreas costeiras de acordo com alguns dos principais autores sobre o assunto na nossa percepção (WESTERDAHL, 1992; DUNCAN, 2006; DURAN, 2008; CAMARGO, 2009; NOVAES, RAMBELLI, 2017). Os próximos capítulos desta tese abordarão os resultados da aplicação destas premissas para o estudo da Ilha de Itamaracá tendo em vista nosso objetivo geral.

CAPÍTULO II

O front marítimo da Ilha de Itamaracá: rotinas e rupturas.

Este capítulo abordará os resultados do levantamento de dados, através de percurso fluviomarítimo, realizado no contorno da Ilha de Itamaracá no ano de 2020. Nossa intenção foi buscar uma percepção sobre a Ilha a partir do mar. Tendo em vista que nossa tônica principal é justamente expor a vocação marítima envolvida no processo de ocupação de Itamaracá durante os primeiros séculos da colonização, realizar a prospecção embarcado foi indispensável. O *front* marítimo significa a faixa de praia e os primeiros elementos que compõem a paisagem cultural no litoral (WESTERDAHL, 1992; DUNCAN, 2006). Nossa intenção foi mapear este *front* a partir do ponto de vista de quem o apreende pelo mar. As prospecções em terra realizadas na faixa de praia devem integrar-se aos dados para buscarmos uma melhor concepção do cenário. Buscaremos apresentar os dois pontos de vista, da terra e do mar, de forma interligada, já que as narrativas se completam. Entender o ‘olhar do mar’ se torna indispensável na prática arqueológica em sítios costeiros pois:

Quando falamos de um processo de identificação de sítios arqueológicos relacionados a esse ambiente, entendemos que essa é uma postura básica, uma vez que é com base principalmente nessa percepção que os atores sociais vinculados ao mar selecionavam suas áreas de interesse e seus pontos de ocupação. (DURAN, 2008, p.124)

Ao narrar, em um de seus contos, a aventura de Marco Polo, o escritor Ítalo Calvino (1990) expressou bem este aspecto: a se cidade litorânea de Despina se apresentava de forma diferente para quem chegava por terra e para quem vinha do mar. Depois de longos períodos para cruzar o deserto e acessar a cidade, os viajantes almejavam por água; enquanto os navegadores, depois de dias e dias embarcados, só pensavam na terra firme. Este sentimento refletiu-se na percepção sobre a cidade em ambos os viajantes. Igual paralelo provém do caso apresentado por Antônio Carlos Diegues (1998) para uma região litorânea onde dois grupos viviam separados por uma densa floresta entre o mar e continente. Para quem vivia no litoral a floresta representava medo e desconhecido; o grupo que vivia no interior do continente, em contrapartida, via na floresta sua fonte de subsistência, um elemento sagrado. Isto para dizer que buscamos romper o binarismo terra/mar como elementos antagônicos, ao tentar integrar as percepções.

O *front* marítimo da Ilha de Itamaracá, obviamente, não é o mesmo que era no século XVII, nem é o mesmo que foi ontem. Somente a partir da longa duração é que poderíamos expor as permanências e as rupturas que compõem a Paisagem Cultural Marítima da Ilha atualmente. Tendo em vista isso é que incluímos no debate os elementos que tem maior destaque na paisagem marítima da Ilha de Itamaracá hoje, como a ponte que liga a Ilha ao continente, os principais bairros em seu contorno, a atividade pesqueira e algumas manifestações culturais que exprimem relações marítimas.

O estudo de paisagens culturais marítimas envolve, pelo ponto de vista da Arqueologia, esses dados como elementos constituintes do conceito, em uma vasta possibilidade: toponímia, rotas por terra e por mar, cultura popular, saber popular, naufrágios, artefatos utilitários, equipamentos portuários, comércio, pesca, arruados costeiros, construções religiosas, políticas e militares, artesanato, agricultura, meio ambiente. Uma infinidade de elementos que podem ser interligados pela maritimidade. O arqueólogo Johan Rönby (2007) aponta que a interação dos seres humanos com o seu meio circundante proporciona uma relação que se reflete na paisagem, em constante transformação. No caso da Arqueologia Marítima, segundo o autor, o uso social do mar e seu entorno produziu artefatos e outros vestígios que definem um percurso histórico e também são fundamentais para entender nossa sociedade hoje. Em resumo,

Maritime archaeologists study artefacts and other traces from people who lived in maritime surroundings and try to understand and explain their social and cultural behaviour. Hopefully, by doing this we are also able to contribute a little to a wider understanding of who were are and how Society and culture function in general. Considering that the maritime 'scene' is something special must be a question that underlies almost all studies in maritime archaeology. (RÖNNBY, 2007, p.66)

No caso do Canal de Santa Cruz e da face oceânica da Ilha de Itamaracá, ocorre intenso uso social, o mais tradicional deles é a pesca. Estes dois contextos garantem a subsistência de pescadores e comerciantes. A condição geográfica da Ilha proporcionou um cenário favorável em relação a fauna e a flora. Estes atrativos já eram reconhecidos no período colonial e o enaltecimento a natureza da Ilha é constante nos documentos históricos. Como uma permanência, ocorre um uso cultural destes espaços hoje, relacionado a prática de pesca artesanal e coleta de mariscos que atende também os municípios limites à Itamaracá no continente. Sobre isso, Tarcísio Quinamo (2007) aponta que o contexto já é estudado pela Sociologia e pela Antropologia:

Estudos realizados, ao longo de vários anos, por instituições locais - como UFPE, UFRPE e FUNDAJ -, demonstram que a região do Canal de Santa Cruz apresenta fauna e flora complexas que proporcionam um ambiente de alta biodiversidade, servindo ainda de fonte de emprego/renda e de subsistência para milhares de pessoas, principalmente através da pesca e coleta de peixes, moluscos e crustáceos. (QUINAMO, 2007, p.78)

A pesca é realizada em todo o contorno da Ilha de Itamaracá e nos rios depositários do Canal de Santa Cruz, em várias modalidades que vão desde mergulho em apneia até a coleta de crustáceos, onde as conchas são comumente utilizadas para decorar residências na Ilha ou fazer artesanato. Ao longo deste percurso, bairros e comunidades ribeirinhas com características caiçaras completam o sentido do uso social da paisagem. Brad Duncan (2012) esclarece que a pesca corresponde a um expressivo elemento constituinte da Paisagem Cultural Marítima, na medida em que as relações sociais se dão através da maritimidade nos aspectos econômicos e culturais. Além disso, a ligação com os lugares significativos da atividade pesqueira passa pela materialidade: naufrágios, marcos religiosos, faróis e aí por diante. Muitos pescadores na Ilha de Itamaracá relatam, por exemplo, locais de pesca onde podem encontrar canhões, âncoras e pedaços de embarcações. Em resumo sobre este assunto, nas palavras de Brad Duncan:

these insights have often led to the development of distinctive that are entrenched in knowledge networks tied to the sea and land through folklore, oral histories and toponymy, and which physically linked to a variety of terrestrial and maritime sites. (DUNCAN,2002, p.148)

A pesca corresponde à principal permanência histórica em relação a cultura marítima de Itamaracá. Certamente já era um recurso utilizado pelos Indígenas na Ilha antes da chegada do invasor europeu no século XVI e continua sendo largamente praticada hoje. Ao longo do nosso texto, serão feitas referências a pesca na Ilha em diversos destes momentos históricos. Existe um desenho de 1729, (figura 245) atribuído a Pieter Aa, depositado na Biblioteca Nazionale Marciana em Veneza (acervo digital) que tem como título *La ville de Itamaraca dans le Bresil* onde é possível se ter uma boa noção sobre a importância histórica da pesca na vida social e econômica da Ilha de Itamaracá. O desenho remete a entrada da Barra de Itamaraca nos arredores do Forte Orange com vista partir do continente. Chama a atenção a expressividade dos detalhes empreendidos pelo autor em relação ao cotidiano da praia: pesca com vara, animais domésticos e uma grande quantidade de jangadas, algumas embarcações maiores realizam transbordo para menores em prováveis relações comerciais.

O que apresentamos agora corresponde a um recorte deste desenho (figura 06), onde se dá ênfase a faixa de praia, que será analisado mais detalhadamente em outro momento deste texto. Os elementos remetem ao uso social dos espaços marítimos em outros tempos históricos ao reforçar a interação com o meio ambiente; que será descrito a seguir. Como também será abordado nos capítulos subsequentes da tese, uma grande variabilidade de artefatos arqueológicos pode ser encontrada nestas praias (grés, louça, cerâmica, vidro, faiança, moeda, cachimbo dentre outros diversos.) em decorrência da intensa vida social no estuário. Estes locais correspondem a sítios depositários (RAMBELLI, 2002; CAIRES, 2019; SOBRAL, TAVARES, RIOS, 2018) embora não estejam registrados nas plataformas do IPHAN como tais.⁹

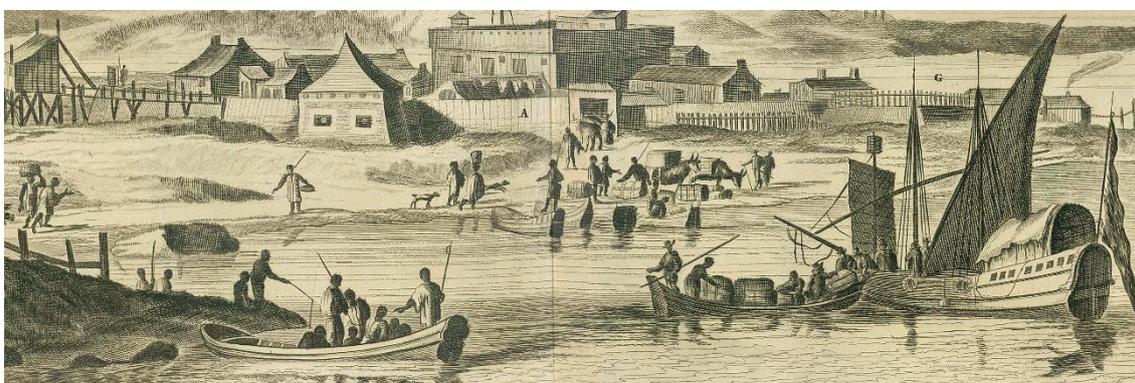


Figura 6 - La ville de Itamaraca dans le Bresil. Autoria de Peter Aa datado de 1729.¹⁰

A vegetação remanescente na Ilha de Itamaracá corresponde principalmente a Mata Atlântica, restingas e manguezais. As ocupações históricas introduziram a monocultura da cana de açúcar na Ilha, que foi um dos principais agente de devastação da mata nativa, que ainda vem sofrendo processo de degradação. Também como reflexo dos processos de colonização, um vasto território na face oceânica da Ilha é recoberto por altos coqueiros que imprimem sua marca na paisagem. De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha, as principais feições e ecossistema na Ilha de Itamaracá são: tabuleiros costeiros, rampas de colúvio - encosta, terraços marinhos holocênicos, depósitos flúvio-marinhos e flúvio-lagunares, baixios de marés, alinhamento de restinga e depósitos atuais de praia. (GEP, 2010)

⁹ O conceito de sítio depositário, cada vez mais utilizado para estudos de Arqueologia, abre uma boa janela de investigação ao propor uma abordagem onde os bens culturais depositados (intencionalmente ou ocasionalmente) em ambientes aquáticos e em áreas de interface entre a terra e estes ambientes requerem uma interpretação específica. As mesmas devem levar em conta a necessidade de enfatizar a relação destes artefatos com o referido corpo aquático ao qual estão associados. (RAMBELLI, 2002; CAIRES, 2019; SOBRAL, TAVARES, RIOS, 2018).

¹⁰ <https://www.europeana.eu/pt/item/447/GEO0023640>. Acesso em 13/04/2020

As árvores frutíferas em Itamaracá eram um atrativo aos colonizadores, tanto que os holandeses no século XVII enalteciam a qualidade das uvas nascidas na Ilha ao ponto de incluí-las no brasão de Itamaracá (MELLO, 2001). Rômulo Luiz Xavier do Nascimento (2012) lembra que o abastecimento de víveres vindo da Europa era escasso e a demanda pelos produtos da terra ou o cultivo de itens exportados era vital durante o período holandês (1630-1654). Em alguns momentos durante a dominação holandesa incentivou-se a agricultura na Ilha, principalmente plantação de mandioca, mas as iniciativas dos governantes encontravam nas formigas uma importante barreira natural a ser vencida (os perrengues com estes insetos são narrados em outras passagens históricas sobre a Ilha). Tanto que existe um ditado que corre em Itamaracá e remete a estagnação econômica local em determinados momentos históricos: ‘Itamaracá quem te persegue? Formigas, passagens e os Guedes.’

Além de relatar o problema com as formigas, o dito popular faz referência ainda a questão das passagens, caminhos internos, elo com o continente, e a Família Guedes.¹¹ O texto ‘Impressões dum Missionário Methodista em Pernambuco’, atribuído a Daniel Kidder escrito na década de 1840 já reflete sobre os três problemas citados no ditado popular que ainda é lembrado até os dias de hoje: “Uma delas consistia em ser ilha e separada do continente pelo mar; a segunda era a formidável formiga vermelha, e a terceira uma família de valentões de nome Guedes, que frequentemente perturbavam a paz pública.” (KIDDER, 1909, p.114)

O próprio Daniel Kidder, ao relatar a sua percepção geral sobre o espaço geográfico da Ilha de Itamaracá e suas impressões sensoriais ao visitar as praias do território insular, ressalta a qualidade dos produtos da terra:

Ali a atmosfera temperada do coqueiral é refrescada pela brisa marítima quase incessante, enquanto que aquele que a goza pode olhar para a extensão infinita do oceano, sempre movimentando e quebrando-se em espumas sobre os recifes de coral que orlam a ilha. A faixa da praia plantada de coqueiros, varia de quarenta a cem braças de largura. Mais além predomina o cajueiral, juntamente com a videira, a mangueira e outras árvores, produzindo em abundância frutos excelentes. (KIDDER, 1909, p.112)

Apesar dos contratemplos, as frutas e os produtos da terra na Ilha de Itamaracá são sempre referenciados como de grande qualidade quando relatadas pelos cronistas

¹¹ Sobre as formigas na Ilha de Itamaracá e os problemas resultantes do grande número delas com empecilho ao fortalecimento da agricultura na Ilha, Henry Koster escreve o seguinte relato na década de 1810: “A formiga vermelha é particularmente devastadora das plantações de mandioca e em muitos pontos é impossível defender os plantios dos seus ataques.” (KOSTER, 1942, p.369)

em diversos momentos da história local. Na ‘Relação das praças fortes, povoações e cousas de importância que sua Majestade tem na Costa do Brasil’ escrito por Diogo de Campos Moreno em 1609, o funcionário da corte portuguesa questiona a ausência um maior incentivo à agricultura na Ilha e na Capitania, segundo o relato:

“[...] não é tratada esta povoação como merece o seu sítio, nem a fertilidade de seus contornos, donde podemos dizer que como a gema do ovo tem em si a mais e a melhor substância dele, assim, nesta corda de terra em seu sertão e suas praias, é notável o bem que produzem, tanto em várzeas de canas e madeiras, como em terras de mantimentos, legumes e hortaliças, em que entram muitas de Portugal e muitas e boas uvas, romãs e figos.” (MORENO, 1984, p.196)

Um elemento que foi introduzido e que atualmente ainda é recorrente na Ilha são os diversos tipos de mangueiras existentes no local. Uma espécie em específico é famosa pela sua qualidade: a manga jasmim. No texto ‘As mangas de Jasmim de Itamaracá’, Luís da Câmara Cascudo (1994) narrou um conto que corresponde a uma lenda local envolvendo esta espécie de manga no período colonial. Segundo a história, no ano de 1631 ocorreu o amor proibido entre a filha de um senhor de engenho e um militar, que culminou da morte da moça na Ilha de Itamaracá. Neste lugar um padre plantou um pé de manga: “Sobre o sepulcro de D. Sancha Coutinho, plantou o Padre Aires Ivo Corrêa uma mangueira, de cujos frutos provêm as mangas de jasmim, tão celebradas pelo seu aroma e delicado sabor.” (CASCUDO, 1994, p.15) Mario Sette (1981) em seu clássico ‘Terra Pernambucana’ dá ainda mais detalhes sobre a trágica história de amor entre Antônio de Albuquerque e Sancha Coutinho:

Nos tempos primitivos da colonização, na vida suave e pitoresca da ilha de Itamaracá, nasceram os amores de um rapaz ali morador, por uma moçoila, filha de um senhor de engenho. Ele chamava Antônio de Albuquerque e ela Sancha Coutinho. Queriam-se muito bem e sonhavam logo em unir seus destinos em um casamento cheio de venturas, para que vivessem longos anos naquele lindo recanto pernambucano, entre os altos coqueiros, vendo os navios de alto porte passarem ao longe, ou as jangadas volverem da pesca ao cair das tardes. [...] O pai de Sancha, sabendo do namoro da filha, e por que soubesse também ser o rapaz de condição modesta, embora digno de caráter, se opôs ao casamento. [...] Albuquerque, menos pelas desfeitas que lhe faziam que pelo sofrimento da moça, resolveu sair de Itamaracá, alistando-se como soldado para combater os holandeses que haviam invadido a Paraíba. Durou longos anos a sua ausência. [...] Já homem maduro, tendo cabelos brancos, resolveu tornar a Itamaracá. Num pequeno cemitério encontrou a sepultura de Sancha Coutinho que morrera a sua espera. Ao pé do túmulo querido, para que lhe desse sombra, o padre Aires plantou uma mangueira que brotou, cresceu, frondejou, frutificou prodigiosamente. E diz a lenda que dessas mangueiras descendem todas as mais doces, as mais perfumosas, as mais gabadas mangas de Itamaracá. (SETTE, 1981, p.53-55)

Gaspar Barlaeus, alto funcionário de Maurício de Nassau durante o período de dominação holandesa, assim descreveu a Ilha de Itamaracá sobre as árvores frutíferas: “a Ilha produz copiosamente melões e frutas semelhantes e as maiores e mais saborosas uvas de todo o Brasil.” (BARLAEUS, 1980, p.128) Os relatos setecentistas ocasionalmente relatam a qualidade das uvas produzidas na Ilha. A importância local no estabelecimento e propagação das primeiras videiras a partir do século XVI é reforçado por estudos da área (LEÃO, 2010). De acordo com Patrícia Coelho de Souza Leão:

No Nordeste brasileiro, a videira estava presente desde o século XVI, nos Estados da Bahia e de Pernambuco, onde alcançou alguma expressão econômica nas ilhas de Itaparica e Itamaracá. Na ilha de Itamaracá foram explorados os mais importantes vinhedos do Brasil desde a época de sua introdução até a dominação holandesa, por volta de 1636. (LEÃO, 2010, p.83)

Sobre os produtos da terra e sua abundância, Mário Melo (1930) estabelece um relevante resumo ao apontar alguns aspectos históricos referentes a produção local: manga, cana de açúcar, coco, uva dentre outros. Os trabalhos de Rômulo Luiz Xavier do Nascimento (2008, 2012) indicam que desde o início do século XVII Itamaracá exportava coco e outras frutas. Pelos relatos de Mário Melo o autor ainda identifica que existia produção de uvas no local no início do século XX, além de mangas em diversas variedades:

O solo de Itamaracá é, talvez, o de maior fertilidade do mundo. Quanto à vinha, já vimos que, apesar de lima tropical, Itamaracá produz uvas como as melhores da Europa, tanto que o governo holandês lhe deu por armas três cachos delas. E, todavia, quase não se há cultura de uvas, ou se há é insignificante. Apesar de estar o Recife a poucas horas de Itamaracá, a uva que se encontra em casas de comércio é toda importada e vendida a preços exorbitantes! A manga de Itamaracá não tem rival, pelo tamanho, pelo sabor, pelo perfume, pela variedade. Numa exposição de frutas, no Rio de Janeiro, só um expositor, o sr José Moraes de Albuquerque, apresentou cento e doze variedades de mangas de Itamaracá. Há, na Ilha, cerca de trinta sítios que vivem exclusivamente de colheita de mangas. Calculam em 1500 as mangueiras que ensombram, perfumam e enriquecem Itamaracá. Cada árvore produz, em média, por safra, 600 frutos. As mais afamadas variedades de mangas de Itamaracá tem as denominações de Primavera, Parreira, Parreirinha, Jasmim, Maracujá, Cabra, João Elysio, Manjerona, Cajá, Pão de Ló, Rosinha, Matarina, Boca doce. Outra fonte de riqueza de Itamaracá é o coco. Milhares dessa palmeira ornamentam a Ilha. E há coqueiros que, em média, produzem 150 frutos. A porcentagem de óleo de coco de Itamaracá é quase inatingível por outras zonas. A cultura da Cana de Açúcar, outrora mais intensa, está hoje reduzida a três engenhos: Amparo, São João e Macaxeira. Em horticultura e pomicultura, tudo produz Itamaracá. Há colheitas regulares de batatas, macaxeiras, mandioca, inhames, araruta, milho, favas, café, abacate, sapotis, sapotas, melões, melancias, laranja, goiaba, aração, mangabas, bananas, cajus, pinhas jacas, cidra, maracujás, tangerina, pitanga, romã. (MELO, 1930, p.19-20)

Para melhor analisar os aspectos amplos da geografia insular, apresentamos alguns dados. Os estudos da geomorfologia da Ilha de Itamaracá indicam que os extratos mais superficiais do solo correspondem principalmente a formação Barreiras¹², acima de uma base cristalina que se apresenta a partir de 400 metros de abaixo do solo, entre eles uma sequência de feições geológicas. Uma falha separou a Ilha do continente, criando o braço de mar conhecido hoje como Canal de Santa Cruz (SILVA, 2008). De acordo com Lucimary Albuquerque da Silva (2008, p.31) o relevo da Ilha de Itamaracá compõe-se basicamente de relevo colinoso, superfície de tabuleiros e planície costeira. Estes morros que dão contorno a paisagem cultural local e estão intimamente relacionados às escolhas urbanísticas dos colonizadores europeus. Uma série de iconografias, algumas apresentadas na presente tese, produzidas no século XVII apontam os morros. Atualmente os principais núcleos urbanos da Ilha encontram-se na planície costeira, sendo também aí que se concentra a maior densidade populacional no território insular, na face oceânica da Ilha. De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha:

O município da Ilha de Itamaracá destaca-se no estado de Pernambuco por suas características ambientais peculiares, como único município inteiramente situado em uma ilha. Isto lhe confere particularidades que merecem atenção especial. Com a segunda maior concentração de Mata Atlântica do litoral norte do Estado e um significativo manguezal preservado, o município tem um importante ativo ambiental constantemente ameaçado, seja pela exploração ilegal de madeira, abertura de viveiros voltados a carcinicultura e pela inadequação na destinação final dos resíduos sólidos. (GEP, 2010, p.128)

A especulação imobiliária corresponde hoje ao principal elemento de degradação do patrimônio natural da Ilha de Itamaracá.

¹² De acordo com Marcos Albuquerque, Velda Lucena e Ricardo Pessoa (2003) a formação barreiras é caracterizada por “depósitos sedimentares argilo-arenosos e conglomerados de cores variegadas, com predomínio de tonalidades avermelhadas. Os sedimentos desta formação constituem as maiores elevações, geomorfologicamente denominadas de Superfície de Tabuleiros por apresentarem, de modo geral, topo plano horizontal a suavemente inclinado para leste.” (ALBUQUERQUE, LUCENA, PESSOA, 2003, p.7)



Figura 7 – Coqueirais, manguezais e vestígios de Mata Atlântica predominam no sul da Ilha de Itamaracá.
Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT. 2020



Figura 9 - Restinga e resquícios de Mata Atlântica no Pontal de Jaguaribe.
Fonte: Acervo pessoal. 2020



Figura 8 - Restinga, manguezal e Mata Atlântica na foz do Rio Jaguaribe, ao norte da orla da Ilha.
Fonte: Acervo pessoal. 2020



Figura 10 - Coqueiros são comuns em toda a orla da Ilha de Itamaracá.
Fonte: Acervo pessoal. 2020



Figura 11 - Manguezal na margem do Canal de Santa Cruz. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 13 - Armadilha de pesca instalada na foz de um rio depositário do Canal de Santa Cruz, entre o manguezal. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 12 - Os manguezais no entorno do Canal de Santa Cruz apresentam intenso uso social para pesca. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 14 - Formação barreiras exposta por exploração da argila e especulação imobiliária Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. 2020

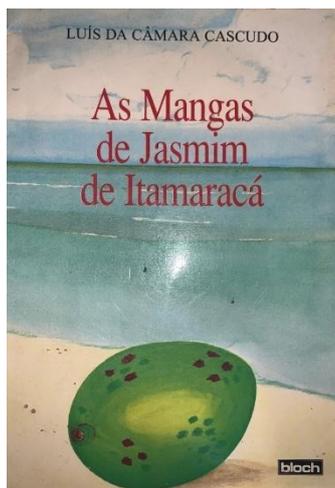


Figura 15 - Capa do Livro 'As Mangas de Jasmim de Itamaracá', com manga na praia.
Fonte: CASCUDO, 1994



Figura 16 - O Brasão da Capitania de Itamaracá durante o período Holandês.
Fonte: BARLAEUS, 1980



Figura 17 - Desenho de autor não identificado, datado de 1844, onde se representa uma manga proveniente da Ilha de Itamaracá. Fonte: Biblioteca Nacional Digital.¹³

Outro aspecto apreendido dos estudos sobre a geomorfologia costeira da Ilha de Itamaracá é a formação coralínea e arenítica que margeia boa parte da face oceânica da Ilha. Esta feição geológica paralela Itamaracá entre dois e três quilômetros da costa (ALMEIDA, 2018; PMIT, 2012; SILVA, 2008; LIRA, 2010; ANDRADE, 1955). Esse tipo de formação é comum no litoral do nordeste brasileiro e corresponde aos arrecifes

¹³ Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon366401/icon366401_033.htm. Acesso em 13/12/2020

que no período colonial eram utilizados para potencializar a defesa do território e viabilizar a atuação portuária (Recife, Olinda, Alagoas e Paraíba são alguns locais onde estes usos ocorreram). Entender a dinâmica física e geológica dos ambientes costeiros permite apreender mais precisamente as possibilidades de uso social e as demandas por ordenamento.

Julianna Nunes Lira (2010) aponta que o embasamento que costeia Itamaracá localiza-se principalmente entre as praias dos bairros de Jaguaribe e do Pilar. Segundo a autora, ocorrem afloramentos na orla correspondentes a esta formação, justamente na praia do Forno de Cal, entre o bairro do Pilar e o Forte Orange, e na praia do Pontal de Jaguaribe. Nestes locais existem indícios de utilização antrópica destas pedras para construção civil e para fomentar a produção de cal em outros tempos históricos. A formação foi também ilustrada em algumas iconografias do século XVII sobre a Ilha de Itamaracá. A figura 18 representa um detalhe do mapa de João Teixeira Albernaz elaborado no início da década de 1630, aponta também dados sobre profundidade do Canal de Santa Cruz. Já a iconografia da figura 19 refere-se a um detalhe de um desenho que consta nos arquivos da Biblioteca Nacional, sem data nem autor identificado, representa a ‘Carta da costa leste do Brasil, Paraíba e Pernambuco’ no período colonial. Em ambas iconografias são referidos os rios depositários do Canal de Santa Cruz que são utilizados desde o século XVI como rotas fluviais para acesso as vilas e engenhos no continente. O assunto será novamente abordado.

Este embasamento tem hoje uma importante função social na Ilha de Itamaracá já que nele se pratica uma modalidade de pesca artesanal através de currais. A pesca de curral nesta base, onde também ocorre acúmulo de sedimento, é realizada por meio de uma armadilha montada com estacas de madeira em formato curvilíneo que prende os peixes em seu interior. Neles também se pesca com vara e rede de espera ou arrasto. Segundo Thiago Lopes Meló de Almeida, existem pelo menos 25 currais de pesca nos recifes, estes que “são fixados em aberturas existentes do recife, formando conjuntamente uma estrutura inteiriça com aproximadamente 6 km paralelo a região central da Ilha.” (ALMEIDA, 2018, p.63) É possível avistar currais na linha do horizonte em qualquer ponto da face oceânica da Ilha de Itamaracá. O missionário Daniel Kidder, na década de 1840, relata essa modalidade na Ilha ao anotar em seu diário que:

Devido a má sorte dos pescadores o nosso jantar foi tardio. Os currais quase nada haviam apanhado durante o dia. Estes *curraes de peixes* são feitos de estacas encravadas no fundo arenoso; por meio de travessas e ligaduras prendem varas, nos intervalos das estacas, tão próximas umas das outras que não deixam passagem ao menor peixe. A linha de estacas geralmente começa na praia e corre em linha reta para o mar até a distância de dez, vinte ou trinta braças conforme a profundidade da água. E então descreve um cercado de forma entre um quadrado e um círculo, com aberturas do lado da terra. Por estas o peixe entra na enchente da maré, sendo depois facilmente apanhado por uma rede. (KIDDER, 1909, p.109-110)

Antes de Daniel Kidder, na década de 1910 o viajante Henry Koster também descreveu a pesca em currais na Ilha de Itamaracá:

A pescaria do Pilar é de alta importância. A maior quantidade de peixe obtida nessa costa é pescada por meio de currais (pens), geralmente construídos próximos aos limites da maré-baixa. Dois espaços, de maior e menor tamanho, com formato quadrangular, são cercados de estacas, cravadas n'areia, a certa distancia. Essa estacada é entretecida com largas esteiras fixadas ás estacas. No circulo exterior ha uma abertura feita de maneira semelhante á de uma ratoeira, conduzindo para a parte interior, a qual possui uma outra entrada para o lado da praia, e desta até a linha do preamar segue ainda o muro de esteiras. O peixe que esbarra nessa tapada, segue-a naturalmente ao longo, na esperança de encontrar uma saída por onde escapar, e desta maneira entra sem querer no curral. As jangadas tambem se fazem ao mar, e pescam com anzóis ou linha ou empregam varias tipos de rêdes. Algumas vezes acontece haver grande escassez de peixes, tornados elementos indispensaveis á existencia pelas leis da Igreja Católica. (KOSTER, 1942, p.350-351)

Os bancos de areia, afloramentos rochosos e coralíneos, colocados como um empecilho à navegação nos arredores da Ilha de Itamaracá desde os tempos coloniais, são indispensáveis para a prática da pesca tradicional no local até os dias de hoje.

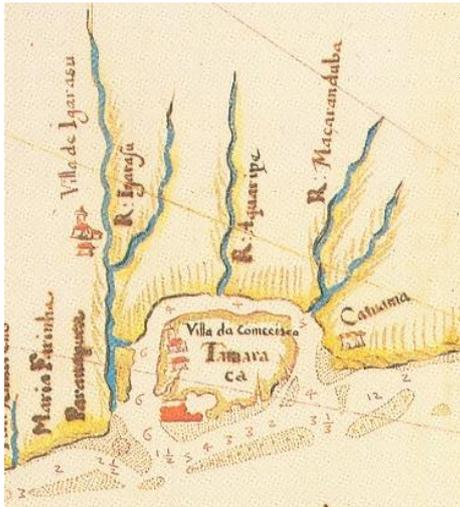


Figura 18 - Iconografia. João Teixeira Albernaz. 'Demonstração da Parayba até a Candelaria'. Sem data. Fonte: PEREIRA, 2006, p.37

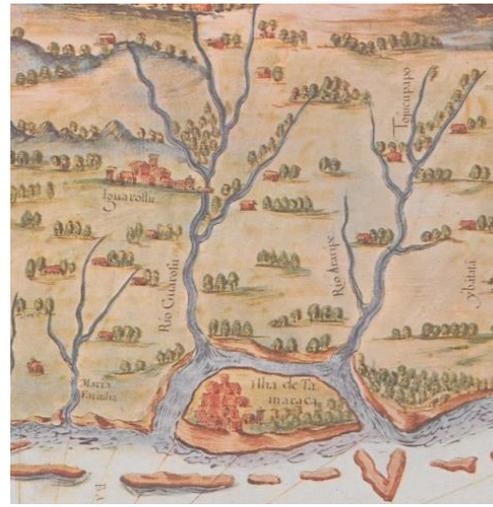


Figura 19 - Iconografia. Carta da costa leste do Brasil, Paraíba e Pernambuco. Fonte: Acervo Biblioteca Nacional.

Uma importante função desta formação corresponde a delimitação do 'mar de dentro'. A estrutura alongada posicionada em paralelo a costa proporciona um quebra-mar natural que condiciona as características das águas costeiras em relação ao mar aberto. Justamente no 'mar de dentro' é onde ocorre a maior intensidade da atividade náutica e outros usos sociais da praia entre pescadores e turistas. Gilberto Osório de Andrade (1955) indica que era possível a certas embarcações ultrapassar essa barreira para pesca em alto mar através de barretas, onde ocorrem aberturas de maior tamanho. No geral, porém, as águas são mais rasas no local dessa formação, então muitos pescadores cruzam o mar de dentro embarcados para pescar em contexto menos turbulento que a faixa de praia, onde ocorre mais abundância de peixes.

As entradas das barras norte e sul do Canal de Santa Cruz também são delimitadas pela formação coralínea e arenítica. Justamente nos trechos onde se inicia o estuário do Canal corresponde a uma lacuna, nos arrecifes, que viabiliza a comunicação do mesmo com o mar em ambas as desembocaduras. A entrada ao norte da Ilha corresponde a Barra de Catuama, enquanto a sul é conhecida como Barra de Itamaracá. Este cenário influencia diretamente a dinâmica de navegação local, é densa a quantidade de documentos históricos narrando o procedimento de manobra para entrada nas barras com segurança, fugindo dos bancos de areia e dos embasamentos rochosos. Este assunto será novamente abordado em outros momentos do texto, já que entender a construção de materialidades e sociabilidades a partir destas dinâmicas corresponde a um dos nossos principais objetivos.

No ano de 2012 foi elaborado, por iniciativa da Prefeitura Municipal da Ilha de Itamaracá, o Zoneamento Ambiental e Territorial das Atividades Náuticas da Ilha de Itamaracá (PMIT, 2012) com objetivo de realizar um mapeamento dos usos sociais ligados a atividades náuticas no contorno do território insular para elaboração de políticas de gestão públicas. O documento apresenta um detalhado panorama sobre o assunto ao apontar as características específicas sobre os usos dos espaços marítimos locais. É neste relatório onde melhor definem-se os trechos referentes ao microcosmo náutico da Ilha: Canal de Santa Cruz/Desembocadura Norte, Canal de Santa Cruz/Desembocadura Sul, Canal de Santa Cruz/Porção oeste da Ilha, Mar de Dentro e Orla. Sobre a Ilha de Itamaracá como um todo, o documento indica que:

Os aspectos ambientais e territoriais são indissociáveis e se expressam, no âmbito das atividades náuticas, através de interações conflituosas e/ou harmônicas, que dependerão de variáveis como tipo da atividade, sazonalidade, dias da semana, dinâmica de maré, entre outros. Assim, usos do espaço como pesca artesanal em ambiente estuarino e/ou marinho, pesca artesanal em currais instalados nos recifes de arenito como herança do patrimônio cultural local, e, pesca comercial de ‘mar de fora’, coexistem com a prática esportiva em embarcações a vela ou a motor, passeios turísticos realizados através de lanchas e catamarãs etc. (PMIT, 2012, p.11)

Entender como funcionava a rotina de navegação local é uma preocupação antiga para a Ilha de Itamaracá. Tanto que uma das principais fontes para compreensão desse cenário nos primeiros séculos da colonização provêm das descrições técnicas sobre as manobras e os perigos das barras da Ilha, como ficará melhor apresentado ao longo da nossa tese. Em 1955 Gilberto Osório de Andrade, ao estudar a formação geomorfológica da Ilha de Itamaracá, também destacou o uso social dos espaços para atividades náuticas: “As ‘barras’ da Ilha e de Catuama, sobretudo a de Catuama, são, com efeito, portos que permitem a comunicação de lugares relativamente distantes do litoral com o mar.” (ANDRADE, 1955, p.53) O trecho citado também reforça a existência de uma rede de comunicação com as paragens ligadas pelos caminhos fluviais no continente. Na década de 1980, Geraldo Granja Falcão (1984) também descreveu estas características e apresentou algumas observações aos que desejassem navegar nas barras da Ilha:

BARRAS

A Ilha coloca-se entre duas barras: a do Canal de Santa Cruz e a barra de Catuama. Aí as ondas, na ‘enchente’ perdem o compassar sereno e, por isso, as embarcações convulsas sobem e descem exigindo da tripulação maior vigilância e cuidado.

Aos ‘marinheiros de primeira viagem’ cabe severa advertência a fim de não confundirem as ondas que, nas barras, quebram apressadas e fogosas

com as que, lentamente, vêm morrer nas praias de nossa preferência.
(FALCÃO, 1984, p.24)

O mapa na figura 20 representa alguns dos principais elementos contidos no zoneamento das atividades náutico do contorno da Ilha de Itamaracá (PMIT, 2012) como também os principais rios depositários do Canal de Santa Cruz. Além de indicar as barreiras de corais que costeiam a face oceânica da Ilha. Mar de dentro, desembocaduras norte e sul, Canal de Santa Cruz, Rio Jaguaribe, Rio Paripe, Vila Velha, Forte Orange e Ponte Getúlio Vargas também são indicados já que compõem os elementos abordados ao longo do nosso texto. Incluímos também os trechos de mangue e as Reservas de Vida Silvestre.

ILHA DE ITAMARACÁ

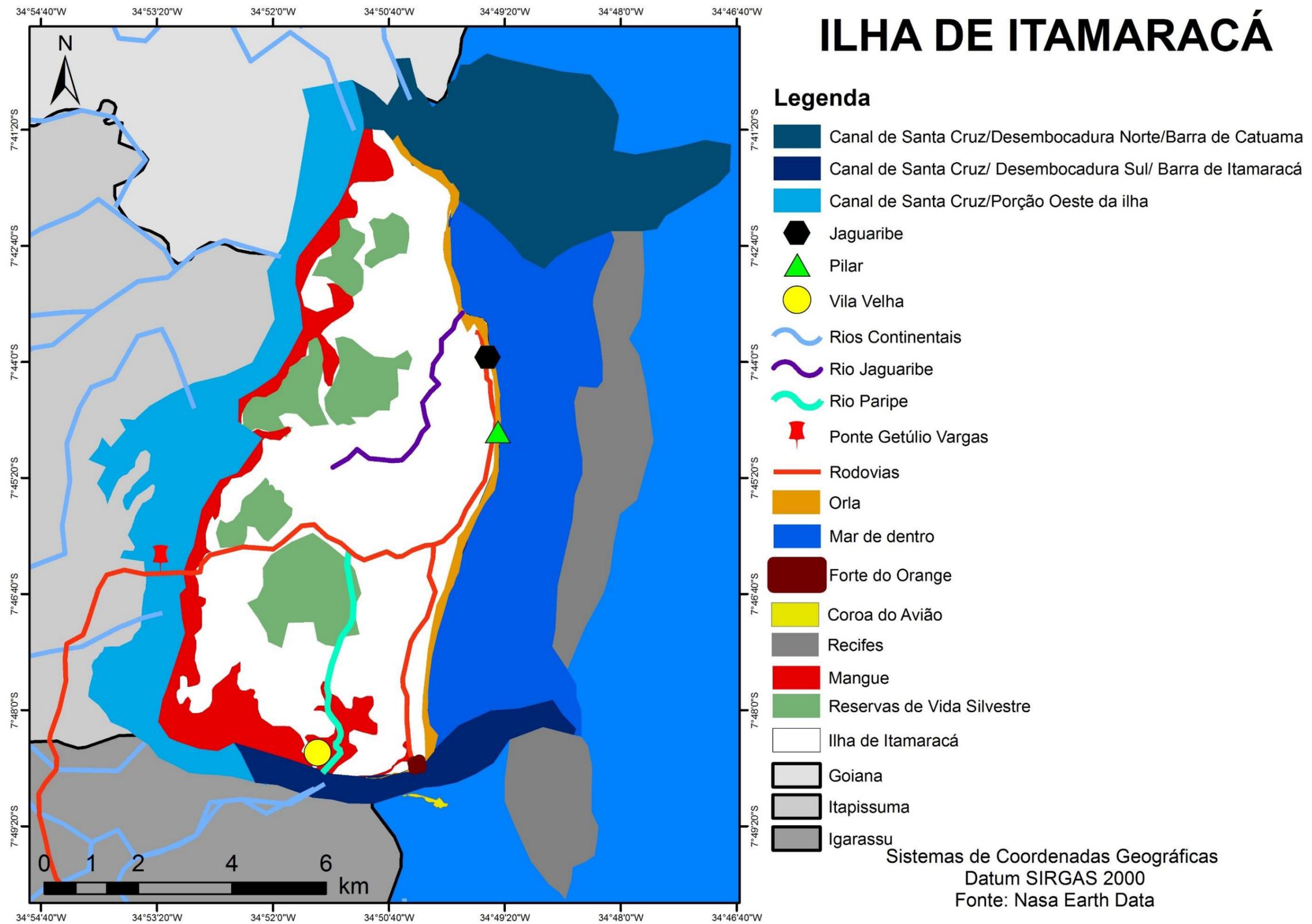


Figura 20 - Zoneamento náutico da Ilha de Itamaracá com inclusão de dados geográficos e sociais. Fonte: Elaborado pela MapGeo/UFPE por solicitação.

O Canal de Santa Cruz corresponde a um dos principais estuários do estado Pernambuco e guarda em suas águas e nas vastas matas nas margens uma rica diversidade. De acordo com Sônia Viggiani Coutinho, Samia Nascimento Sulaiman e Amanda Silveira Corbone “O complexo estuarino do Canal de Santa Cruz representa o maior e mais fértil ecossistema estuarino do litoral pernambucano.” (COUTINHO, SULAIMAN, CARBONE, 2018, p.10) De uma barra a outra são vinte e dois quilômetros passando pelas cidades de Igarassu, Itapissuma, Goiana e Ilha de Itamaracá. Ao longo de sua extensão, alguns rios vindos do interior do continente depositam suas águas no Canal de Santa Cruz; do sul para o norte: Rio Igarassu, Botafogo, Arataca, Carrapicho, Catuama e Maniquara. Além disso, dois importantes depositários vêm do interior da Ilha e complementam o cenário, que são os rios Jaguaribe (porção norte da face oceânica da Ilha) e Paripe (desembocadura sul). Tanto nas margens do Canal de Santa Cruz quanto em seus depositários predomina a vegetação de manguezal, seguido por remanescentes de Mata Atlântica. De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha:

O Canal de Santa Cruz é um braço de mar que contorna a Ilha de Itamaracá, separando-a do continente. Segundo CONDEPE/FIDEM e CPRH (1982), o estuário ocupa uma área de 877 km², com extensão de 22 km e largura máxima de 1,5 km. Sua profundidade varia entre 4 a 5m aproximadamente. Com maiores profundidades na parte norte. A penetração da água oceânica se dá ao norte pela Barra de Catuama e ao sul pela Barra Sul, onde se encontra a Coroa do Avião. Desembocam no canal um conjunto de rios e riachos, sendo os principais rios: Itapessoca, Carrapicho, Itapirema, Aracata, Riacho Jardim, Palmeira, Botafogo, Cumbe, Catuá, Itapicuru, Conga, Bonança, Utinga e Igarassu. Na região do Canal de Santa Cruz, área sob influência direta das marés, são encontradas espécies de flora comuns a manguezais como o mangue vermelho (*Rhizophora mangle*), o mangue branco (*Laguncularia racemosa*), o mangue siriúba (*Avicennia* sp.), e o mangue de botão (*Conocarpus erectus*). Estas espécies vegetais juntamente com os aspectos físicos das áreas estuarinas proporcionam a existência de micro habitats favoráveis a manutenção de espécies da fauna como camarões, sururu, caranguejo uçá, aratu, guaiamum, ostra, mariscos, entre outros crustáceos, peixes e moluscos (Pedroza-Júnior et al., 2002 e CPRH, 2003), importantes fonte de renda das comunidades locais. (GEP, 2010, p.132)

Como ficará mais claro ao longo do nosso texto, toda a extensão do Canal de Santa Cruz esteve relacionada ao processo de ocupação histórica da região. A navegação no Canal ocorria em diversos pontos de seu leito durante o período colonial, desde o século XVI. Os rios que vinham do continente eram importantes rotas fluviais para o acesso aos engenhos e centros de poder nos arredores. Além disso, sendo Itamaracá uma ilha onde também ocorreu uma ocupação pré-colonial (ALBUQUERQUE, 1993), é plausível deduzir que também existiu navegação e pesca

antes do contato, pela população indígena local. Atualmente existe uma considerável rede de pescadores que tiram seu sustento das águas do Canal através de pesca artesanal e coleta de mariscos. De acordo com Lucimary Albuquerque da Silva “A quantidade de água que sai pelas duas entras é superior à que entra, isso devido ao fato da água oceânica que penetrou no Canal soma-se a água fluvial, e assim saírem juntas pelas duas Barras que permitem a dinâmica hidráulica do Canal.” (SILVA, 2008, p.96). Apesar disso, os índices de salinidade do Canal de Santa Cruz são muito próximos dos do mar, o que aponta que os rios depositários não abrandam muito a influência do mar nas águas do Canal. (SILVA, 2008)

Lucimary Albuquerque da Silva (2008) também realizou um detalhado estudo sobre a batimetria do Canal de Santa Cruz. Segundo a autora, a profundidade no curso do Canal oscila consideravelmente nas barras e no percurso do limite oeste da Ilha, variando entre 0 e -18 metros. Na Barra Norte, a de Catuama, é onde a pesquisadora identificou as maiores profundidades, tendo chegado a -18 metros. Já na Barra Sul, a barra de Itamaracá, as profundidades variam, desde a entrada até a virada no curso do Canal para o norte, entre -3 e -9 metros. (SILVA, 2008, p.81)

Uma importante observação obtida a partir dos dados estudados por Lucimary Albuquerque da Silva é que a maior profundidade na barra sul do Canal de Santa Cruz corresponde justamente a imediação de Vila Velha onde, nos tempos da Vila de Nossa Senhora da Conceição, recebia-se considerável atividade de embarcações; como abordaremos nos capítulos subsequentes. Na década de 1810 o viajante inglês Henry Koster esteve em Itamaracá com a finalidade de explorar produtos da terra, nesta ocasião ele, por curiosidade, tentou medir a profundidade das águas na barra sul da Ilha, nos arredores de Vila Velha, e chegou à seguinte conclusão: “Tentei, com uma vara que tinha duas braças de comprido, medir a fundura durante as águas-vivas e nada consegui, e o meu canoieiro disse que, mesmo com uma vara de braça e meia maior, duvidaria muito que eu atingisse ao fundo.” (KOSTER, 1942, p.342). Tendo em vista que as águas-vivas significam maré cheia, e os dados batimétricos atuais indicam profundidades médias de até nove metros, atingir o fundo realmente seria um desafio para o viajante.

Os municípios de Ilha de Itamaracá, Goiana e Itapissuma integram uma Área de Proteção Ambiental chamada ‘APA de Santa Cruz’, que está relacionada a preservação dos ecossistemas ligados pelo Canal como também garantir os usos conscientes da

região pelas comunidades ribeirinhas. De acordo com os registros da APA de Santa Cruz existem na Ilha de Itamaracá sete ‘Refúgios de Vida Silvestre’ onde se visa a proteção da fauna e flora local (RVS – Mata de Santa Cruz, RVS – Mata Lanço dos Cações, RVS – Engenho Macaxeira, RVS – Mata do Jaguaribe, RVS – Engenho São João e RVS – Mata do Amparo.) As RVS’s da Ilha de Itamaracá encontram-se indicados no mapa da figura 20. As características específicas da APA de Santa Cruz foram esmiuçadas pelas pesquisadoras Sônia Viggiani Coutinho, Samia Nascimento Sulaiman e Amanda Silveira Corbone onde concluíram que “Dentro da APA de Santa Cruz, há ambientes muito diversos, como floresta atlântica, manguezais, praias e restingas, além de ocupação humana, com seus costumes, tradições, patrimônio histórico e cultural e atividades econômicas.” (COUTINHO, SULAIMAN, CARBONE, 2018, p.8)

A partir deste momento, iniciaremos a apresentação dos principais elementos que compõem o *front* marítimo da Ilha de Itamaracá atualmente. A maritimidade se expressa em diversos aspectos nos usos sociais da Ilha hoje: pela tradicional comunidade caiçara que mantêm os hábitos de pesca e coleta de mariscos, o artesanato¹⁴ produzido na Ilha de Itamaracá, a ciranda cantada e dançada na beira da praia, as rotas, pontes, e travessias que viabilizam o cotidiano cidadão além das festas religiosas e profanas, como também uma série de outros elementos que poderiam ser mencionados. Agora abordaremos alguns destes itens tendo como norteador a prospecção marítima realizada no contorno da Ilha de Itamaracá em janeiro de 2020.

2.1. O contorno da Ilha de Itamaracá.

Este item refere-se a um mapeamento do *waterfront* da Ilha de Itamaracá tendo em vista os principais elementos que constituem a Paisagem Cultural Marítima local. Como já apontamos aqui, a abordagem proposta pela Arqueologia Marítima enquanto opção teórica e metodológica pode abranger uma gama de elementos que completam o sentido da paisagem. Referências clássicas sobre o assunto indicam que a composição de tal cenário, em contexto histórico, abrange o estudo arqueológico dos elementos em terra e mar que integram a vida social do local (WESTERDAHL, 1992; DUNCAN,

¹⁴ Sobre o assunto específico referente ao artesanato em Vila Velha, o Plano de Preservação de Vila Velha indica que: “O patrimônio imaterial de Vila Velha também tem seu destaque no artesanato em palha, coco, cipó, madeira, cordão, corda, pedra sabão, resina e outras matérias primas. Artesão como Sunsa, Marcos, Seu Guedes, Dona Mirinha, Ademi Vital, Ednildo, alguns que nos bons tempos chegaram a ter sua arte exportada para países como Portugal e Itália. Além de muitos outros que desistiram por falta de consumidores.” (GEP, 2010, p.100)

2006; DURAN, 2012). Dentre estes elementos, destacamos aqui os que tiveram maior relevância para se atingir os objetivos propostos pela presente tese: unidade de defesa, núcleos urbanos, elementos viabilizadores de locomoção entre os espaços marítimos, também toponímia e a cultura popular.

Para chegar aos resultados propostos, realizamos cruzamento de dados absorvidos da cultura material, documentos históricos, iconografias e informações sobre os folguedos populares. Ao buscar melhor compreensão do cenário, no sentido de entender como essas vivências marítimas se processam hoje, é que também recorremos a produção de memorialistas e pesquisadores sobre a Ilha de Itamaracá que refletiram a Ilha do século XX. Serão abordados elementos da cultura popular: a ciranda de Lia de Itamaracá e a procissão marítima secular que acontece na Ilha. O fio condutor de nossa narrativa será a prospecção marítima realizada no contorno do território insular, a partir dela é que serão inseridos os elementos de interesse aos nossos objetivos.

A embarcação para o trajeto foi uma jangada com motor de rabeta. O trecho, do início ao final, correspondeu a 35 quilômetros percorridos em aproximadamente seis horas. Ter realizado a prospecção através de uma embarcação simples, comum entre os pescadores locais, proporcionou uma experiência mais cotidiana da rotina de navegação na Ilha. Isso porque a jangada que nos conduziu possibilitou retratar de forma mais adequada os modos de navegar tradicionais do local; sem os recursos das embarcações modernas, que poderiam vencer com mais facilidade os obstáculos naturais, pudemos vivenciar mais precisamente as formas de navegar que poderiam ter sido empregadas neste trecho em outros tempos históricos. O trajeto foi iniciado em sentido norte – sul. Os mestres do nosso barco foram dois pescadores locais que detêm experiência de décadas na navegação naquelas águas. A figura 21 apresenta o tracking do percurso marítimo realizado no contorno da Ilha de Itamaracá.



Figura 21 – Percurso no contorno da Ilha de Itamaracá.

O contorno na Ilha de Itamaracá faz parte, hoje, da rotina marítima local. Eventualmente se circunda o território insular em épocas festivas, para finalidades de pesca ou mesmo turismo e lazer. Geraldo Granja Falcão (1984) fez uma extensiva análise sobre o ato de circundar a Ilha, onde reforçou o potencial turístico do passeio que era pouco explorado localmente; além disso, o autor frisa a beleza cênica e aponta as características das embarcações que geralmente realizavam o trajeto. Tendo em vista que o texto foi escrito em 1984, a reflexão se mantém bastante atual pois ainda não é comum entre os turistas a realização deste percurso completo. Sobre as embarcações, o autor cita apenas as tradicionais canoas, jangadas e barcos motorizados, mais comuns na época, acrescentaríamos as lanchas e catamarãs que hoje navegam nessas águas. Reproduzimos, aqui, a reflexão de Granja Falcão:

CONTORNO

Um passeio circulando a Ilha de Itamaracá mata sequiosos prazeres e curiosidades comumente externadas. Há sempre alguém disposto a realiza-lo, mas desconhece como fazê-lo. É mais aconselhável a barco motorizado porque o contorno através de canoas e jangadas torna-se moroso e impaciente. Façamo-lo como se vai a uma reunião campestre; aos chamados piqueniques: provisões de água, sucos, frutas, refrigerantes, salgadinhos, sanduiches, bebidas, rádio, toca-disco, caniços...

As paisagens não têm as manchas de uma só visão ou dos horizontes monótonos dos mares.

Contemplamos, pois, terras e águas, mangues e ilhotas, ondas e jangadas, pescadores e colinas, povoações e casas solitárias entre os densos coqueirais.

Não há empresas organizadas para exploração desse e de outros passeios na Ilha. Os órgãos de turismo não olharam para a rendosa sistematização desse transporte, criando mais opções de lazer, educando a novos e velhos para oferta de serviços e gerando ocupação especificamente setorial.

Como aviso, para que algo se aproveite, lembro aos interessados que os barqueiros fazem o percurso através de uma taxa previamente estabelecida. (FALCÃO, 1984, p.30-31)

Nosso percurso começa no bairro do Pilar, que atualmente constitui-se sede administrativa do município da Ilha de Itamaracá. Quando já havíamos embarcado, um problema no motor do barco quase leva nossa prospecção por água a baixo, literalmente; vencido o problema técnico, o percurso foi realizado. A maré estava cheia e começando a secar no começo do trajeto na face oceânica da Ilha. Desta forma, entramos pela desembocadura sul do Canal de Santa Cruz em maré cheia e terminamos o percurso, novamente no Pilar, quando a maré já estava seca. Via de regra, o caminho na face oceânica da Ilha margeou a linha de costa em uma distância de 1.500 metros da praia em média.

O bairro do Pilar corresponde a uma antiga vila de pescadores que através de Decreto em 1831 consolida-se como sede administrativa da Ilha, em detrimento à Vila de Nossa Senhora da Conceição. José Lopes (1975) em sua obra 'História e segredos de uma Ilha' aponta que o registro mais antigo correspondente a localidade diz respeito à citação de funcionamento da Igreja de Nossa Senhora do Pilar em documentos administrativos datados de 1703. Se recorrermos às iconografias produzidas sobre à Ilha de Itamaracá durante o século XVII, é possível perceber que existem diversas referências a comunidades ribeirinhas em vários pontos da face oceânica da Ilha, estas que devem corresponder aos embriões dos bairros litorâneos locais atualmente.

Daniel Kidder, um missionário que esteve em Pernambuco na década de 1840, escreveu um rico relato sobre o cotidiano de diversas paragens entre Pernambuco e Itamaracá. Sobre o bairro do Pilar o autor aborda o seu desembarque no porto local dando ênfase aos coqueiros na praia e a orla com choupanas e casas:

Pelas quatro horas da tarde desembarcamos na povoação do Pilar, assim chamada por cauza duma igreja de Nossa Senhora do Pilar, tendo realizado a viagem de oito legoas em quatro horas. Toda a costa nesta parte da ilha está plantada de coqueiros, à sombra dos quaes se agrupam grande numero de choupanas e de casas. (KIDDER, 1909, p.106)

Após buscar repouso para descansar da cansativa viagem marítima até chegar no Pilar, Daniel Kidder relata ter procurado pouso na casa de moradores locais, neste momento o autor esmiuça um detalhado panorama sobre as suas impressões da comunidade do Pilar nas primeiras décadas do século XIX. Chamou a atenção do autor as vielas que se intercalavam entre a vegetação, a Igreja de Nossa Senhora do Pilar (a qual reforça a robustez de suas paredes) e as casas cobertas com palha de coqueiro; sobre o teatro citado pelo missionário, não foi possível acessar mais informações. Estas memórias remetem o Pilar como uma vila pacata e essencialmente praieira. Nas palavras do autor:

Dei então uma volta pela povoação; notei que era edificada sem a menor regularidade ao longo de veredas que colleavam em varias direções. A igreja era de construção bastante antiga, com paredes espessas e aspecto abandonado. Defronte ficava o theatro, aparentemente gozando de muito maior grao de prosperidade. Vistas de fora as casas pareciam em geral serem inteiramenre construídas de folhas de coqueiro; mas, de facto este material apenas cobria os lados, da mesma forma porque se cobrem os tectos de palha. (KIDDER, 1909, p.107)

No ano de 1851 o desembargador Jeronymo Figueira de Mello caracteriza o bairro do Pilar em relação a quantidade de casas e moradores locais. No relato, quando o autor faz comparação entre o Pilar e a Vila de Nossa Senhora da Conceição, na

extremidade sul da Ilha, já se nota uma discrepância em relação a estrutura urbana e contingente populacional (o Pilar com quantidade de casas e de moradores significativamente maior que a Vila (Velha). Além do Pilar e de Vila Velha, o autor também caracteriza brevemente outros locais na face oceânica da Ilha: São Paulo e Ambar.

A povoação de Itamaracá está sobre a chapada de um outeiro, na parte sul da Ilha de mesmo nome e conterà umas 40 casas, 50 fogos, e 5 a 6 tavernas ordinárias. O Pilar está situado sobre a costa de Leste da Ilha de Itamaracá, contém 95 casas, 120 fogos, 700 a 800 habitantes, e 6 tavernas insignificantes. São Paulo fica _a beira da praia, encostado à fortaleza, e ponta da barra: terá 25 a 30 casas, outros tantos fogos, 100 moradores, e 2 tavernas. O Rio Ambar está situado sobre a costa do mar, e compreenderá 88 casas, iguais fogos, 300 moradores e 4 a 5 tavernas. (MELLO, 1979, p.87-88)

Na década de 1810 Henry Koster observa, como descrito em seus relatos, que existe certa rivalidade entre a outrora prospera Vila de Nossa Senhora da Conceição e o emergente povoado do Pilar. O viajante entende que a posição geográfica da Vila N.S.C. (que antes era um dos motivos de sua relevância) não favorece as ocupações na lógica do século XIX, e os ilhéus cada vez mais buscavam alternativas para moradia, como o Pilar, com mais fácil acesso na época.

A grande povoação do Pilar, situada no lado oriental da ilha, é presentemente o principal centro, embora o povoado chamado Conceição, onde eu residia e que é situado na parte sueste, reclame prioridade, mas seu bom tempo passou; sua posição é considerada como inconveniente e outros lugares são preferidos, e se a Igreja paroquial não estivesse aqui, tornando necessária a presença do Vigário, a povoação ficaria bem depressa deserta. Dá-me uma impressão desoladora e melancolica, a desagradavel tranquilidade que determina sensações bem diversas das que seriam produzidas por um lugar onde jamais houvesse vida animada. (KOSTER, 1942, p.340)

Em outro trecho de seu relato, Henry Koster refina sua descrição sobre o Pilar, dando ênfase as ruas, as casas e alguns hábitos sociais:

Essa povoação se compõe de varias ruas irregulares formadas de casinhas de muitos formatos construidas com tijolos, barro e palha de coqueiros. É lugar de algum comercio, frequentado pelos pequenos barcos que velejam entre Recife e Goiana. Os moradores mantêm-se pelas suas pescarias e aluguel de jangadas e canôas, e. trabalham tambem na casca do côco para a fabricação de cordas, recentemente estabelecida nas vizinhanças do Recife. (KOSTER,1942, p.350)

É no Pilar onde se concentram hoje os principais elementos de poder na Ilha de Itamaracá, entre eles Prefeitura, Câmara Municipal e Delegacia de Polícia, já que o bairro se constitui como a sede administrativa no município. Além disso, lá é também possível encontrar bares, restaurantes e outros equipamentos de lazer que se concentram no entorno da praça central, onde ocorrem shows e apresentações culturais em épocas

festivas. Hoje a praça não tem mais ligação direta com a praia pois casas, bares, restaurantes e pousadas foram construídos em uma faixa de aproximadamente 50 metros que separa a praça do Pilar da praia. Na praia, casas opulentas se mesclam com construções do início do século XX e com espaços tradicionais de atividade pesqueira, como as colônias de pescadores. Sobre as atividades náuticas que ocorrem atualmente na praia do Pilar, o ZATENE (PMIT, 2012) mapeou as embarcações de pesca que atracam em estacas de madeira na água para realizar pesca no mar de dentro e nos currais como principal característica local.

Nesta praça existem as ruínas do ‘Hotel Caravela’, que até a década de 1980 representava o mais conhecido hotel e restaurante da Ilha de Itamaracá. Este hotel é uma imponente construção de tijolos aparentes, onde suas estruturas tem início na praça do Pilar e se estendem até a faixa de praia. A relação marítima se expressa também na logomarca (uma caravela) e no próprio nome do estabelecimento. O Hotel Caravela corresponde a um importante marco na Paisagem Marítima do Pilar e, apesar de estar em ruínas, representa função social até hoje como uma referência local. Sebastião Costa (1978), em sua obra ‘Ilha de Itamaracá’, apresenta uma visão sobre este contexto que, para muitos em Itamaracá hoje, representa saudosismo; porém reflete a construção das relações sociais marítimas no cotidiano local em perspectiva histórica:

Sendo o centro nevrálgico da cidade, no Pilar se concentra o movimento cotidiano dos habitantes e turistas, ponto preferido nas horas de lazer, especialmente da juventude, na praça em frente ao ‘Hotel Caravela’. Ou à porta da cervejaria ‘Caruaru’, com suas cadeiras espalhadas pela calçada e a vontade de bem servir do Tio Tonho. Ali se come um bom petisco, acompanhado de cerveja geladinha. Para quem preferir uma refeição mais consistente, à base de frutos do mar, são servidos camarões, lagostas, mariscos e peixes, preparados a moda da região. [...] Dispõe o Hotel de confortáveis apartamentos, com ar condicionado e varandas para o mar, além de outras modernas instalações, que lhe dão a conotação de ‘categoria internacional’. (COSTA, 1978, p.41)

A página na rede social Facebook intitulada ‘Ilha de Itamaracá - Lembranças & Memórias’, ao recordar o *boom* turístico da Ilha nas décadas de 1980 e 1990, em publicação de 07 de março de 2016, assim descreve o Hotel Caravela e sua pomposidade de outrora, que hoje se resume a abandono:

HOTEL CARAVELA EM ITAMARACÁ MEMÓRIA VIVA DE UM ABANDONO.

O Hotel Caravela foi um dos que não resistiram ao sumiço de turistas na Ilha de Itamaracá no fim da década de 1990 e início da década de 2000. Localizado no número 525, em um prédio de tijolo aparente e portões azuis, estava sempre movimentado. Eram 35 quartos.

Ocupando um terreno entre a praça e a beira-mar, o hotel que tinha até heliponto na cobertura todos viram o espaço esvaziar e o mar chegar cada vez mais perto. Atualmente, apenas os vigias entram lá, em um cenário que parece ter sido área de guerra para quem avista de longe.¹⁵

Uma informação contida no Plano de Preservação de Vila Velha indica a década de 1980 como o apogeu turístico da Ilha de Itamaracá sendo preterida apenas em relação às praias mais centrais ao eixo metropolitano do Recife. De acordo com o documento “A Ilha de Itamaracá teve seu auge turístico na década de 1980 e início da década de 1990 do século passado. Era então considerada, depois do polo Recife / Olinda / Jaboatão, o principal destino de sol e mar do estado.” (GEP,2010, p.93). Tanto que a matéria publicada em 1984 no Jornal do Comércio assim descrevia ao local para atrair a atenção dos turistas:

Com suas águas mornas e mansas, brisas e coqueiros, areias alvas e finas, redes e jangadas, Itamaracá é a ilha mais tropical de todas as nossas ilhas, um convite permanente para se descobrir um mundo cheio de aventuras e descontração; um encontro com a beleza, com o colorido de sua paisagem, com o verão mais quente de todo o litoral pernambucano. (GEP, 2010, p.93)

Na orla, as construções foram tomando o espaço da praia aos poucos, por isso muitas casas apresentam estruturas de contenção para a força das águas, ao atenuar a energia das ondas. As imagens que seguem registram o abordado. Na figura 22 apresenta-se uma imagem aérea da década de 1930 quando o zepelim sobrevoou o local. É possível observar a Igreja de Nossa Senhora do Pilar no canto superior esquerdo e o local onde se viria a construir a praça do Pilar no centro da fotografia.

¹⁵<https://pt-br.facebook.com/pg/Ilha-de-Itamarac%C3%A1-Lembran%C3%A7as-Hist%C3%B3rias-908212735959532/posts/>. Acesso em 05/11/2020.



Figura 22 - O bairro do Pilar na década de 1930, quando o zepelim sobrevoou o local.



Figura 23 - Acesso a Praça e Igreja do Pilar a partir da praia. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 24 - No *front* marítimo da Praia do Pilar predominam os bares na orla e algumas casas opulentas, seguido de habitações mais populares. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 26 - As habitações na areia da praia do Pilar espremem os frequentadores entre as casas e o mar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 25 - Pesca tradicional na praia do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 27 - Estruturas de contenção foram realizadas para conter a força da água. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 28 - Na praia do Pilar a pesca através de rede de arrasto, vara, rede de espera e tarrafa é praticada por moradores locais e turistas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 30 - Construções da primeira metade do século XX ainda existem entre as casas mais modernas. A casa branca apresenta a inscrição '1930' em sua fachada. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 29 - Alguns trechos na praia do Pilar apresentam casas mais opulentas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 31 - Orla na praia do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 32 - Colônia de pescadores na praia do Pilar funciona em uma casa de meados do século XX. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 34 - Da praça é possível visualizar o mar. Fonte: Acervo pessoal. Prospecção arqueológica. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 33 - A praça do Pilar, na orla. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 35 - O casario na praça do Pilar intercala casas da primeira metade do século XX com as mais recentes. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 36 - O antigo Hotel Caravela ainda impõe sua presença nos arredores da praça do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.

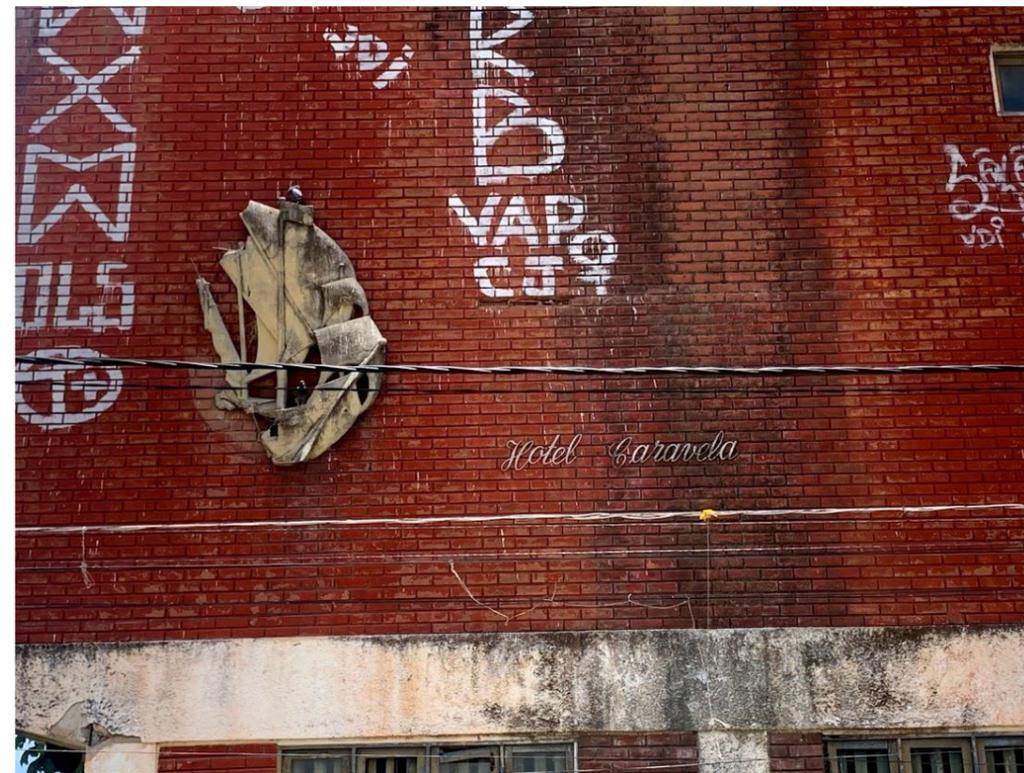


Figura 38 - Fachada do Hotel Caravela. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 37 - O Hotel Caravela a partir da praia do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 39 - Loja de artesanato com temática marítima nos arredores da praça do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020

Existe um marco na paisagem marítima do Pilar que é por onde iremos seguir o roteiro de nossa prospecção marítima. Dentro da água, a cerca de 150 metros da praia, está fixado um imponente cruzeiro que corresponde a um importante elemento da religiosidade local, no mesmo alinhamento da igreja matriz do Pilar, a cerca de 350 metros da igreja em sentido leste. O templo religioso não se localiza exatamente na faixa de praia, mas no centro do núcleo urbano principal do bairro, no litoral. A partir dos relatos presentes nos estudos sobre a história do Pilar no século XX, é possível entender que, pelo menos até a década de 1950, as casas e o comércio entre a igreja e a praia não impedia completamente a visualização da Igreja a partir do mar, como acontece atualmente.

Não encontramos muitos indícios de quando o cruzeiro foi construído no mar ou em qual contexto histórico isso aconteceu. Em conversas com moradores locais, foi possível estabelecer que o monumento pode estar dentro d'água por pelo menos 100 anos. Também é uma história recorrente, entre os moradores mais antigos da Ilha de Itamaracá, que até a década de 1980 ocorriam casamentos e batizados aos pés do cruzeiro, com padre, noivos, crianças e convidados alocados em embarcações ao redor do marco religioso. Esta informação se confirma quando analisamos os livros escritos sobre Itamaracá no século passado.

O cruzeiro se relaciona com a procissão marítima de Itamaracá, conhecida como buscada. A celebração religiosa, como também a festa profana, são uma tradição secular na Ilha de Itamaracá e corresponde a uma das mais importantes datas do calendário festivo, turístico e religioso local. Na festa religiosa, a imagem de Nossa Senhora do Pilar percorre a praia do Forte Orange até o bairro do Pilar em uma embarcação que é acompanhada por diversas outras de pescadores, devotos e turistas em cortejo marítimo. Para Jorge Vaz Freire (2014), os usos culturais do litoral, através da tradição, remetem a um percurso histórico e compõem as paisagens cognitivas, ao expressar maritimidade. Ao integrar as procissões marítimas realizadas atualmente na cidade portuguesa de Cascais ao conceito de paisagem cultural marítima, Jorge Vaz Freire aponta que elas refletem a historicidade das relações dos seres humanos com o mar. Para o autor, “The procession, a symbol of gratitude to the divine, is well defined and with a maritime route well marked upon the landscape.” (FREIRE, 2014, p.153)

Ao desembarcar no Pilar, a imagem da santa segue por terra até a Igreja de Nossa Senhora do Pilar, onde se dão prosseguimento as celebrações religiosas. A

festividade atualmente ocorre anualmente no último final de semana do mês Janeiro. As embarcações que acompanham o cortejo marítimo continuam o trajeto pela orla, com o objetivo de circundar a Ilha de Itamaracá pelo Canal de Santa Cruz; o percurso é acompanhado por músicas e bebidas, caracterizando a festa profana que se estende por vários dias nas praças locais. A antropóloga Rita de Cássia de Mello Peixoto Amaral (1998) assim caracterizou a busca de Itamaracá em sua tese sobre festas no Brasil:

Fevereiro, 8

Buscada de Nossa Senhora do Pilar

Ilha de Itamaracá – PE

Procissão marítima que acontece nas praias de Jaguaribe e Pilar acompanhada por centenas de barcos de pesca e recreio, levando a imagem da padroeira Nossa Senhora do Pilar, da Igreja de São Paulo para a Igreja de Nossa Senhora do Pilar. Apresentações folclóricas como Ciranda, Bumba-meu-boi, e Banda de Pífaros e barracas com gastronomia típica. (AMARAL, 1998, p.296)

Não ocorrem mais missas, casamentos e batizados na água, aos pés do cruzeiro, como também as apresentações culturais não são mais tão diversas como parece ter sido até algumas décadas atrás; o que prevalece na rua são os *hits* do momento. Uma das principais resistências a este movimento é a ciranda de Lia de Itamaracá que geralmente se apresenta nestas datas festivas e muitas vezes convida representantes de outras expressões culturais para celebrar em seu espaço; como Rabeca e Coco de roda. É possível fazer um paralelo, para evidenciar uma permanência sobre as relações marítimas locais, com o discurso sobre a busca produzido entre as décadas de 1970 e 1980. José Lopes, por exemplo, em 1975 escreve o seguinte:

BUSCADA

É uma tradicional procissão marítima, com acompanhamento de jangadas, barcos motorizados, barcaças, botes, lanchas, canoas, enfim, todo tipo de embarcação existente na Ilha.

Alguns dias antes da data da tradicional festa da Padroeira da Ilha, Nossa Senhora do Pilar, sempre no primeiro domingo de fevereiro, a imagem é levada para outra praia, e na véspera da festa, todos os barcos, engalanados com bandeiras, flores e animados por ‘cirandas’ e ‘coco’ ao som do zabumba, todos superlotados de fiéis e turistas, partem para buscar ‘buscada’, a imagem que, ao chegar, é depositada em um cruzeiro existente em frente à Igreja Matriz, em pleno oceano, onde celebram-se casamentos, batizados e a Santa Missa. Encerradas essas solenidades, a imagem é reconduzida a Igreja, também em procissão, quando depois tem início as festividades profanas, constantes de pastoril, ciranda, bumba meu boi, retretas, barracas de prendas e serviços de bar. (LOPES, 1975, p.31-32)

Sebastião Costa, em 1978, indica que a parada do cortejo marítimo para celebração neste cruzeiro no mar representa a expressão de uma antiga fé católica de buscar a ‘benção das águas’ e por isso se tinha a tradição de que os casamentos e batizados realizados neste local poderiam trazer bons ares ao futuro dos envolvidos.

Segundo o autor “É crença popular, que os casamentos realizados no Cruzeiro de Itamaracá, serão perenes e felizes, e é grande o número de casais que procuram garantir antecipadamente a realização de seu enlace durante os atos litúrgicos da festa, no local considerado sagrado.” (COSTA, 1978, p.47) O casamento de Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo, em 1976, foi um dos ocorridos aos pés do cruzeiro no mar. Pelas fotos da celebração é possível perceber que padre e noivos se deslocam pelo mar na praia do Pilar onde o enlace é realizado acompanhado por várias outras embarcações que acomodam os convidados. O casamento, pela sua opulência, foi alvo de matérias jornalísticas que indicaram os detalhes da cerimônia. Em 1985 Alves da Mota retrata a busca em seu auge, quando marcava o calendário festivo pernambucano, contrastando com suas memórias dos tempos em que a procissão marítima era uma manifestação local:

Sabe-se que a tradicional festa da “Buscada” – que noutros tempos era acontecimento restrito da própria Ilha, festinha organizada por alguns poucos católicos do Pilar e de Jaguaribe e apreciada pelas famílias locais; é, hoje, festa de grande repercussão estadual, realizada sob patrocínio da EMPETUR, com a belíssima procissão marítima, de cerca de uma centena de embarcações a motor e a vela. (MOTA, 1985, p.79)

Já Geraldo Granja Falcão em sua obra ‘Itamaracá: a ilha dos cirandeiros’, escrita em 1984, aponta uma mudança em relação a rotina da festa em comparação com a década de 1970. Segundo este autor, a altura de seus escritos não eram mais realizados casamentos e batizados no mar, aos pés do Cruzeiro e somente a missa embarcada matinha a tradição. No momento em que reflete sobre a perda de algumas tradições da busca, em especial a relação com o cruzeiro no mar, Geraldo Granja Falcão indaga que “Outrora havia, no cruzeiro, a celebração de batizado, casamento e depois a missa. Apenas este ritual, hoje, tem lugar, ensejando, ao lado de outras ausências, crescente desânimo desse festejo que tinha e tem tudo para elevar o nome religioso e turístico de Itamaracá.” (FALCÃO, 1984, p.22-23) Atualmente, durante o cortejo, as embarcações ainda fazem referência ao cruzeiro, onde também ocorrem orações. Estas relações corroboram com o proposto por Diegues (1998) ao indicar que não necessariamente a presença física do mar é suficiente para estabelecer-se maritimidade, mas sim as práticas sociais e simbólicas desenvolvidas a partir dele.



Figura 40 - Cruzeiro em relação a praia do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9141977/298860)

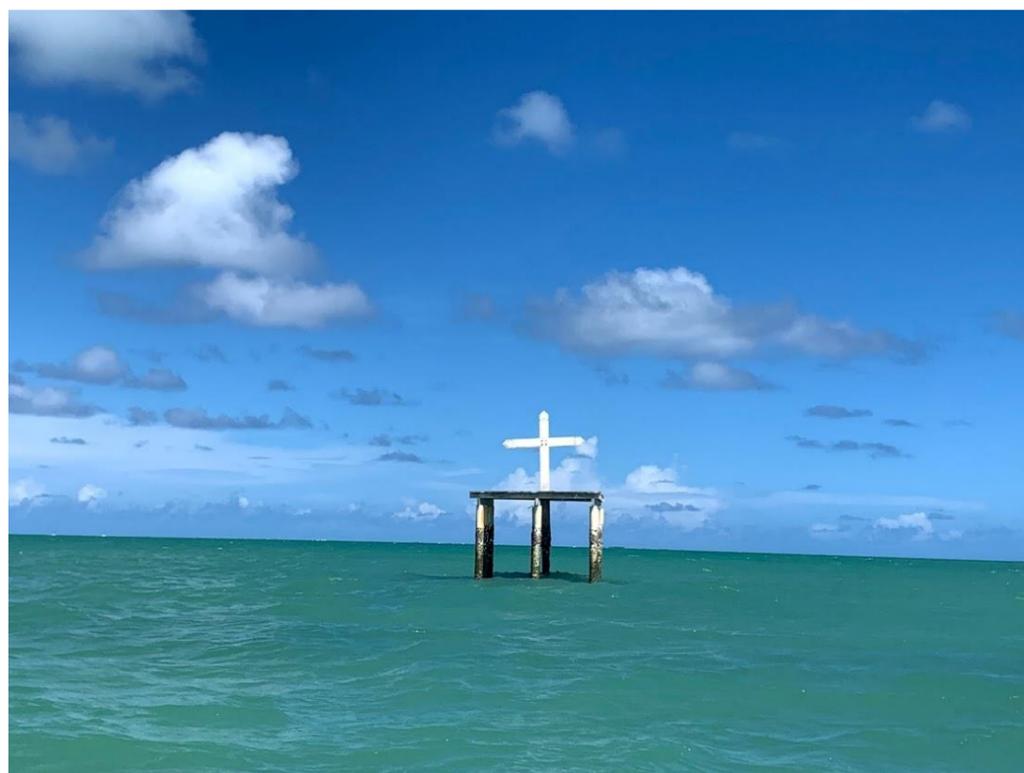


Figura 41 - Cruzeiro no mar da praia do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9141977/298860)



Figura 42 - Cruzeiro em relação a praia do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9142047/298684)



Figura 43 - Fiéis e turistas aguardam a chegada da procissão marítima de Nossa Senhora do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Tereza Albuquerque. 2020.



Figura 44 - Fiéis e turistas recepcionando a imagem de Nossa Senhora do Pilar na praia. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Tereza Albuquerque. 2020.



Figura 45 - Recepção a imagem de Nossa Senhora do Pilar na praia do Pilar. A seta vermelha indica o cruzeiro. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Ricardo Albuquerque. 2020.



Figura 46 - Igreja de Nossa Senhora do Pilar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9141907/298509)



Figura 47 - Da lateral da Igreja de Nossa Senhora do Pilar ainda se vê a praia entre as casas e comércios na orla. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 48 - Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo casam no mar em 1976. Fonte: Acervo da família



Figura 50 - Noiva, embarcada em lancha, chega para a celebração. Fonte: Acervo da família.



Figura 49 - Os detalhes do enlace matrimonial entre Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo. Fonte: Acervo da família.



Figura 51 - Convidados acompanham a celebração embarcados. Fonte: Acervo da família.



Figura 52 - Casamento no mar foi atração da Buscada na ilha. Fonte: Jornal Diário de Pernambuco. 1976.

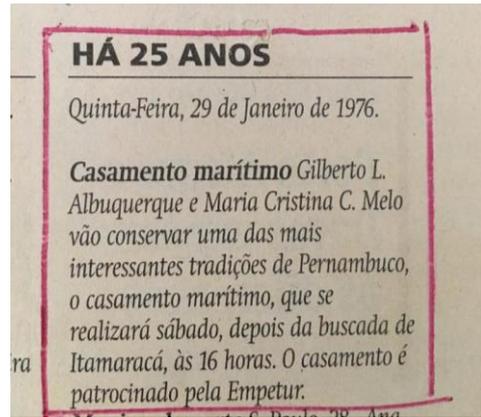


Figura 53 - Notícia recorda o casamento no mar de Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo 25 anos depois. Fonte: Jornal Diário de Pernambuco.

Seguindo nosso caminho pelo mar de Itamaracá, após o Pilar, se inicia um trecho com marinas e iates clubes, com muitas casas opulentas. Não existe densidade entre as residências, o que faz com que ainda se perceba uma paisagem natural arbustiva e arbórea de pequeno porte, com muitos coqueiros. Um desses trechos, adjacente ao Forte Orange, chamasse praia do Forno de Cal, fazendo referência ao item largamente comercializado na Ilha no período colonial. Mesmo que não tenham sido encontradas evidências materiais de fornos de cal neste local específico (OLIVEIRA, 2014). De acordo com Lucimary Albuquerque da Silva (2004), na praia do Forno de Cal existe a maior jazida de pedra calcária aflorada na porção sul da Ilha de Itamaracá.



Figura 54 - Afloramento de Pedra calcária, conhecida como Pedra do Jacaré, entre as praias de São Paulo e do Forno de Cal. Fonte: Página do Instagram: @ilhadeitamaracaitamaraca.

A partir deste momento já se iniciam as manobras para entrada na barra sul do Canal de Santa Cruz. Desde o período colonial existia uma rotina específica para

execução das manobras de entrada na desembocadura sul, como ficara mais evidente no desenvolver da presente tese. A principal causa deste fator são as características geográficas da entrada da barra; o trecho corresponde a uma zona de intensa atividade no relevo submarino pois apresenta sedimentação acelerada. Tendo em vista isso, sobra apenas um estreito canal entre os bancos de areia para que a embarcação possa navegar com segurança. O trecho navegável na entrada da Barra de Itamaracá passa de 300 metros nas imediações do Forte Orange até quase 500 metros aos pés da Vila Velha.

Por conta disso, foi preciso que a nossa embarcação se afastasse significativamente da costa. Nesta barra, no período colonial, existiam alguns fundeadouros e o principal porto da Vila de Nossa Senhora da Conceição. Ainda hoje ocorre uma intensa atividade de embarcações na barra, desde as jangadas dos pescadores, até os barcos de turismo, como também as lanchas que ocupam as marinas e os condomínios da margem continental do Canal. O percurso dessa manobra, onde chegamos a nos afastar da costa cerca de 1.500 metros, pode ser visualizado no mapa do percurso marítima na figura 21.

As entradas das barras do Canal de Santa Cruz apresentam um processo de deposição de sedimento que cria bancos de areia. Tendo em vista este fator, dunas submarinas recobrem boa parte da extensão da Barra sul da Ilha, algumas dessas eventualmente afloram em marés secas, formando as conhecidas croas. (LIRA, 2010; ANDRADE, 1955; ALMEIDA, 2018) Ana Regina Lima Uchoa de Moura (2009) determinou, a partir de seus estudos, que o perfil granulométrico do Canal de Santa Cruz oscila entre areia cascalhosa e lama, sendo que predominantemente nas barras ocorre areia ou areia lamosa. De acordo com Juliana Nunes Lira (2010), uma destas dunas submarinas emergiu em meados do século XX e corresponde a ilhota hoje conhecida como Coroa do Avião, bem na entrada da barra, entre o Canal de Santa Cruz e o continente. A Coroa do Avião faz parte do território do município de Igarassu e atualmente corresponde a um ponto de lazer bastante frequentado no litoral norte de Pernambuco por pessoas que buscam conhecer a beleza cênica local e descanso nos poucos estabelecimentos que a ilhota comporta.

Ana Regina Lima Uchoa de Moura (2009, p.86) aponta que o perfil de sedimentação na barra sul do canal está relacionado ao ‘efeito de molhe hidráulico do CSC’ que corresponde a dinâmica das correntes locais que estabelece uma área de *déficit* de sedimento entre a praia de São Paulo e o Forte Orange ao mesmo tempo em

que cria uma zona de deposição de sedimento na face oposta, ligada ao continente. A Coroa do Avião seria justamente fruto destas dinâmicas. A figura 55 expõe a situação.

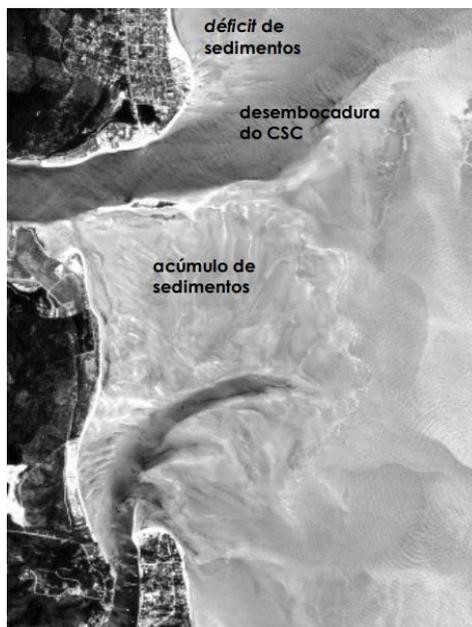


Figura 55 - Efeito de molhe hidráulico do CSC. (MOURA, 2009, p.86)

A Coroa do Avião corresponde a uma ilha com aproximadamente 560 metros de comprimento e 80 metros de largura e atualmente a circulação entre o banco de areia e o continente é facilitado, na maré cheia, através de pontes de madeira; hoje já existe vegetação rasteira e coqueiros no local (LIRA, 2018). Pela Ilha de Itamaracá, porém, é preciso atravessar na desembocadura do Canal de Santa Cruz através de embarcação. Os estudos de Thiago Lopes de Meló de Almeida (2018) e Julianna Nunes Lira (2010) indicam que a composição majoritária do tipo de areia no local corresponde a quartzo de granulometria fina e muito fina, intensamente trabalhada pelo movimento marítimo. Também é uma indicação recorrente nas pesquisas sobre sedimentologia desta localidade que a deposição fluviomarítima se apresenta cada vez mais intensa, caracterizando tendência a aumento gradual da ilha ao longo do tempo (LIRA, 2010; SILVA, 2008; ALMEIDA, 2018). Em resumo: “O banco possui uma área constantemente emersa sendo considerado uma ilha, e o restante do banco pode ser visto em sua totalidade na maré baixa proporcionando um passeio até a praia de Mangue Seco, no município de Igarassu.” (LIRA, 2010, p.20)

A formação da Coroa do Avião está relacionada a um processo histórico, como ficará melhor evidenciado. Entendemos que o litoral em si, devido a dinâmica das marés, sedimentação, variações climáticas e uma série de outros fatores, apresenta dinâmica acelerada e isso se reflete nos usos sociais dos espaços. De acordo com Maria

da Assunção Araújo, “Devido à intensa dinâmica a que as áreas litorais estão sujeitas, a sua compreensão nunca estará completa sem uma referência à sua evolução no tempo.” (ARAÚJO, 2002, p.75). A construção de sociabilidades a partir da praia relaciona-se diretamente com estas dinâmicas. Sobre estas características instáveis das praias como um todo no Brasil, Luciana de Castro Nunes Novaes e Gilson Rambelli (2017) argumenta que:

A maioria do substrato das praias marítimas brasileiras é formada basicamente por areia, é estruturalmente instável, sujeito à mobilização pela ação das ondas. Formadas por sedimentos inconsolidados e como sistemas transicionais, as praias apresentam-se como dinâmicas e sensíveis, articulando-se constantemente as flutuações dos níveis de energia e aos processos eólicos, biológicos e hidráulicos. (NOVAES, RAMBELLI, 2017, p.238)

Geraldo Granja Falcão (1984) remete ao uso social das proas emergidas na maré seca em Itamaracá como uma característica atrativa aos turistas e ribeirinhos já na década de 1980. Segundo o autor:

Quando maré grande as águas desaparecem, até sugerindo que o mar não volta mais. Aí surgem as croas: pedaços de arenitos calcários onde se formam bolsões de água parada; e por isso, passeamos a pé por quilômetros no mar. E as poças esverdeadas que se formam, às centenas, são pequenas piscinas claras e límpidas. [...] Sim: em Itamaracá adultos e crianças passeiam, a pé, ‘no meio do mar’! (FALCÃO, 1984, p.31)

Estes bancos de areia na entrada da desembocadura sul do Canal também foram observados por Henry Koster (1942) na década de 1810. Segundo o comerciante inglês que residiu em Itamaracá:

De um flanco da terra-firme e da ilha, por outra parte, dois longos bancos de areia, justamente ladeiam o canal que separa Itamaracá do continente. Esses bancos ficam a descoberto nas marés-baixas e nas marés-mortas não estão completamente submersos. Prolongam-se até às proximidades dos arrecifes. (KOSTER, 1942, p.341)

A figura 56, que é um recorte da iconografia na figura 272, reforça como a formação geomorfológica da Coroa do Avião também está relacionada a um processo histórico. No desenho da década de 1630, João Teixeira Albernaz retrata com detalhes a desembocadura sul com o intenso assoreamento que define o estreito trajeto de acesso ao Canal de Santa Cruz. Em um ponto específico, na margem continental, percebe-se que o desenho aponta uma pequena ilha no meio da área assoreada que é indicada por pontilhado. O registro dos bancos de areia submersos na entrada da barra é recorrente nos documentos históricos sobre o local, este desenho chama a atenção, porém, por indicar justamente uma ilha onde atualmente encontra-se hoje a Coroa do Avião.

Esse local tem representação destacada em ambos os desenhos, indicando ser realmente um banco de areia que deveria ficar exposto apenas na maré seca, o que usualmente se chama de croa. Na legenda, João Teixeira Albernaz escreve 'Coroa dos Passarinhos', o que aponta o trecho como sendo frequentado por aves. Atualmente, existem pesquisadores das ciências naturais que pontuam a Coroa do Avião como sendo um importante reduto de aves migratórias. Thiago Cardoso e João do Nascimento (2007) estudaram este assunto e constataram que a Coroa do Avião integra o circuito de diversos tipos de aves em determinadas épocas do ano que migram do mundo todo. Segundo os autores, “Nessa área, milhares de aves das famílias Charadriidae, Scolopacidae e Sternidae, se aglomeram todos os anos, de agosto a abril, devido à riqueza e disponibilidade de invertebrados marinhos encontrados na ilha durante a baixa-mar.” (CARDOSO, NASCIMENTO, 2007, p.170). Os usos atuais do espaço para atividades turísticas e de lazer vem influenciando significativamente a dinâmica de migração das aves de acordo com os referidos autores.



Figura 56 - Iconografia de João Teixeira Albernaz com indicação da 'coroa dos passarinhos'.



Figura 57 - Coroa do Avião em relação ao Forte Orange na desembocadura sul do Canal de Santa Cruz. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 59 - Coroa do Avião na desembocadura sul do Canal de Santa Cruz. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 58 - 1. Vila Velha, 2. Forte Orange, 3. Coroa do Avião. Vista a partir do continente. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 60 - Coroa do Avião vista a partir de Vila Velha. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.

Após acessar o Canal de Santa Cruz na desembocadura sul, a sensação é de águas mais calmas. Logo se avista o Forte Orange, primeiro elemento que se destaca no *front* marítimo local. O processo de especulação turística, a partir da década de 1980, fez com que o nível econômico dos frequentadores da praia do Forte Orange fosse elevado, e hoje este ponto corresponde a um dos mais valorizados da Ilha em questões imobiliárias (ASSIS, 2001). Nos arredores do Forte Orange, a força da água impõe sua presença e alguns ajustes são realizados na orla onde ocorre a maior incidência de bares e restaurantes. Existe uma comunidade local que ainda mantêm a tradição de pesca e atua em bares, restaurantes, hotéis e pousadas. Também no Forte Orange é onde se localiza a sede do ‘Projeto Peixe-boi’, animal frequentador das águas das desembocaduras do Canal de Santa Cruz, o Instituto é administrado pelo Governo do Estado de Pernambuco e pelo Ministério do Meio Ambiente, que visa garantir a preservação dos ecossistemas marinhos locais.

Seguindo pela barra de Itamaracá, entre o Forte Orange e Vila Velha, refere-se ao percurso da rota turística e histórica conhecida como ‘Trilha dos Holandeses’. A vegetação na faixa de praia é basicamente composta por manguezais, coqueirais e algumas áreas desmatadas com indícios de queima. Na praia do Forte Orange é comum o fluxo de lanchas que, mediante o pagamento de determinado valor, realizam a travessia de turistas para a Coroa do Avião.

Este trecho foi assim caracterizado no ZATENE (PMIT, 2012), em relação as atividades náuticas atualmente:

Fundeio de embarcações na praia, maior fluxo nos finais de semana.
Zona onde ocorre maior intensidade de fundeio e abicagem de embarcações de recreação de toda Ilha de Itamaracá.
Área de embarque e desembarque dos passageiros transportados pelas jangadas, maior fluxo nos finais de semana;
Pesca e coleta de mariscos. (PMIT, 2012, p.37)

Antes mesmo de mudarmos a direção para o acesso ao estuário do Canal de Santa Cruz, foi possível identificar na paisagem marítima a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, seu branco vivo se destaca entre o verde da vegetação. Já na barra sul do Canal, na margem insular, aparece o Rio Paripe e o forno de cal preservado pelo Senhor Edinildo. Por trás deles, Vila Velha no topo do morro. Na margem continental, prevalece a vegetação de manguezal, com os diversos caminhos aquáticos que levam as paragens do continente. O atrativo oferecido pela paisagem fluviomarítima local também foi observado no momento de elaboração do Plano de Preservação de Vila

Velha pelo Governo do Estado de Pernambuco em 2010: “A principal marca de Vila Velha é a paisagem marinha que se descortina de onde a Vila Velha está assentada a partir do alto na direção sul que mantém quase intactas as qualidades apreendidas, como os magníficos contornos que se percebem e a amplitude de visão.” (GEP, 2010, p.78) Este cenário só muda quando aparece a praia dos Marcos, com marinas, lanchas, jangadas, canoas, pescadores, turistas, condomínios, bares e seu pequeno microcosmo social. Neste trecho específico, porém, se ultrapassa um percurso de 500 metros no máximo e já predomina novamente a vegetação de manguezal em ambas as margens do Canal.



Figura 61 - Na faixa de praia entre o Forte Orange e Vila Velha predomina a vegetação de manguezal e coqueiros, além de vestígios de mata atlântica. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT. 2020.



Figura 62 - Entrada da desembocadura sul do Canal de Santa Cruz, entre o Forte Orange e a Coroa do Avião. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT. 2020.



Figura 63 - O front marítimo nos arredores do Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Foto de ARKEOCONSULT. 2020.



Figura 64 - Lanchas na água, bares e restaurantes ao lado do Forte. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136031/296931)



Figura 65 - Barracas e cadeiras, para receber os frequentadores locais, na praia do Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136031/296931)



Figura 67 - Projeto Peixe-boi, na praia do Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 66 - Ajustes para contenção da água na praia do Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal Foto de Josué Lopes. 2020. (9136031/296931)

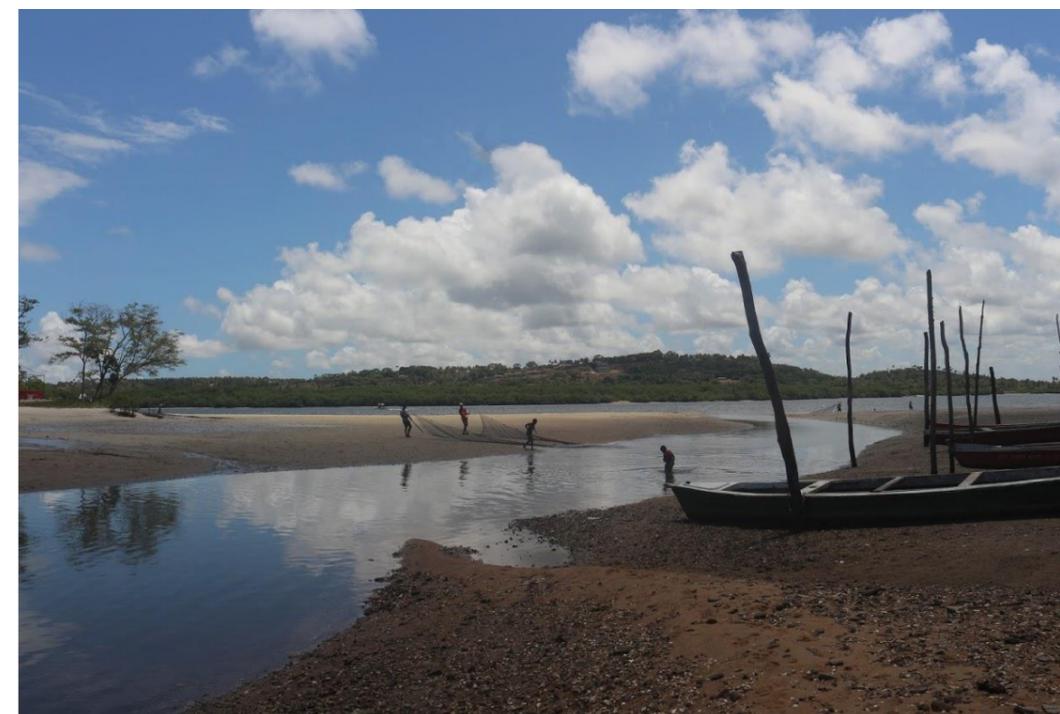


Figura 68 - Pesca artesanal ocorre intensamente na desembocadura sul. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 69 - Logo que se iniciam as manobras para entrada na Barra, Vila Velha se destaca na paisagem marítima. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 71 - A desembocadura sul do Canal de Santa Cruz, a partir do seu leito. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 70 - A vegetação na orla da desembocadura sul é composta por manguezais, restingas, coqueiros e mata atlântica. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 72 - O mirante de Vila Velha. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.(9136265/295308)

Seguindo agora no sentido sul – norte, percorremos o trecho que corresponde ao lado da Ilha oposto ao oceano (trecho oeste), poucos detalhes mudam até chegarmos a cidade de Itapissuma, no continente. Itapissuma corresponde ao único município entre os ligados pelo Canal de Santa Cruz (Igarassu, Ilha de Itamaracá, Goiana e Itapissuma) que se localiza nas margens do seu leito. Os moradores da cidade utilizam intensamente o Canal para pesca e coleta de mariscos. Existem indícios que existiu em Itapissuma um reduto militar que integrou o sistema de defesa da Ilha de Itamaracá durante o período colonial.

No local existe um importante marco na paisagem cultural da Ilha de Itamaracá: a ponte Getúlio Vargas. A ponte que liga a Ilha ao continente foi construída no final da década 1930 e buscou suprir uma demanda, até então secular, dos moradores locais. Antônio Carlos Diegues (1998) aborda que a proximidade com o continente, como também a sua ligação física com o mesmo através de pontes, dutos, rotas marítimas e aéreas, diminui a influência da insularidade sobre os cidadãos e isto se reflete em práticas sociais.

É a partir deste momento, da construção da ponte, que se estabelece o marco inicial rumo a ‘modernidade’ que a conjuntura histórica do momento impulsionava as cidades no Brasil a buscarem. Além disso, a ponte viabilizou o trânsito dos itamaracaenses que trabalham ou estudam no continente. O pesquisador Mário Melo no ano de 1930 aborda a construção da ponte como um dos principais elementos necessários ao desenvolvimento econômico da Ilha de Itamaracá já que reforça seu isolamento do continente. (MELO, 1930, p.23)

A ponte foi construída em 1939 sob governo de Getúlio Vargas, que emprestou seu nome a obra. De uma cabeça a outra são 1.100 metros e, ao que tudo indica, nos primeiros momentos após sua construção, as cabeças no continente e na Ilha eram protegidas por guaritas policiais. Este cenário está relacionado com uma outra obra que ocorreu no mesmo período e que também reflete, no fim, relação com a insularidade: a Penitenciária Agrícola de Itamaracá - PAI

A posição política de isolar ameaças potenciais em ilhas já era recorrente no Brasil em outros momentos históricos. A Ilha de Fernando de Noronha, por exemplo, foi por muito tempo utilizada como presídio para inimigos do Império no século XIX (SILVIA, 2007). Entre as justificativas estavam impedir ou dificultar a fuga dos

condenados e diminuir ameaças aos centros urbanos. A PAI foi inaugurada em 1940 e desde então recebe detentos de baixa periculosidade, onde são incentivados a se inserir em atividades ligadas a agricultura e a criação de animais. A PAI ainda se encontra em atividade na Ilha atualmente; apesar de alguns esforços políticos para a sua remoção do território insular. De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha em relação a Penitenciária Agrícola de Itamaracá e sua conjuntura na primeira década dos anos 2000:

Diante da perspectiva de mudança e reestruturação do Complexo Prisional Estadual, com sua característica e configuração física atual não mais apropriada às diretrizes da Política de Segurança Estadual, nem às exigências do Sistema Prisional Metropolitano, vem se projetando a sua relocação em benefício de uma descentralização, através da criação de um maior número de unidades de menor porte, distribuídos pelo território estadual. (GEP, 2010, p.144)

Brad Duncan (2002:21)) ao abordar o ‘espaço vazio’ como um elemento constituinte na Paisagem Cultural Marítima ao firmar espaços de poder, indica uma tendência a entender as ilhas como espaços separados, que podem ser usados para punição. A característica do presídio ser de regime semiaberto, onde a população carcerária local pode ter autorização para atividades fora, chamou a atenção de Geraldo Granja Falcão (1984) que comparou a situação com a dinâmica da maré:

A população é flutuante, assim como as marés, movimenta-se intensamente durante o dia e desaparece completamente no decorrer da noite. Os sentenciados, às 18 horas, são recolhidos à cela conforme preceitua o Regimento que, em nenhuma hipótese, acolhe a quebra de disciplina. (FALCÃO, 1984, p.14)

Na obra ‘Itamaracá: o antigo e o moderno’, Alves da Mota (1985) aborda como estas obras mudaram drasticamente a rotina dos ilhéus. Segundo o autor a necessidade da ponte era inquestionável devido a demanda por se unir a Ilha definitivamente ao continente, porém, isto trouxe um ponto negativo que mudaria intensamente os indices sociais locais: a criminalidade e tráfico de drogas aumentou exponencialmente. Até hoje, muitos trechos em Itamaracá são considerados violentos e comumente ocorrem roubos a casas de veraneio e assaltos, apesar do policiamento ostensivo na orla. Nas palavras do autor:

Aspiração das mais antigas dos itamaracaenses, que não compreendiam a ilha isolada do resto do mundo, quando tão perto do continente estava, melhor dizendo, da civilização e do progresso, a ponte, construída pela Secretaria de Viação e Obras Públicas, no Governo Agamenon Magalhães, pôs fim a um dos maiores entraves ao progresso e desenvolvimento de Itamaracá. (MOTA, 1985, p.70)

A demanda pela ponte ligando o continente ao território insular é bastante antiga. Documentos datados do século XVIII (depositados no Arquivo Histórico Ultramarino) já indicavam a necessidade da obra vital para o desenvolvimento econômico da Ilha. Em 1713 uma carta endereçada ao Rei D. João V, pelos agentes públicos locais, aponta a conveniência de uma ponte no rio que cerca a Ilha de Itamaracá.¹⁶ Em março de 1739 senhores de engenho e lavradores de cana de Itamaracá solicitam a construção de uma ponte em Itapissuma.¹⁷ Somente em setembro de 1739 os apelos são atendidos e um estudo de viabilidade é encomendado: “PORTARIA do Governador da Capitania de Pernambuco, Henrique Luís Pereira Freire [de Andrada], ordenando ao tenente general da Artilharia, Diogo da Silveira Veloso, informe com seu parecer a utilidade e custo da obra da ponte de [Itapissuma], na ilha de Itamaracá.”¹⁸ Mesmo assim, a obra só foi realmente executada 200 anos depois.

Ao que tudo indica, os políticos de outrora se preocupavam em construir pontes, que encurtavam distâncias, ao mesmo tempo em que construía muros, que limitavam as movimentações. Atualmente não existem mais guaritas policiais nas cabeças da ponte.



Figura 73 - Itapissuma, a Ponte Getúlio Vargas e a Ilha de Itamaracá. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.

¹⁶ AHU_CU_015, Cx. 26, D. 2368.

¹⁷ AHU_CU_015, Cx. 53, D. 4642.

¹⁸ AHU_CU_015, Cx. 54, D. 4714.



Figura 74 - O *front* marítimo da cidade de Itapissuma. Fonte: Acervo pessoal Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 75 - O trecho de mais utilizados por pescadores é onde se preserva mais tradicional. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 76 - Píer para atender as demandas da atividade náutica local. Fonte: Acervo pessoal Foto de Josué Lopes. 2020. (9140222/291473)



Figura 77 - Grande quantidade de jangadas atracadas nos arredores da Ponte Getúlio Vargas, em Itapissuma. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9140222/291473)



Figura 78 - Mercado de peixes e crustáceos nas margens do Canal de Santa Cruz em Itapissuma. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9140222/291473)



Figura 80 - A ponte liga o continente ao território insular. Logo em seguida, a PAI Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 79 - A ponte Getúlio Vargas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 81 - A ponte Getúlio Vargas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9140222/291473)

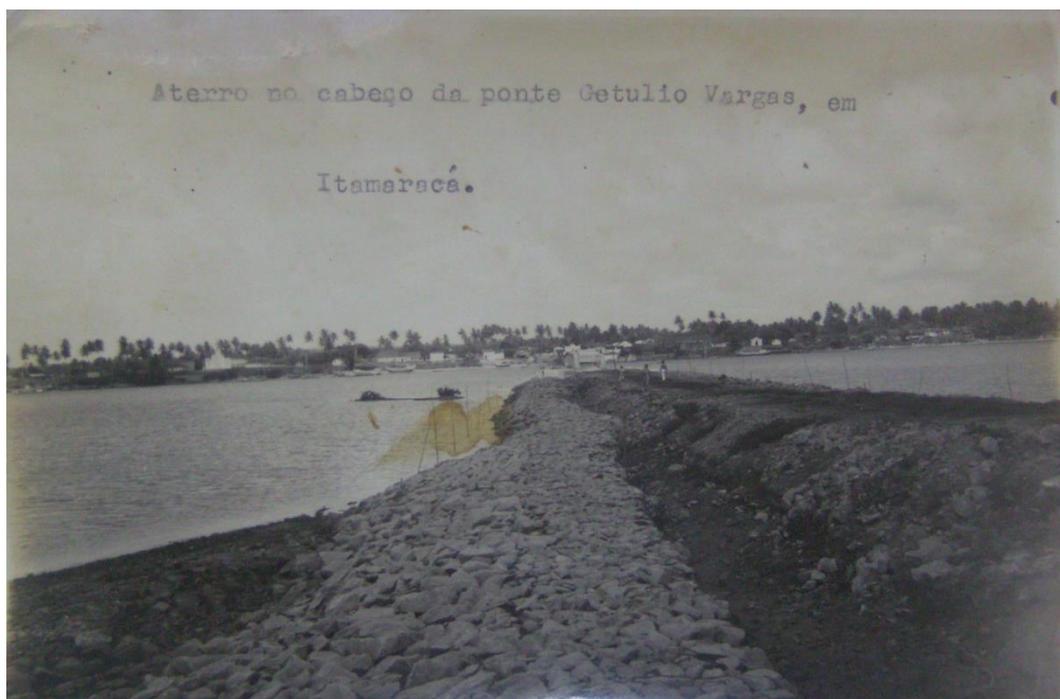


Figura 82 - Aterro na cabeça da ponte Getúlio Vargas, em Itamaracá. 1939. Na margem continental, avista-se o município de Itapissuma.¹⁹



Figura 83 - Corpo da Guarda na cabeça da Ponte Getúlio Vargas em Itamaracá. 1941.²⁰

¹⁹ APEJE. Setor de Fotografias, Divisão de Obras Públicas.

²⁰ APEJE. Setor de Fotografias, Divisão de Obras Públicas.



Figura 84 - Penitenciária Agrícola de Itamaracá. 1940. Em fase de construção. Ao fundo vê-se o Canal de Santa Cruz.²¹

Após a cidade de Itapissuma, continuamos percorrendo nosso trajeto pelo Canal de Santa Cruz em sentido sul – norte, na porção oeste da Ilha. Este trecho corresponde a uma vegetação de manguezal mais exuberante completada pela mata nativa preservada no interior da Ilha. A vida marinha também se expressa de forma mais intensa, pois refere-se a local mais afastado da efusiva vida social nas barras; assim, animais como tartarugas e peixes-boi procuram o trecho para se alimentar e reproduzir. Existem alguns pontos no Canal que correspondem a bairros ribeirinhos (como Atapus, na margem continental no município de Goiana) com fortes hábitos caiçaras. No percurso do Canal de Santa Cruz pelo setor oeste da Ilha é onde o Canal apresenta a maior abertura em seu leito, chegando a alcançar cerca de 1.500 metros de uma margem a outra. Os dados batimétricos disponíveis indicam profundidade oscilante entre -3 e -6 metros de profundidade nas imediações do município de Itapissuma (SILVA, 2008, p.79).

Quando já estávamos próximos a saída na Barra de Catuama, no extremo norte da Ilha, verifica-se um novo marco na paisagem marítima. As duas margens da barra têm características de certo isolamento, com ambiente exótico. Existem alguns bares na margem insular com lanchas e embarcações turísticas atracadas. A formação geológica também fica exposta quando observamos melhor a margem continental da

²¹ APEJE. Setor de Fotografias, Divisão de Obras Públicas.

desembocadura norte, pois os morros expõem em seu perfil os vestígios da formação barreiras que também abrigam opulentas casas, pertencentes, em boa parte, a elite social pernambucana.²² Neste trecho, Lucimary Albuquerque da Silva (2008, p.79) indicou que as profundidades podem chegar a -18 metros, correspondente as maiores profundidades no contorno da Ilha de Itamaracá. Outro marco na paisagem da praia são as comunidades ribeirinhas que mantem viva a tradição da pesca. A Barra de Catuama foi caracteriza no ZATENE (PMIT, 2012) da seguinte forma:

Navegação de recreação, com maior intensidade nos finais de semana, de setembro a abril, a partir das 11h, com a maré alta.
Acesso preferencial à zona pelos atores através do Canal de Santa Cruz por oferecer melhor navegabilidade em relação ao Mar de Dentro;
Zona de menor intensidade de pesca por motivo de grande profundidade;
Embarcações de pesca utilizadas nos finais de semana para transporte de turistas, veranistas e moradores entre Atapus e Pontal da Ilha. (PMIT, 2012, p.33)

O local atualmente conhecido como bairro de Catuama localiza-se na margem continental do Canal, próximo de Atapus, antes de Ponta de Pedra. José Antônio Gonsalves de Mello, quando realizou as anotações da obra 'Anais Pernambucanos' de Pereira da Costa, indicou que neste local, no continente, existia um outeiro que era utilizado também nas balizas do período colonial. (COSTA, 1983c, p.5) Apresentamos a seguir um arrolamento de imagens referentes à Barra de Catuama.

²² Em outros momentos do nosso texto abordaremos como esses morros na Barra de Catuama também se integravam as rotinas das embarcações coloniais como marco para balizamento de embarcações.



Figura 85 - Canal de Santa Cruz no setor oeste. Predomina nas margens a vegetação de manguezal. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149049/295725)



Figura 87 - No setor oeste do Canal de Santa Cruz, ilhotas se formam em decorrência do percurso dos rios vindos do continente. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149049/295725)



Figura 86 - Canal de Santa Cruz no setor oeste, entre a comunidade ribeirinha de Atapus e a Barra de Catuama. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149049/295725)



Figura 88 - A desembocadura norte do Canal de Santa Cruz (Catuama) vista a partir do setor oeste do Canal. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149049/295725)



Figura 89 - Uso social do espaço por meio de lanchas de turistas, jangadas de pescadores e alguns bares e restaurantes na margem. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149610/296317)



Figura 91 - Na margem continental predominam os morros, com comunidades ribeirinhas e casas de veraneio. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149610/296317)



Figura 90 - O *front* marítimo na desembocadura norte do Canal de Santa Cruz, margem insular. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149610/296317)



Figura 92 - Na margem continental predominam os morros, com comunidades ribeirinhas e casas de veraneio. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149610/296317)

A partir da saída na desembocadura norte, voltamos a navegar na face oceânica da Ilha, no mar de dentro. Mais uma vez foi preciso a realização de uma manobra específica para poder sair do canal e navegar pelo litoral. Após a saída na Barra de Catuama, foi preciso afastar-se aproximadamente 1.800 metros para acessar o mar de dentro. Este trecho também é relatado como sendo de navegação difícil desde o período colonial, novamente os bancos de areia formam um grande empecilho. Para retomar o percurso de forma segura, foi preciso se distanciar significativamente da praia para depois, seguindo os caminhos das correntes marítimas locais em sentido noroeste - sudoeste, voltar ao trajeto margeando a costa.

Neste momento, navegamos pela praia do Lance dos Cações, Enseada dos Golfinhos e praia do Sossego em um percurso, desde a saída na Barra de Catuama, de aproximadamente cinco quilômetros até o Rio Jaguaribe na praia do Pontal; em sentido norte - sul. A maioria das casas na beira mar são utilizadas para veraneio com alguns restaurantes famosos pelas comidas de frutos do mar, como marisco, camarão, lagosta e caranguejo. Esta parte da orla se encerra na praia do Sossego, onde encontra-se o Rio Jaguaribe que vem do interior da Ilha desaguar no oceano e separa o local do Pontal de Jaguaribe. Em todo este percurso foram realizadas prospecções arqueológicas na faixa de praia, onde foi possível observar que existia uma constância em relação a ocorrência de artefatos (faiança, louça e cerâmica principalmente), porém em pequena quantidade, bastante espaçados uns dois outros, caracterizando-se em ocorrências pontuais. Estes que devem estar relacionados com acesso aos elementos de poder locais no período colonial.



Figura 93 – Faianças na praia do Sossego. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Sarah Silva. 2017. (9146147/ 298048)



Figura 94 - Faiança na interface entre terra e mar, na praia do Sossego. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Sarah Silva. 2017. (9146709/ 298961)



Figura 95 - Faiança na praia do Sossego. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Sarah Silva. 2017. (9146709/ 298961)



Figura 96 - Louça na praia do Sossego. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Sarah Silva. 2017. (9146147/ 298048)



Figura 97 - Louça na praia do Sossego. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Sarah Silva. 2017. (9146147/ 298048)



Figura 98 - Louça que perdeu o esmalte, na praia do Sossego. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Sarah Silva. 2017. (9146709/ 298961)

O Rio Jaguaribe corresponde ao mais caudaloso e de maior extensão no território insular. Apresenta uma distância de uma margem a outra de aproximadamente 50 metros e existe atualmente um serviço contínuo de travessia por barco, próximo a desembocadura no Oceano. No trecho onde ocorre a travessia encontra-se um píer de madeira e um mirante, a partir daí já começa uma vegetação densa de manguezal que segue por ambas as margens do Rio até o interior da Ilha. São muito fortes os hábitos tradicionais de pesca através de vara e rede de arrasto, como também coleta de mariscos; por isso tanto a faixa de praia quanto o percurso pelo curso do Rio Jaguaribe é frequentado por embarcações de pequeno porte como canoas e jangadas. Uma malha de locais de atracagem pode ser acessada por essas embarcações. Os estudos de Solange da Silva Leitão, José Milton Barbosa e Fábria Gabriela Carraro (2007) apontam o Rio de Jaguaribe como um dos principais estuários ao norte de Pernambuco, que preserva intensa vida marinha ao agregar o curso de água no interior do território insular até desaguar no Oceano. Segundo os autores, o Rio Jaguaribe

É formado pela junção do riacho Jacaré, que nasce nas mediações da mata do Amparo, e pelo riacho Poço do Cobre, que nasce no Morro do Giz. O rio, a partir da nascente, tem direção sudeste, direcionando bruscamente o seu curso d'água para o nordeste a apenas 100 metros da desembocadura, e deságua no Oceano Atlântico, em uma área denominada Pontal de Jaguaribe. (LEITÃO, BARBOSA, CARRARO, 2007, p.102)

Uma relevante característica deste rio é que nas suas margens existiu um grande número de salinas, no interior da Ilha. Estas estruturas correspondem a escavações rasas realizadas na margem do Rio, definidas por bermas do sedimento do entorno, que circundam os largos tanques, formando um grande mosaico na paisagem fluviomarítima. Nesses tanques a água acumulada era convertida em cloreto de sódio após o processo de salinização. Nas margens do Rio Jaguaribe é onde concentra-se a maior quantidade de salinas na Ilha, o que indica que já houve larga produção no local. Não existem mais salinas ativas em Itamaracá, os grandes tanques foram adaptados para criação de peixes e crustáceos pelos moradores locais, como viveiros.

Uma passagem contida no livro 'Itamaracá: o Antigo e o Moderno', publicada por Alves da Mota em 1985, relaciona a inserção da Ilha de Itamaracá nessa busca pela 'modernidade a partir da segunda metade do século XIX com a diminuição das atividades tradicionais na Ilha, como as salinas: "O salineiro trocou o rodo, com que batia as marinhas e juntava sal, pelo birô de funcionário público municipal" (MOTA, 1985, p.86). A produção de sal correspondeu a uma das principais atividades

econômicas da Ilha de Itamaracá até a primeira metade do século XX; desde o período colonial era explorada no território insular e em seus arredores. Em 1730 uma recém viúva solicita às instancias administrativas de Itamaracá a demarcação das terras onde localizavam-se suas salinas: “REQUERIMENTO de Maria dos Santos, viúva de Bartolomeu da Rocha Preto, ao rei [D. João V], pedindo alvará e regimento a qualquer ministro para fazer a demarcação de suas terras e salinas na Ilha de Itamaracá.”²³

O sal também é referenciado, na documentação histórica consultada, como um importante elemento processado em Itamaracá pelo menos desde o século XVII (LOPES, 1975; KOSTER, 1942; OLIVEIRA, 2014; KIDDER, 1909; MELLO, 1971). Segundo Rodrigo Ibson da Silva Oliveira (2014) a Ilha de Itamaracá oferecia condições favoráveis a obtenção do cloreto de sódio, que era intensamente utilizado na produção de outro item exportado na Ilha: a cal. O autor mapeou nas margens do Rio Jaguaribe pelo menos um forno de cal. Sobre a relação entre as salinas e a produção da cal, Ana Lúcia do Nascimento Oliveira e Rodrigo Ibson da Silva Oliveira (2019) indicam que

As salinas tinham também a função de fornecer material para o processo de calcinação da pedra calcária, antes e durante o processo de queima. O processo se dava pela queima do material encontrado em afloramentos naturais decorrentes do relevo submarino, no qual a pedra calcária seria encontrada com maior teor de calcificação. (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2019, p.378)

As Salinas correspondem a um importante marco na paisagem fluviomarítima da Ilha de Itamaracá pois está relacionada a um processo histórico de ocupação dos espaços em função de demandas ambientais: boas condições para processamento de sal a partir da água do mar e afloramentos de rochas calcárias nos arredores. Estes elementos, as salinas da Ilha de Itamaracá, constam também na produção dos pesquisadores locais do século XX. José Lopes (1975), por exemplo, observa que na década de 1970 apenas cinco ou seis tanques na salina estariam em funcionamento devido ao baixo preço do sal. Ao dar detalhes sobre a atividade em Itamaracá, o autor descreve o processo:

SALINAS
[...]

Por serem as nossas salinas rudimentares, apresentam ao visitante a curiosidade de observar uma das primeiras indústrias exploradas no Brasil e que naturalmente, ainda estão e continuam do mesmo modo sem nenhuma modificação. Das 84 salinas aqui existentes apenas 5 ou 6 estão em funcionamento, pois a sua pequena produção e o preço do sal atualmente,

²³ AHU_CU_015, Cx. 39, D. 3567.

acrescido da mão de obra, não compensa o trabalho da fabricação do sal. Se não, vejamos.

As salinas são compostas de um açude onde se deposita a água do mar para que aí se processe o cozimento, ou seja, a evaporação pelos raios solares, aliás o depósito de água serve também para a criação de peixes. Esta água, por gravidade, é passada para outro recipiente denominado ‘caldeirão’ (menos água), onde a evaporação se faz com mais presteza. Daí, também por gravidade, a água é encaminhada para as ‘marinhas’ (cristalizadores), quadras de 3x3 metros com profundidade de 10 centímetros, onde a evaporação é mais acentuada. Depois de oito dias está pronto o sal, que é arrastado por um rodo, colocado em balaios de cipó e transportado para o armazém.

Todas as divisões duma salina são feitas de barro. (LOPES, 1975, p.29-30)

O pesquisador Mário Melo reforça, já na década de 1930, que as salinas de Itamaracá são sub exploradas economicamente ao apontar a necessidade de incentivos públicos e privados a sua produção e comercialização em larga escala; como medida mitigadora desta questão, o autor indica a “propaganda para organização de empresas que extraíam sal em quantidade suficiente, pelo menos para abastecer o estado e para a montagem de uma refinaria desse produto.” (MELO, 1930, p.23) O missionário Daniel Kidder também informou sobre as salinas na Ilha de Itamaracá; ao visitar as comunidades do Pilar e Jaguaribe o viajante percorreu o local de produção de sal na década de 1840. O relato do século XIX indica a recorrência da atividade econômica em volta do sal na Ilha de Itamaracá, que poderia tanto ser armazenado no próprio local, como seguir direto para destinos fora da Ilha. As salinas expressam um importante elemento constituinte da paisagem cultural marítima local, pois estabelece o elo entre o uso econômico do mar, a utilização de vias marítimas para transporte e escoamento, e reforçar a maritimidade como elo social. Segundo o autor:

Estas salinas só são exploradas durante o verão, devido as chuvas dominantes no resto do ano. Os únicos edifícios no lugar eram os armazéns de guardar o sal. O processo para a evaporação era muito simples, consistindo em nada mais do que escavações de certa profundidade, de modo a formarem tanques rasos dalgumas varas em quadro, nos quais a água do mar penetra por ocasião das marés cheias, e dos quais é posteriormente excluída até se ultimar a evaporação por influência dos raios solares. Depois de cristalizado, o sal é raspado e transportado para os armazéns ou as canoas, afim de ser exportado. (KIDDER, 190, p.114)

De forma recorrente o Rio Jaguaribe é referenciado nas documentações históricas, onde se apontam construções em sua margem. As salinas correspondem ao maior impacto proveniente da interação dos seres humanos com o meio ambiente nesse local, onde a vegetação de mangue deu lugar aos vastos tanques que impõem sua marca na paisagem. Nas conclusões de Geraldo Granja Falcão: “As salinas, ainda que rudimentarmente exploradas, desenharam um cenário de beleza e paz, com seus

quadriculados refletindo alvurras e singularidades: são chamadas marinhas ou cristalizadores.” (FALCÃO, 1984, p.87) Já Alves da Mota, em 1985, relaciona a exploração de sal com o Rio Jaguaribe ao apontar que, até pouco antes de seus relatos, o mesmo era navegável por embarcações moderadas para lidar com o trato com as salinas locais. Além disso, o autor dá uma boa ideia de como ocorria a capilaridade da circulação dos produtos do lugar no século XX, que além de sal fornecia carvão e lenha. Estes que, após serem embarcados nos portos locais, seguiam para serem vendidos nas ruas do Recife:

Itamaracá do Rio Jaguaribe, rio que até bem pouco tempo ainda navegável pelas barças de até nove pés de calado – barças que, na época florescente das salinas, faziam o transporte do sal, de lenha e carvão embarcados nos portos Cabucu e do sítio da Questão, nas queimadas, para venda nos cais do Coqueiros, do sete Mocambos, da Rampa Nova e da estrada dos Remédios, aqui no Recife. Esse Rio Jaguaribe, com a morte das Marinhas de Sal, e o conseqüente desaparecimento da navegação ali, converteu-se num pobre riacho, quase sem mais o seu canal, que atingia, em alguns trechos do Rio, de seis a oito metros de profundidade. Tornando-se simples leito de água salgada. (MOTA, 1985, p.99)

Apresentaremos em seguida as figuras que correspondem aos assuntos abordados em relação ao Rio Jaguaribe e seus usos sociais.



Figura 99 - Na orla da praia do Sossego prevalecem casas de veraneio e moradores locais. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Amanda Barreto. 2017. (9146147/ 298048)



Figura 101 – Construções na orla de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Amanda Barreto.2017. (9146147/ 298048)



Figura 100 - Bancos de areia se formam na praia do Sossego, nas imediações da foz do Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Amanda Barreto. 2017. (9146147/ 298048)



Figura 102 - Na praia do Sossego a força das águas derruba casas construídas na orla. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Amanda Barreto.2017. (9146147/ 298048)



Figura 103 - A foz do Rio Jaguaribe, entre a praia do Sossego e o Pontal de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.2020. (9145749/298268)



Figura 105 - Casas construídas na praia do Sossego são derrubadas pela força da água. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9145749/298268)



Figura 104 - A força das águas na foz do Rio Jaguaribe derruba casas na praia do Sossego. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9145749/298268)



Figura 106 - A dinâmica da maré deixa suas marcas nas margens do Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. (9145749/298268)



Figura 107 - Na maré seca muitos bancos de areia se formam na foz do Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.2020. (9145749/298268)



Figura 109 - Lixo nos manguezais da foz do Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9145327/298356)

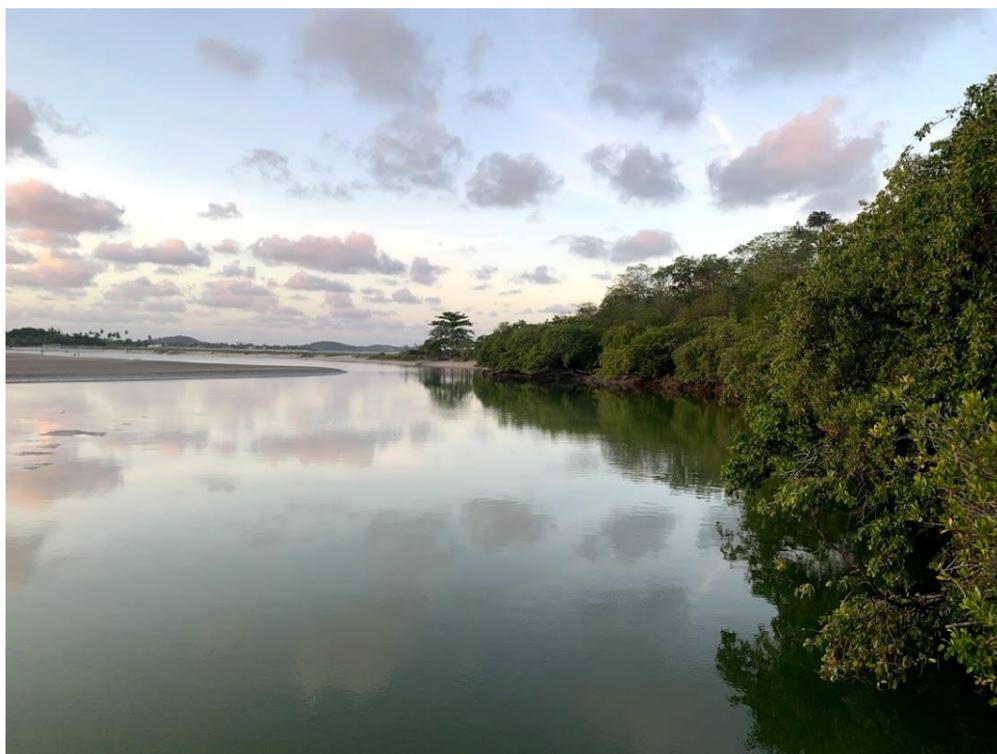


Figura 108 - Trecho de mangue na foz do Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9145327/298356)



Figura 110 - Em diversos trechos no curso do Rio Jaguaribe é possível encontrar afloramentos rochosos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9145327/298356)



Figura 111 - Serviço de travessia ocorre continuamente na foz do Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal Foto de Josué Lopes. 2020. (9145321/298342)



Figura 113 – As salinas, que hoje funcionam como viveiros de peixes, no Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144391/297348)



Figura 112 - Pier e mirante próximo a foz do Rio Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9145321/298342)

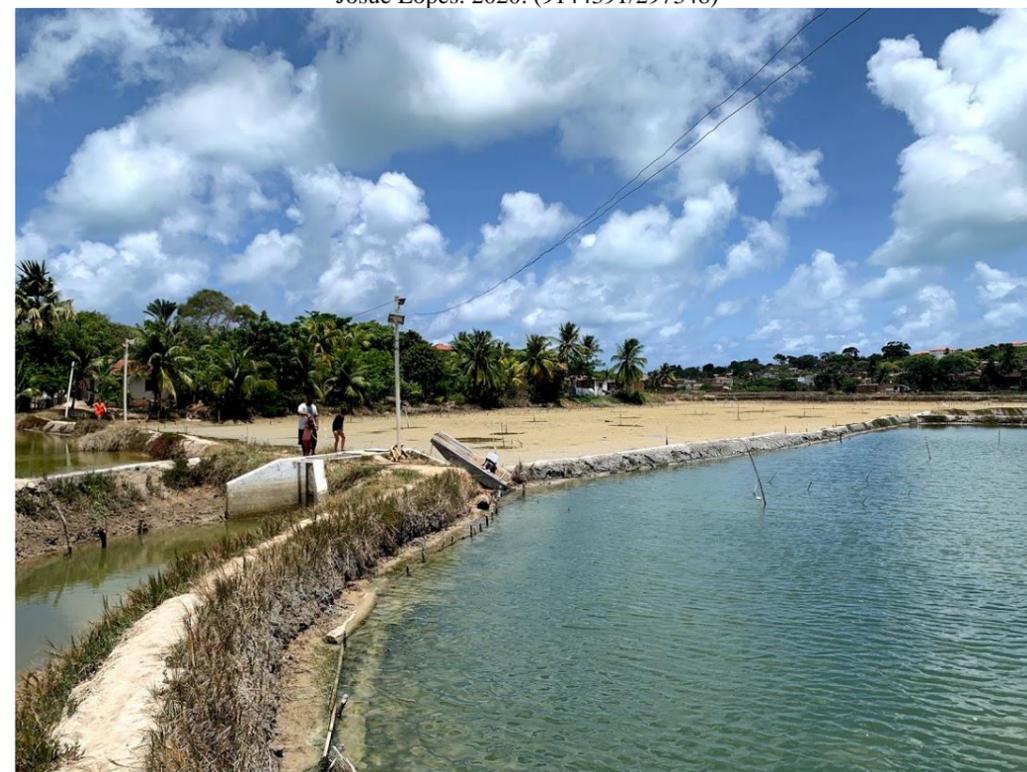


Figura 114 - Um sistema de drenagem garante o abastecimento de água entre os tanques. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144391/297348)

Quando retomamos para mais perto da orla já estávamos margeando a praia do Pontal de Jaguaribe. Este trecho é composto por afloramento de rochas areníticas e calcárias típicas daquelas utilizadas nas construções coloniais mais antigas da Ilha. De acordo com Julianna Nunes Lira (2010), estes embasamentos rochosos tem referência com as formações que compõem a linha de arrecifes que se situa em paralelo à costa e delimita o mar de dentro da Ilha de Itamaracá. O local é conhecido como pontal justamente por constituir-se em uma ponta da praia na margem direita do Rio de Jaguaribe, que dá acesso à praia do Sossego. Existe apenas um bar na orla do Pontal que atende a uma demanda local que procura a região por ser mais calma em relação as praias mais agitadas de Jaguaribe. Os banhos nas piscinas naturais formadas nesta base arenítica também se constituem em um atrativo aos visitantes.

Este constitui-se no maior afloramento deste tipo de rocha na porção norte da Ilha (SILVA, 2004, p.21). A jazida relaciona-se com o Rio Jaguaribe, onde também as salinas dominam a paisagem. A exploração de rocha calcária e a produção de sal estão intimamente relacionados com a queima nos fornos de cal, presentes em significativa quantidade na Ilha de Itamaracá pelo menos desde o século XVII (OLIVEIRA, 2014). Por hora, o que é importante dizer é que o Rio Jaguaribe encerra em suas margens um microcosmo relacionado ao ciclo da produção de cal para alimentar a construção civil colonial ao sanar a demanda pelas duas matérias primas principais envolvidas: a rocha calcária e o sal. Uma iconografia datada de 1648 (que será apresentada no próximo capítulo desta tese na figura 147) indica uma pequena construção próxima ao pontal de Jaguaribe com a seguinte legenda ‘Aqui está a casa de Michel Dorade e local onde começou a estabelecer seu viveiro de peixes’. O relato atesta a antiguidade da exploração econômica do local.

É possível que estes blocos tenham sido utilizados na construção de casas, igrejas e centros de poder locais, além de ter circulado nos arredores da Ilha durante o período colonial. As marcas nas pedras que nos fizeram chegar a estas conclusões. A partir da realização de prospecções arqueológicas e mapeamento dos recortes, foi possível identificar que alguns trechos apresentam retiradas. Ao abordar as jazidas calcárias existentes nos arredores de Vila Velha, o Plano de Preservação de Vila Velha aponta um local nos arredores da Vila como sítio arqueológico de mineração, onde se retiravam rochas para alimentar a construção civil e a produção nos fornos de cal (GEP, 2010, p.204). Da mesma forma ocorria em outras jazidas calcárias da Ilha. Segundo o

documento: “Anote-se ainda que era do calcário, proveniente deste e de outros pontos da própria Ilha, que se produzia a cal nos fornos identificados na região ao longo dos estudos da Fundarpe (década de 1980) e deste trabalho, trinta anos depois.” (GEP, 2010, p.204)

Cristiane Eugênio Amarante (2019) ao estudar os recortes de rocha para construção civil e obras portuárias na Praia do Francês em Alagoas, (durante o período colonial) apontou caminhos para se identificar contextos semelhantes; mesmo que o nosso caso apresente menor proporção. O local não é registrado como sítio arqueológico no cadastro do IPHAN e a intensificação do acúmulo de sedimento sobre o afloramento rochoso encontra-se cada vez mais intenso. Cristiane Amarante utilizou-se da Arqueologia da Mineração para mapear as retiradas de pedra da Praia do Francês (AL). Ao abordar a cadeia operatória que envolvia o processo, ajustes de tamanho e transporte para os destinos, a autora aponta que a atividade se inicia “com a **extração das peças** da plataforma rochosa da praia e o seu **transporte** até os locais de construção. Tudo indica que o processamento das peças acontecia na própria praia, pois as marcas deixadas nos sítios arqueológicos pesquisados neste doutorado reiteram esta hipótese.” (AMARANTE, 2019, p.73) Ao que pudemos observar pela análise de campo, o pontal de Itamaracá passou por um processo semelhante. A regularidade e os desníveis entre os blocos representam ação antrópica, através da exploração dessa base arenítica para construção civil e utilização nos fornos de cal.

Justamente no trecho da praia do Pontal onde existe a maior jazida de rocha exposta, na margem direita do Rio Jaguaribe, foi realizada uma obra de infraestrutura na orla para viabilizar o acesso ao local. Estes dois espigões correspondem a fileiras de rochas graníticas e areníticas que delimitam essa ponta da Ilha onde se situam os afloramentos; além de diminuir a exposição do local as mudanças de maré, desacelera consideravelmente o processo de deposição de sedimento sobre o embasamento. O espigão entre a praia de Jaguaribe e o afloramento apresenta cerca de 90 metros, enquanto o que separa o afloramento da desembocadura do Rio Jaguaribe tem 60 metros. Eventualmente a Prefeitura Municipal da Ilha de Itamaracá precisa realizar alguma intervenção para garantir a funcionalidade dos espigões, não foi possível dizer desde quando eles existem ali. Uma medida para preservação dos bens culturais relacionados a atividade de mineração no embasamento rochoso do Pontal de Jaguaribe seria o registro do mesmo como sítio arqueológico na base de dados do IPHAN.

O mapa da figura 115 representa esse pontal onde é possível observar os espigões. Os itens plotados correspondem a localização da jazida de pedra calcária, a localização das salinas da margem do Rio Jaguaribe e a localização do forno de cal na região que foi identificado por Rodrigo Ibson da Silva Oliveira (2014).

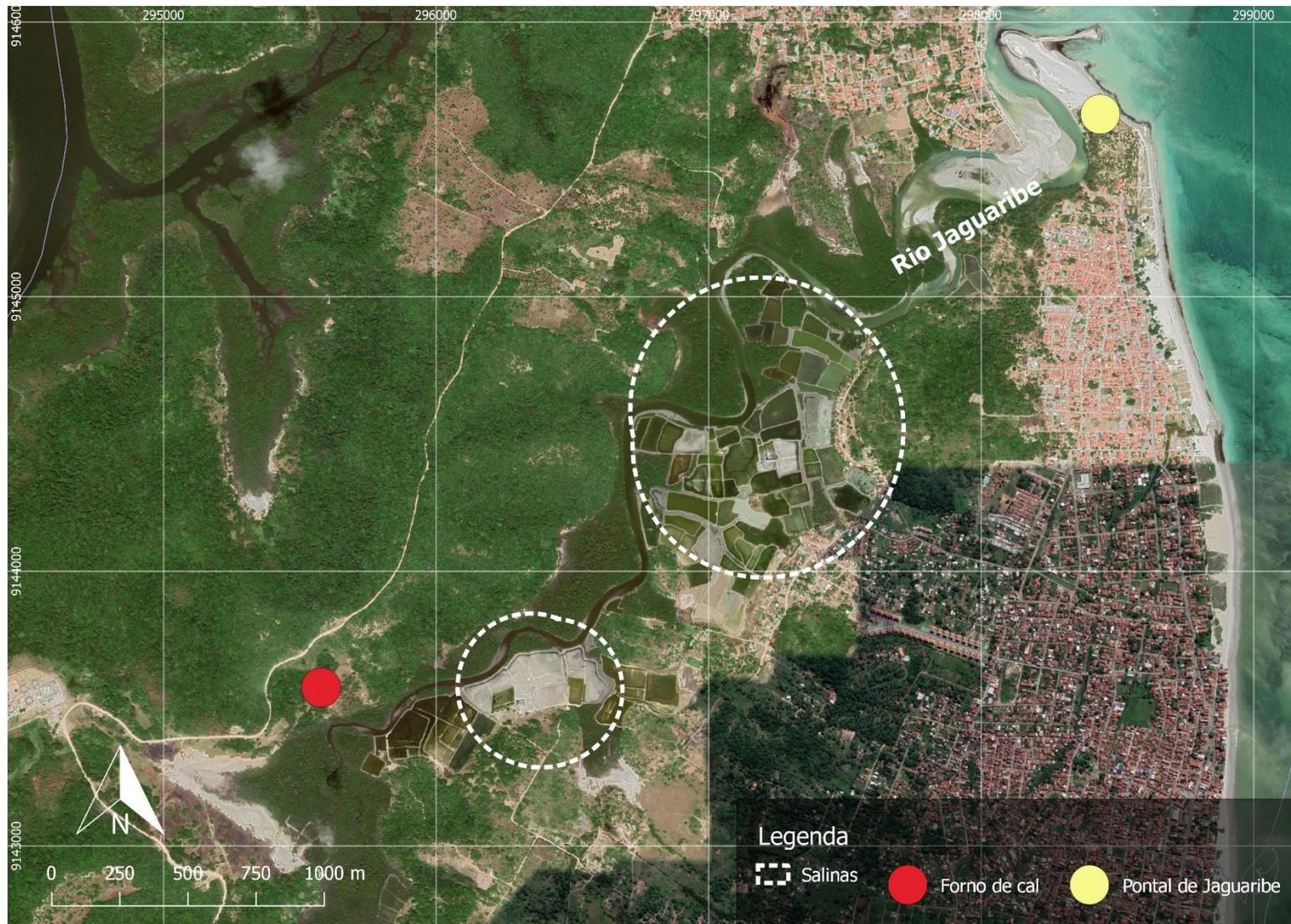


Figura 115 - Rio Jaguaribe com salinas, forno de cal e pontal com afloramentos de rocha calcária.



Figura 116 - Embasamento de pedra calcária aflorado no Pontal de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Jaime Guimarães. 2017. (9145539/298640)



Figura 118 - Trechos do afloramento indicam retirada de blocos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Jaime Guimarães. 2017. (9145539/298640)



Figura 117 - O *front* marítimo do Pontal de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Jaime Guimarães. 2017. (9145539/298640)



Figura 119 - Embasamento de rochas calcárias no Pontal de Jaguaribe indicam uso antrópico nos séculos passados. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2017. (9145539/298640)



Figura 120 - Afloramentos de rocha calcária no Pontal de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9145539/298640)



Figura 122 - Espigão para contenção da água do mar e sedimento da praia no Pontal de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. (9145539/298640)



Figura 121 - Evidências de utilização antrópica. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. (9145539/298640)



Figura 123 - Espigão para contenção da água do mar e sedimento da praia no Pontal de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. (9145539/298640)



Figura 124 - Vista aérea do Pontal de Jaguaribe e da Praia de Jaguaribe onde é possível observar os afloramentos calcários com os recortes. Fonte: Página do Instagram: @ilhadeitamaracaitamaraca.

Seguimos com nosso percurso marítimo margeando a costa na face oceânica da Ilha, no mar de dentro, a aproximadamente 450 metros da praia. Agora percorremos a orla no bairro de Jaguaribe em sentido sul - norte. Este bairro corresponde a ocupação entre a margem direita do Rio Jaguaribe e a faixa de praia. O local refere-se a um dos mais tradicionais da Ilha de Itamaracá em relação a prática da pesca artesanal, pois a atividade pesqueira é uma das principais fontes de renda da população. Muitos turistas

também procuram o local para pesca. Esta característica proporciona a Jaguaribe os ares de comunidade caiçara de forma mais acentuada que em outros bairros com maior densidade urbana da Ilha. A vida no mar se expressa de forma mais evidente entre os cidadãos de Jaguaribe.

As relações marítimas de Jaguaribe não se limitam a atividade pesqueira, também é neste local onde concentra-se a maior quantidade de bares e restaurantes na orla de Itamaracá. Isto impõe sociabilidades ligadas ao mar tanto pelos aspectos econômicos, quanto pelas relações culturais. A praia de Jaguaribe é um dos destinos mais procurados por veranistas e a vida social é intensa na extensa faixa de areia, a maior da orla da Ilha de Itamaracá. Dividindo o espaço com as cadeiras dos bares, é comum ver barcos e jangadas estacionados na areia como também ancorados no mar. Pesca com vara, rede de arrasto, rede de espera e coleta de crustáceos são algumas das modalidades praticadas entre os moradores locais e veranistas.

Os principais equipamentos sociais estão localizados na orla. A praça central, embora consideravelmente menor que a praça do Pilar, abriga uma vida social relevante nos bares, restaurantes e lanchonetes dos arredores; tudo no limite da praia, entre a área urbana e a areia. Neste contexto está inserido o bar e restaurante 'O Bem Amado', tradicional desde a década de 1970 em funcionamento até hoje. Todos os estabelecimentos na orla de Jaguaribe eram padronizados com uma estrutura circular de tijolos aparentes coberto com palha de coqueiro. Uma intervenção do Governo Federal no início da década de 1990, através da Marinha do Brasil, removeu as construções devido a terem sido realizadas em alvenaria em terras da União; os bares foram reconstruídos em madeira de forma não padronizada. O único que manteve as características das antigas construções foi justamente O Bem Amado, mesmo sendo significativamente maior que os demais. A orla de Jaguaribe apresenta um trecho de areia mais largo em relação ao Pilar, além disso o impacto da ação antrópica nas últimas décadas se apresentou de forma menos acentuada em Jaguaribe, o que viabiliza o acesso a orla.

Os estabelecimentos na orla de Jaguaribe são administrados, em sua maioria, por moradores locais e constituem-se em uma importante fonte de renda. A produção de artesanato a partir de conchas do mar e pedaços de rocha e corais encontrados na praia também é realizado no local, o que complementa o ciclo econômico principal. Além do trabalho no comércio, muitos moradores de Jaguaribe buscam emprego no Pilar e em

idades fora da Ilha, mesmo que o transporte público disponível ainda não viabilize um percurso rápido para os centros no continente. Também se localiza em Jaguaribe uma base de pesquisas científicas ligada ao Departamento de Engenharia de Pesca da Universidade Federal Rural de Pernambuco (Instituto Oceanário), onde se estuda a vida marinha local.

O arruado na orla de Jaguaribe indica também um percurso histórico. Algumas das casas que compõem o *front* marítimo local apresentam características de construções de finais do século XIX e início do século XX. Muitas destas casas, porém, vem sendo descaracterizadas. Jaguaribe segue o padrão identificado em toda a face oceânica da Ilha: imóveis mais opulentas na beira-mar seguindo-se as habitações mais simples à medida que se adentra o território. A diferença é que neste bairro o processo vem se dando de forma menos acelerado que em outras partes da Ilha. Na medida em que se segue pelo norte de Jaguaribe pela praia, as características de comunidade caiçara vão ficando mais evidentes onde se concentra o comércio de peixes e crustáceos, já que o centro econômico do bairro se localiza no extremo sul dos limites.

A igreja matriz de Jaguaribe evoca a Bom Jesus dos Passos e pode ter sido construída ainda no século XVII (COSTA, 1978; LOPES, 1975). Este templo religioso encontra-se na beira-mar, bem no limite da área urbana, onde também já ocorreu procissão marítima com a imagem do santo recebido com orações e festa pelos moradores locais e alguns turistas. A estrutura da Igreja pode ser vista a partir de diversos pontos ao norte da praia de Jaguaribe. De acordo com Sebastião Costa: “A Igreja de Bom Jesus do Jaguaribe, é o orgulho de sua gente, e data do século XVII, exibindo autênticas peças de arte sacra, em estilo barroco.” (COSTA, 1978, p.42). Na praia também existem alguns marcos religiosos na areia. Nos arredores da praça de Jaguaribe está fixada uma imagem de Iemanjá de frente para o mar, neste local, em fevereiro, ocorrem cerimônias religiosas e oferendas são deixadas na água em tributo ao Orixá. Em alguns outros bares na praia também é comum imagens de santos católicos em pedestais, sempre voltados para o mar.

É justamente nos tempos festivos onde as apresentações culturais locais ocorrem com maior recorrência. A principal delas hoje é a ciranda. Tendo Lia de Itamaracá a sua principal representante.



Figura 125 - Praia de Jaguaribe com embarcações de pesca. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144884/298771)



Figura 127 - Jangadas e outros equipamentos de pesca na areia da praia de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144884/298771)



Figura 126 - Pesca em jangadas é uma tradição de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144884/298771)



Figura 128 - Pesca com vara na praia de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144884/298771)



Figura 129 - Cadeiras e barracas na praia de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144580/298815)



Figura 131 - Restaurante O Bem Amado, na orla de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144580/298815)



Figura 130 - Os bares na orla de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144580/298815)



Figura 132 - Praça de Jaguaribe com escadarias para acesso à praia. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144580/298815)



Figura 133 - Imagem de Iemanjá, de frente para o mar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144580/298815)



Figura 134 - Bar na orla com imagem de Nossa Senhora da Conceição, voltada para o mar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144580/298815)



Figura 135 - Igreja de Bom Jesus dos Passos, na praia de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144253/298705)



Figura 136 - A igreja de Bom Jesus dos Passos vista a partir do mar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.



Figura 137 – Peixarias na praia de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144253/298705)



Figura 139 - O arruado na orla de Jaguaribe une casas da primeira metade do século XX com as mais modernas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 138 - Base de pesquisas do Instituto Oceanário (UFRPE) em Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144253/298705)



Figura 140 - Casa que pode remeter ao final do século XIX na orla de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144253/298705)

A ciranda é uma tradição em todo o estado de Pernambuco, principalmente no litoral norte. Este folguedo geralmente ocorre através da formação de uma roda onde os participantes dançam de forma sincronizada a partir da música que, quase sempre, tem letra relacionada ao mar. Se recorrermos aos pesquisadores do século XX sobre Itamaracá, podemos perceber que a ciranda é tradicional na Ilha pelo menos desde a primeira metade do século deste século (LOPES, 1975; COSTA, 1978). Um dos nomes mais importantes sobre a ciranda no Brasil é a itamaracaense Lia de Itamaracá.

Lia de Itamaracá sempre viveu em Jaguaribe desde o seu nascimento na década de 1940. A vivência na praia, entoando cânticos com pescadores, influenciou significativamente a arte produzida por Lia (ANDRADE, 2019). A ciranda de Lia tradicionalmente ocorre na beira do mar, as letras das músicas cantadas por ela também refletem as relações sociais marítimas. A ideia de maritimidade completa um sentido mais amplo se pensarmos nos usos sociais dos espaços relacionados com o mar e seu reflexo nos modos de viver e nas expressões culturais (DIEGUES, 1998; DUNCAN, 2006; WESTERDAHL, 1992). Para Brad Duncan, a consolidação de uma Paisagem Cultural Marítima vai além dos aspectos físicos envolvidos, já que também se estabelecem paisagens cognitivas, através da experiência com cores, cheiros, toques, som e sabor. (DUNCAN, 2006, p.13) Um dos versos de ciranda mais cantados por Lia ilustra esse quadro:

Eu estava na beira da praia
Ouvindo as pancadas das ondas do mar/
Esta ciranda quem me deu foi Lia
Que mora da Ilha de Itamaracá.

Em 2005 Lia de Itamaracá foi registrada como Patrimônio Vivo de Pernambuco, o reconhecimento garante o pagamento mensal de uma quantia para ajudar a manter viva a tradição de cantar e dançar ciranda no Estado. A artista ainda sofre com a falta de recursos para garantir a perpetuação de sua arte. Lia de Itamaracá já se apresentou em diversos países e também foi cantada e celebrada por grandes nomes da cena cultural brasileira como Paulinho da Viola, Gilberto Gil, Maria Bethânia, Alceu Valença, Chico Buarque de Holanda, para citar alguns. Em 2019 ela recebeu o título de Doutora *Honoris Causa* pela Universidade Federal de Pernambuco. Também atuou em filmes como ‘Bacurau’ (2019) e ‘Recife Frio’ (2009) dirigidos pelo cineasta Kleber Mendonça Filho. Aos frequentadores de Jaguaribe, onde Lia reside até hoje, é comum vê-la caminhando ou conversando com alguma amiga na beira da praia. Ao resumir a

importância histórica e a potência cultural que Lia e sua ciranda emanam, assim a descreveu o Plano de Preservação de Vila Velha elaborado pelo Governo do Estado de Pernambuco em 2010:

Em 2004, no Palácio do Planalto, Lia de Itamaracá foi condecorada com a Ordem do Mérito Cultural. A entrega das insígnias pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e pelo então ministro da Cultura, Gilberto Gil, foi feita ao todo a trinta personalidades e dez instituições que com seus sons, suas vozes e seus saberes melhor divulgaram a diversidade e contribuíram ao desenvolvimento da cultura no país. Entre intelectuais, produtores, artistas como Caetano Veloso e esportista como Pelé, lá estava Lia com a sua ciranda. Hoje, além de apresentações no Brasil e no exterior, a cirandeira tem o seu Centro Cultural Estrela de Lia, localizado no bairro de Jaguaribe. Espaço que além de local para shows foi reconhecido como Ponto de Cultura. (GEP, 2010, p.101)

O Centro Cultural Estrela de Lia, localizado na praia de Jaguaribe nos arredores da Igreja de Bom Jesus dos Passos, é onde Lia de Itamaracá realiza suas apresentações culturais e recebe seus convidados. O espaço corresponde a uma grande estrutura de madeira coberta com palha, neste local ocorrem rodas de ciranda que atraem turistas de diversas partes do Brasil e do mundo. Apesar da relevância notória para a cultura brasileira, Lia de Itamaracá não possui aporte financeiro para realização de manutenção adequada e com isso manter o espaço plenamente ativo.

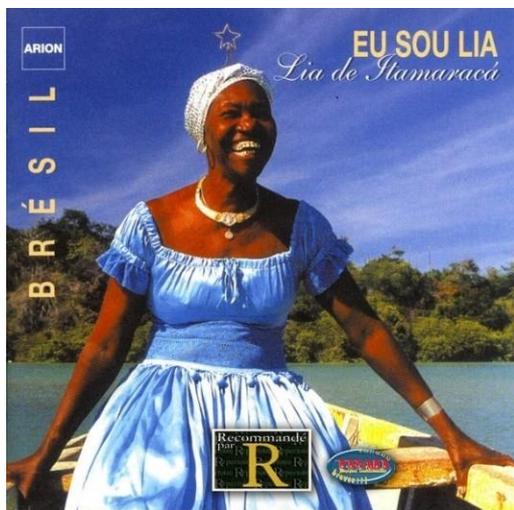


Figura 141 - - Capa do disco Eu sou Lia (2000) de Lia de Itamaracá.



Figura 142 - Capa do LP Ciranda sem Fim (2019) de Lia de Itamaracá.



Figura 143 - Lia de Itamaracá nas praias da Ilha. Fonte: reprodução (cultura.pe – foto de Alfeu Tavares).²⁴



Figura 144 - Centro Cultural Estrela de Lia. Na praia de Jaguaribe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9144253/298705)

²⁴<http://www.cultura.pe.gov.br/canal/literatura/mergulho-nas-ondas-do-mar-de-lia-de-itamaraca-biografia-revela-facetas-desconhecidas-da-cirandeira/>. Acesso em 18/12/2020.

Encerramos o percurso marítimo no contorno da Ilha de Itamaracá novamente no bairro do Pilar, que faz limite com Jaguaribe. No próximo capítulo buscaremos discutir como se deram os percursos relacionados aos usos sociais do espaço insular tendo em vista evidenciar a historicidade das relações marítimas locais a partir da atuação portuária desde o século XVI.

CAPÍTULO III

O porto de Itamaracá: *waterfront*.

O mar e o vento formam um composto de forças. O navio é um composto de máquinas. As forças são máquinas infinitas, as máquinas são forças limitadas. Entre os dois organismos, um inesgotável, outro inteligente, trava-se o combate que se chama navegação.

(Victor Hugo. Os trabalhadores do Mar.)

No campo das ciências humanas, enxergar o mar enquanto elemento central no processo de construção de sociabilidades começou a ganhar força principalmente a partir da década de 1960. Na Europa, a época histórica conhecida como ‘Moderna’ instigava cada vez mais discussões sobre o papel do Oceano Atlântico dentro do processo de propagação de modos de viver através da imposição da presença europeia nas terras ultramarinas. As conexões atlânticas estabelecidas entre a Europa, África e o próprio território brasileiro através da intensificação dos processos de colonização oferecem um bom exemplo.

Paralelo a discussão também começou a se fortalecer em Portugal uma tendência por enaltecer e privilegiar os feitos deste país, baseando o discurso na ideia de que teriam sido os lusitanos os primeiros responsáveis por explorar novas terras em proporções transoceânicas. Este debate girava principalmente em torno de descrever ou contextualizar os feitos das grandes armadas e os principais avanços náuticos portugueses, as discussões envolviam também observar a função dos instrumentos de navegação e a operacionalização dos processos relacionados a esta atividade. Resumindo este ponto de vista, Amélia Polônia reforça que “L’histoire maritime portugaise de la période moderne est indissociable de l’histoire des découvertes et de l’expansion outre-mer, dynamique que a dominé transversalement toute l’historiographie portugaise.” (POLÔNIA, 2010, p.176)

Apesar de uma visão tendenciosa e eurocêntrica, o debate contribuiu para fornecer informações sobre as macroestruturas das ações do que se convencionou chamar de ‘Grandes Navegações’. Porém, poucas vezes analisaram em uma microescala a influência do mar como foco central e as sociabilidades históricas decorrente do processo. Em contrapartida, realizamos uma seleção de autores que contribuíram para a construção de uma visão mais abrangente principalmente sobre o papel do oceano

Atlântico na construção de novos modos de viver que iam sendo impostos e adaptados as necessidades sociais, geográficas, econômicas e políticas das diversas regiões onde estas conexões se estabeleciam. Para Leandro Duran isso deu também porque a partir do século XIII se iniciou o processo de consolidação dos estados nacionais a partir da centralização do poder principalmente na União Ibérica (DURAN, 2011, p.49). Os séculos de navegação costeira na Europa e a experiência no Mar Mediterrâneo, atrelado ao avanço na tecnologia náutica e conhecimentos de astronomia e geografia, foram também essencialmente importantes para viabilizar a empreitada.

Se pensarmos no exposto por Charles Orser (1996) sobre a relação dos estudos de Arqueologia Histórica alinhados à percepção histórica de Modernidade podemos encontrar importantes observações. Nesse ponto de vista o autor explica que a construção de um Mundo Moderno está associada a noção ‘globalizante’ pautada nas relações capitalistas que instigavam as ações de conquista e imposição da presença em territórios fora da Europa. O trabalho do arqueólogo deve buscar expor que estas relações não ocorrem de forma unilateral entre os centros coloniais europeus e as ‘periferias’ exploradas ao redor do mundo. Pelo ponto de vista de Charles Orser a própria percepção de Arqueologia Histórica está relacionada intimamente ao processo de expansão por parte de potências colonizadoras em terras desconhecidas que iam sendo dominadas de forma violenta e viés intensamente mercantilista.

A forma como os cientistas pioneiros da Arqueologia Histórica analisavam seus objetos, principalmente a partir da década de 1950, tinha como prioridade pôr em evidência o discurso do dominante, do colonizador, em decorrência houve o apagamento e silenciamento do indígena e do africano. Isto intensificou uma prioridade por artefatos europeus em território fora da Europa: grés, faiança, cachimbo europeu, apetrechos bélicos, redutos militares, religiosos e relacionados a atividade econômica ou política, qualquer elemento que reforçasse a presença europeia. (ORSER, 1996) Como não poderia ser diferente, a cultura material destes momentos de contato contestava essa visão predominante e sempre indicaram resistência.

Rejeitar modelos globais e generalizações unidirecionais tem sido uma busca constante pela maioria dos pesquisadores atualmente. O conceito de pós colonialismo se opõe pontualmente a percepção colonialista ao defender análises na ótica da ‘culturas pelas culturas’ e descolonização dos conceitos que envolvem as ciências como um todo

e as formas de construir ciência nas últimas décadas (DEAGAN, 1998). Pontos de vista eurocêntricos ditaram as regras dos paradigmas científicos no século passado e ainda hoje se afastar dessa tendência é um exercício diário para muitos pesquisadores. No campo das ciências humanas, especialmente na Arqueologia como observou Charles Orser (1996), este contexto se torna ainda mais problemático já que, ao privilegiar o discurso do dominante, promove-se o apagamento de identidades históricas.

As novas conjunturas sociais que se estabeleceram nas últimas décadas a partir da potencialização de vozes quase sempre silenciadas, abriu possibilidade para o início de uma mudança de cenário também nas pesquisas acadêmicas. Muitas histórias ainda precisam ser contadas, muitos sítios arqueológicos ainda precisam ser escavados para ser possível entender melhor a história do povo brasileiro. Para que isso seja feito de forma ideal é preciso que cada vez mais pessoas representantes de segmentos sociais perseguidos, discriminados ou silenciados estejam ocupando os espaços acadêmicos.

A Arqueologia da Diáspora Africana, linha de pesquisa cada vez mais sólida no Brasil, vem chamando cada vez mais atenção de pesquisadores no continente americano e em outras partes do mundo conectadas pela triste marca da escravidão. Tendo em vista que o território brasileiro foi destino de quase metade de todo o fluxo de pessoas africanas escravizadas entre o século XVI e o XIX (SOUZA, 2013, p.09), têm-se no tema grande contribuição a Arqueologia brasileira. A escravidão foi sintoma direto do capitalismo em perspectiva histórica e ainda é até os dias de hoje em sua versão moderna, tendo sido o Oceano Atlântico uma das principais ferramentas de viabilização. Luís Claudio Symanski (2014) ao realizar um panorama sobre o tema Arqueologia da Diáspora Africana no Brasil e nos Estados Unidos, alerta que por aqui o assunto começou a ganhar força nos centros acadêmicos com o discurso mais alinhado a combater o abafamento de vozes.

Senzalas, quilombos, campos de mineração e indústria, portos e pelourinhos, cemitérios, igrejas... o exercício dos pesquisadores tem sido revisitar estes elementos buscando reinterpretar a narrativa do dominante. No que diz respeito a Arqueologia Subaquática também a contribuição é latente para melhor conhecimento deste momento da história do Atlântico. Neste sentido, podemos citar o trabalho de Gilson Rambelli sobre o estudo arqueológico de um navio negreiro naufragado em Angra dos Reis (RJ) no ano de 1852. São várias as possibilidades interpretativas para o contexto, tendo em

vista o expressivo volume de embarcações desse tipo que circulavam pelas águas atlânticas na Época Moderna, especialmente na costa brasileira que recebeu a maior quantidade de pessoas africanas escravizadas do mundo Atlântico. Sobre estas possibilidades interpretativas, Gilson Rambelli destaca que

Dentre elas, discutir a lacuna arqueológica náutica nessas embarcações enquanto artefatos móveis, espaços sociais que comportaram cargas humanas e tripulações excluídas da História oficial. A Arqueologia permitirá uma “leitura da cultura material conjugada à interpretação da documentação escrita”, que, com raríssimas exceções, ainda está limitada a discursos ideológicos e a idéias generalizantes e homogeneizadoras sobre o navio negreiro. (RAMBELLI, 2006, p.98)

Ou seja, as análises sobre elementos constitutivos da sociedade brasileira escravocrata que geralmente eram analisados sob prisma da aculturação ou identificação de padrões, começa a ser reavaliada (SYMANSKI, 2014). Luís Claudio Symanski usa o exemplo de um estudo onde identificou-se pelas escavações arqueológicas que dentre as poucas louças existentes nas senzalas, as de maior status circulavam entre as pessoas escravizados fixados mais próximo dos centros de poder. Em outro momento, o autor retrata que louças com motivos florais eram mais comuns em assentamentos de escravizados de onde já existia essa cultura na região de origem no continente africano. Scoot Allen, Marcos André Torres Souza, Pedro Paulo Funari, Tânia Andrade Lima e Luís Cláudio Symanski são considerados referências sobre o assunto no Brasil. Para resumir:

Uma visão mais equilibrada, bidirecional, das relações de poder tem sido desenvolvida nos trabalhos de arqueologia afro-americana desde meados da década de 1990, que passaram a dar atenção ao estudo da dinâmica interna das comunidades afro-americanas e a explorar de que modo a cultura material euro-americana foi utilizada por esses grupos como suporte de suas práticas sociais e culturais. (SIMANSKY, 2014, p.169)

Para entender o processo de expansão em si, principalmente em seus aspectos sociais, também recorreremos à bibliografia histórica.

Uma perspectiva bastante holística é apresentada no texto ‘A Hidra de Muitas Cabeças’ onde os autores Peter Linebaugh e Marcus Redicker (2008) analisam a construção de uma cultura marítima propagada a partir das relações capitalistas que estavam envolvidas no processo de expansão ultramarino anglo-saxônico. Intensamente influenciados pela história social de Edward Thompson, os autores buscam contextualizar o papel destas conexões atlânticas entre Europa, África e América com a formação de uma classe proletária em decorrência da circulação de marinheiros, escravos e plebeus, como o próprio subtítulo sugere. Na obra, mostram como as

correntes atlânticas que carregavam os navios eram responsáveis também por proporcionar circulação de saberes e práticas culturais através da interação entres os centros colonialistas e as terras no ultramar. Assim, temos:

A transmissão circular da experiência humana da Europa para a África e para as Américas, e depois em sentido contrário, correspondeu às mesmas forças cósmicas que produzem as correntes atlânticas, e nos séculos XVII e XVIII homens de negócios, fabricantes, agricultores e autoridades monárquicas do noroeste da Europa seguiram essas correntes, estabelecendo rotas comerciais, fundando colônias e construindo uma nova economia transatlântica. (LINEBAUGH, REDICKER, 2008, p.10).

O principal conceito que permeia a obra é o de ‘hídrarquia’, onde os autores usam o mito sobre um dos doze trabalhos do herói lendário Hércules da mitologia greco-romana para criar uma metáfora sobre as situações que se estabeleciam no Oceano Atlântico à Época Moderna. Partindo desta premissa, seguem caracterizando as relações de trabalho com o mito, ou seja, comparando-o a dificuldade de se manter um sistema integrado e ordenado nas relações entre os agentes de dominação e as colônias e para isso diminuir o espaço para perda econômica. (LINEBAUGH, REDICKER, 2008, p.155).

Uma boa forma de conseguir visualizar o ponto de vista defendido pelos autores é o conceito de pirataria na época moderna. O assunto foi analisado pelo pesquisador Leandro Domingues Duran (2011) onde aponta que o perfil social do ‘pirata’ que perpetua ainda hoje tem suas bases no processo de propagação dos modos de viver europeus a partir da exploração marítima de rotas comerciais pelas coroas europeias. Como expõe o pesquisador, corsários e piratas viviam em uma linha tênue entre a legalidade e a marginalidade ao estabelecer relações comerciais, criar vínculos sociais e interagir com culturas diversas. Para o autor “O período Moderno trouxe consigo a descoberta de novas terras, arrancando a pirataria de seu cunho mais restrito e regionalizado, e influenciando no estabelecimento de novas relações, agora, com base nas vastas dimensões globais e trans-oceânicas.” (DURAN, 2011, p.13)

Assim, a hídrarquia se insere para ilustrar as alternativas utilizadas pelos diversos sistemas de trabalho que se formaram ao longo do Atlântico para questionar as regras gerais do sistema, essencialmente capitalista na conclusão do autor. Muitos eram os padrões impostos para tentar submeter ou manter as relações de trabalho sob controle e/ou vigilância, maiores ainda eram as alternativas encontradas pelos agentes sociais

envolvidos para tangenciarem o imposto. Ou seja, quanto mais se tolhia, mais o contra movimento ganhava força.

Em um artigo especialmente interessante sobre o assunto conexões Atlânticas, Peter Linebaugh (1983) defende a ideia de que o coração do mundo Moderno seria o Oceano Atlântico; e os navios os responsáveis por estas ações ‘hercúleas’ de exploração e conexão entre as Américas, Europa e África. No texto ‘Todas as montanhas atlânticas estremeceram’ o autor situa o trabalhador inglês no processo de expansão pelo atlântico, ao utilizar-se da percepção de capitalismo articulada por Edward Thompson e Erik Hobsbawn para situar as ‘gentes de mar’ da Época Moderna como proletários (LINEBAUGH, 1983, p.23). Dessa forma, ele expôs a violência com que se davam as relações de trabalho das pessoas que se submetiam a tais condições por obrigação ou necessidade. Apesar do negócio altamente rentável, as sucessivas instabilidades econômicas e políticas do período em questão reforçam de maneira generalista a crise do sistema colonial na medida que “A diáspora atlântica não foi bem sucedida em produzir uma base estável de acumulação capitalista ou uma solução para a Crise do século XVII” (LINEBAUGH, 1983, p.29).

Por fim, reverbera com afinco a noção de que foi o próprio imperialismo europeu quem criou as possibilidades para a circulação de experiências em escalas transoceânicas na Modernidade. Na medida em que ele viabilizou e financiou a circulação de indivíduos e padrões sociais.

Forçado pela magnitude de seus negócios a juntar grandes e heterogêneas massas de homens e mulheres a bordo dos navios para uma viagem de morte a um destino cruel, o imperialismo europeu também criou as condições para a circulação de experiências no interior das grandes multidões de trabalhadores que pusera em movimento. As pessoas conversam, afinal. (LINEBAUGH, 1983, p.33)

Em 1969 o britânico Charles Boxer (2002) publica a primeira versão de sua obra ‘O Império Marítimo Português’. O texto versa principalmente sobre o processo de expansão marítima portuguesa através do Atlântico entre os séculos XV e XIX. Ainda hoje considerado um clássico sobre o assunto, o Império Marítimo tem seu mérito principal centrado no fato de que não conta simplesmente histórias sobre grandes navegadores e conquistas marítimas, muito além disso, Boxer busca evidenciar as nuances sociais proporcionadas pelo processo de expansão em si. O texto é bastante denso e existe citação a um grande número de documentos históricos. Porém tem uma tendência a destacar os portugueses: “Os portugueses e os espanhóis tiveram

precursores (mais ou menos isolados) na conquista dos oceanos Atlântico e Pacífico, mas os esforços desses aventureiros notáveis não alteraram a história do mundo.” (BOXER, 2002, p.31)

Existem dois experientes pesquisadores no campo da história que se destacam em Portugal atualmente. Os textos de Amélia Polónia (POLÓNIA, 2002, 2010) e Amândio Barros (2002, 1997) sempre instigaram produtivas leituras desde os primeiros momentos de concepção da pesquisa para elaboração da presente tese. Eles estudam cidades portuárias em Portugal em uma perspectiva transoceânica. Ao analisar as cidades de Porto e Vila do Conde esmiúçam o cotidiano marítimo dos locais e suas características portuárias sem deixar de observar a face mais ampla do processo, através da descrição de ‘gentes de mar’ e os caminhos das conexões Atlânticas. Para Amélia Polónia, sobre o papel dos portos no período Moderno:

Parece indiscutível no contexto europeu, como no americano, e na época moderna (séculos XVI ao XVIII), o importante papel que os portos desempenharam, revelando-se indispensáveis para a ‘vertebrização’ de espaços políticos e econômicos, e articuladores de espaços suprarregionais. (POLÓNIA, 2002, p.03)

Serge Gruzinski, (2001) lembra que o estudo destas relações entre os europeus e as áreas ultramarinas não estão ligadas de forma restritiva a uma influência exercida em via única. Ao contrário, as demandas levantadas nas américas no período colonial estavam intimamente relacionadas a interação entre os diversos agentes envolvidos, notadamente o elemento indígena que está associado a construção de um pensamento mestiço proporcionado pelos processos de apropriação e ressignificação de culturas (ameríndio, africano e europeu). Ou seja, as demandas exigidas pela exploração atlântica envolviam o “surgimento de uma infraestrutura de tipo europeu, com a construção de cidades, portos, estradas, fortalezas e arsenais” (GRUZINKI, 2001, p.94) mesmo que adaptadas as necessidades específicas. Para o autor, os povos ameríndios do século XVI estão imbuídos de elementos europeus no seu cotidiano como também vice versa. Para o autor, entender que a chegada do europeu ao continente americano causou intensa turbulência e caos é salutar para o processo de investigação.

Justamente a materialização destas estruturas de ‘tipo’ europeu que impôs a implantação nas américas portuguesa e espanhola de estruturas especializadas com o objetivo de garantir a governança e a sociabilidade nas diversas paragens marítimas ligadas pelo atlântico na Modernidade. Consideramos que a constituição da zona

portuária da Ilha de Itamaracá desde o século XVI é reflexo direto dessa imposição. Para construir um escopo teórico coerente que abarque as pretensões da presente pesquisa, escolhemos os conceitos relacionados a Arqueologia Marítima e seus desdobramentos.

3.1. Porto, cidade portuária e arqueologia portuária: o contexto da pesquisa.

Pelo já apontado neste trabalho, é possível dizer que a exploração e ocupação dos espaços relacionados a contextos aquáticos estiveram intimamente ligados a experiência humana. Neste momento esperamos realizar apontamentos sobre um aspecto especial desta interação: o porto. Essencial para a movimentação de pessoas e objetos pelos territórios, o porto se estabelece com papel central sobre o estudo de espaços marítimos. Mesmo atualmente, o transporte de mercadorias em escala transcontinental ainda é realizado majoritariamente pela via marítima e o porto, por consequência, ainda se impõe como protagonista.

Apesar da atual diversificação nos modais de transporte, principalmente pela via aérea, o recurso marítimo configura-se como o mais eficiente em relação ao traslado de grandes quantidades de granéis que lotam *containers* em enormes cargueiros e que movimentam economias em escala mundial. Sobre a diversidade e complexidade que a atividade portuária apresenta hoje, Marcos Maia Porto lembra que:

Os portos hoje estão desenvolvendo e aprimorando a função de distribuição e comercialização de produtos para mercados cada vez mais distantes e em grande diversidade, por meio de múltiplas conexões entre modais complementares, até que a carga chegue ao seu destino. (PORTO, 2011, p.25)

A Ilha de Itamaracá constitui-se a partir de um braço de mar que separa do continente uma porção de terra que foi ocupada pelas populações indígenas desde muito antes de iniciar-se o processo de colonização pelos europeus no século XVI. Apesar de não existirem trabalhos específicos que possam deixar essa questão mais evidente, sendo o passado pré-colonial da Ilha ainda uma lacuna nos estudos acadêmicos. O importante no momento é entender que esta região, mais especificamente a barra sul do Canal de Santa Cruz, esteve inserida nos circuitos coloniais tecidos pelo Atlântico desde as primeiras décadas do XVI. Tendo esta barra oferecido boas condições de porto natural, justamente a movimentação de embarcações entre uma margem e outra do canal como também através de conexões inter-regionais e internacionais, é que se viabilizaram as sociabilidades locais. Apesar da relevância evidente, ainda existem

poucos estudos acadêmicos sobre a Ilha de Itamaracá, principalmente um levantamento arqueológico subaquático nas entradas das barras do Canal de Santa Cruz em si.

Justamente a faixa de praia desta região, a entrada sul do Canal de Santa Cruz, é onde se concentrou a atividade portuária local. Neste contexto é que Gilson Rambelli (2002) caracteriza o conceito de ‘sítio depositário’: onde em locais submersos, posteriormente alagados ou em contextos de interface, existem artefatos arqueológicos não necessariamente relacionado a naufrágios, que pode ter sido proveniente de descarte, perda ou abandono. Em resumo, “Nessas áreas podem-se encontrar vestígios de materiais resultantes das atividades rotineiras das embarcações, descartados voluntariamente ou até perdidos durante período de fundeio das mesmas.” (GUIMARÃES, 2009, p.30)

Geralmente o local onde se exerce atividade portuária se mantém como tal durante longos períodos de tempo e atravessa séculos exercendo tal atividade. Seja um atracadouro natural ou um porto com equipamentos portuários especializados (cais, píer, farol, trapiche) normalmente está inserido em um contexto de tradição náutica que pode perdurar longos períodos como lugar persistente (BLOT, 2003). No caso da Ilha de Itamaracá, a opção pela atividade portuária ser exercida em ambas as margens do Canal de Santa Cruz, na área estuarina, com águas mais calmas e protegidas do mar aberto também é uma característica específica de processos históricos típicos à colonização do espaço brasileiro e repetiu-se em outras colônias portuguesas pelo Atlântico. Vejamos o exemplo de Cananéia (SP):

O posicionamento da igreja, voltado para o sul e não para o leste, onde está o mar Pequeno e as facilidades da navegação pelos remansos dos dois rios mostram um outro ambiente portuário, intestino, preservado dos ventos e das ondas, semelhante aos portos da matriz lusitana, que privilegiavam o aperfeiçoamento das margens dos estuários que se abriam como portas para o mar. (CAMARGO, 2009, p.78)

A partir do que será exposto no presente capítulo esperamos justamente expor essa semelhança. Para Chister Westerdahl os portos compõem também o conceito de paisagem cultural marítima: “the whole network of sailing routes, with ports, havens and harbors along the coast, and its related constructions and other remains of human activity, underwater as well terrestrial” (WESTERDAHAL apud FREIRE, 2014, p.145)

Um outro exemplo corresponde ao trabalho da pesquisadora Cristiane Eugênio Amarante (2019) que estudou os processos sociais e históricos pertinentes a Praia do

Francês no Estado de Alagoas. Este local é composto por uma extensa faixa de praia protegida por um quebra-mar paralelo ao litoral que forma uma grande área abrigada onde existiu movimentação portuária desde o século XVI. O trabalho da pesquisadora expôs que no local, justamente na região de interface entre a terra e o mar, se concentrava uma considerável quantidade de pequenos atracadouros esculpidos no embasamento rochoso. Da mesma forma que encontramos para a Ilha de Itamaracá, a pesquisadora apresentou relatos históricos sobre a navegação local e buscou evidenciar os aspectos materiais dessas dinâmicas portuárias. Sobre o porto do Francês, Cristiane Amarante completa: “Pode-se verificar que as trocas portuárias realmente se realizavam neste local: chegada de mercadorias, embarcações de circulação regional e internacional, e assim por diante.” (AMARANTE, 2019, p.29)

Paulo Bava de Camargo (2017) considera como um marco da Arqueologia Portuária em perspectiva mais ampla, as escavações da cidade antiga de Pompeia; como também o avanço dos estudos sobre as cidades a borda do mediterrâneo empreendidos principalmente a partir do século XX. O autor aponta, portanto, que a Arqueologia Portuária esteve intimamente ligada a Arqueologia de centros urbanos desde a Antiguidade clássica até a Época Moderna. Atualmente, no Brasil, os estudos de Arqueologia Portuária em contextos marítimos, lacustres e fluviais estão cada vez mais se consolidando. Sobre a ligação entre o fortalecimento da Arqueologia Portuária em relação ao estudo de centros urbanos e a Arqueologia Subaquática, Paulo Bava de Camargo esclarece que

De maneira geral, a Arqueologia portuária só começa a se desenvolver como um campo específico dentro da Arqueologia, com abrangência mundial, a partir da consolidação da Arqueologia urbana, a qual teve grande crescimento com a reconstrução europeia pós-Segunda Guerra Mundial; e com a difusão da Arqueologia subaquática pelo mundo, facilitada em razão da criação do equipamento *Aqualung* ou SCUBA. (CAMARGO, 2017, p.32)

Atualmente, com a difusão de trabalhos arqueológicos que se voltam especificamente para estudo de áreas costeiras nos meios acadêmicos como também em decorrência do licenciamento ambiental no Brasil que cada vez mais se preocupa com acompanhamento de empreendimentos à beira mar, o estudo arqueológico de portos tem se tornado mais comum até por que:

Seria inviável aqui tentar elencar exhaustivamente os trabalhos brasileiros realizados nos portos e arredores, pois praticamente toda intervenção realizada na beira d'água, em ambiente urbano, acaba sendo feita em ambientes portuários que, por sua vez revela vestígios de outros portos. (CAMARGO, 2009, p.62)

Neste sentido, pode-se dizer que a atividade portuária tem papel fundamental no desenvolvimento social e econômico das áreas pelas quais as conexões são estabelecidas. Isso porque existe uma demanda por funcionários especializados, equipamentos e rotas terrestres que potencializam a ação transformadora apresentada pelo contexto portuário. Dessa forma, a influência do porto transcende a área restrita a faixa onde se dá ação de acomodação de embarcações e movimentação de carga a beira do cais, já que tanto as pessoas como os produtos podem circular em níveis generalizados pelo interior do território. (WESTERDAHL, 1992)

Para o estudo arqueológico de portos, o pesquisador Paulo Bava de Camargo (2009) estabeleceu uma relação que nos parece viável. Ao analisar as diferentes formas que a Arqueologia pode enxergar o porto, o pesquisador apresenta a seguinte observação: a arqueologia *no* porto estaria relacionada ao estudo de qualquer vestígio inserido dentro de um espaço portuário; já a arqueologia *do* porto concentra seus esforços em evidenciar as diversas fases de funcionamento do próprio porto. A arqueologia *com* o porto, por sua vez, estuda o porto a partir da relação com o espaço urbano. Apesar do nível de relação apresentada por qualquer pesquisa Arqueológica que leve em consideração espaços portuários, é preciso ter em mente que “uma vez tendo sido evidenciadas estruturas portuárias, alguns parâmetros relativos à pesquisa de um sítio arqueológico de interface devem ser levados em consideração” (CAMARGO, 2009, p.71)

Amândio Barros, ao caracterizar o estudo do que o pesquisador considera ‘vida portuária’ em perspectiva histórica, defende a manifestação de dois aspectos: entender a vida social das gentes do mar através dos modos de vida, convivência, religiosidade; como também elucidar sua face material já que

Vida portuária no sentido de procurar descobrir estruturas físicas de apoio a navegação, suas origens e evolução. Detectar cais, docas e estruturas de “amarração” dos navios; obras de fundação e de ampliação dos mesmos ancoradouros, armazéns e estruturas de apoio ao embarque e desembarque de mercadorias; constituição de estaleiros e estruturas de construção naval; ordenamento dos diferentes espaços portuários e construtivos; constituição de um conjunto de elementos vitais para o desenvolvimento da navegação como sejam balizas e marcas, fachos, atalhias e faróis; surgimento e desenvolvimento de um conjunto de infra-estruturas tendentes a melhorar acessibilidade e equipamentos [...]; implantação de estruturas defensivas; organização de um controlo administrativo “portuário” eficaz com a criação de oficiais [...], construção ou adaptação de edifícios destinados à recolha de impostos e direitos. (BARROS, 2002, p.64)

Para nossa pesquisa, buscamos colocar o porto em evidência dentro do processo de construção de materialidades, que se refletem na configuração urbana e na própria lógica de ocupação dos espaços. Entender como a antiga vila de Nossa Senhora da Conceição, o Forte Orange ou ainda toda uma variedade de vestígios arqueológicos como grés, faiança, cerâmica vitrificada, vidro que compõem o cenário na zona portuária da Ilha de Itamaracá estiveram inseridos dentro de uma lógica marítima, imposta pela dinâmica movimentação portuária que a Ilha apresentava durante os séculos XVI e XVII. Estes vestígios estão dispersos tanto na faixa de praia quanto nos primeiros metros adentrando ao interior da Ilha, como também imersos nas águas do Canal de Santa Cruz. Ou seja, esperamos evidenciar a função marítima destas estruturas, isso partindo da análise do conjunto de artefatos.

A perspectiva adotada por James Delgado ao discutir sobre a zona portuária de São Francisco, nos Estados Unidos do século do século XIX, corrobora a noção de que em portos e em sítios costeiros a dinâmica das águas exerce papel fundamental. No texto, James Delgado (2006) apresenta a ideia de que o crescimento e desenvolvimento urbano da zona portuária de São Francisco esteve relacionada a sua condição de entreposto marítimo. Para entender um sítio arqueológico onde se evidencie o porto é fundamental enxergá-lo como um sítio marítimo, e não meramente urbano de acordo com as observações do autor. Tendo como base nosso próprio objeto de pesquisa, esperamos levar em consideração estas observações.

A atividade portuária esteve inserida dentro da dinâmica social em diversos momentos históricos ao redor do mundo. Desde a antiguidade que a percepção de porto se aproxima da cidade, através da viabilização de seu funcionamento. Grécia e Roma antiga, egípcios, muçulmanos e chineses tiveram o desenvolvimento de suas cidades intimamente ligado a atividade portuária; sendo ela a principal viabilizadora da exploração de oceanos em escalas cada vez maiores (BENEVOLO, 1999). Na Idade Média ocidental, a intensificação da exploração do mar Mediterrâneo e a própria concepção urbanística do momento também ressaltava o papel do porto.

Até o século XV, período em que convencionalmente se associa ao início da Modernidade, a relação com o porto passou por adaptações e adequações que apenas fortaleceram a sua relevância para o desenvolvimento social e econômico da época, conseqüentemente da cultura material. Neste momento também se intensificou o

processo de colonização, a partir da imposição da presença, por parte das potências europeias ao longo de vastos territórios principalmente na costa da América e do continente africano. Para viabilizar as carreiras marítimas, cada vez mais centradas no Oceano Atlântico, além de sociabilidades também foram agregados padrões urbanísticos: portos, vilas, fortes, engenhos, igrejas; estes que eram ajustados as demandas impostas pelo ambiente nos territórios explorados. Neste sentido, temos:

Os primeiros núcleos urbanos construídos pelos portugueses na sua expansão ultramarina foram nas ilhas da Madeira e dos Açores. Os sítios selecionados eram, sempre que possível, baías amplas e abrigadas, com boas condições de porto natural, boa exposição solar e abundância de água, protegidas nos extremos por promontórios ou ilhas que asseguravam a defesa da baía e da cidade. As cidades do Funchal, na Madeira, de Ponta Delgada ou a Horta, nos Açores, partilham idênticas características de localização. O mesmo tipo de relação que estabelecem com o sítio e a topografia pode também ser encontrado, mais tarde, noutras cidades coloniais, nos arquipélagos africanos de Cabo Verde e de São Tomé, ou no Brasil. (TEIXEIRA, 2012, p.8)

‘Descoberto’ oficialmente o Brasil por Portugal em 1500, o processo de exploração e fixação pelas potências europeias se intensificou no território. Neste momento se impôs a Portugal a consolidação de mecanismos que viabilizassem a exploração comercial, ao mesmo tempo que demarcasse materialmente a presença lusa. Desta forma, o espaço da conquista foi sendo progressivamente modificado pela instalação de feitorias, vilas, fortificações e portos já que:

No período colonial, o Brasil foi concebido para ser uma Nova Lusitania. Um retrato fiel do império. Hoje, basta olhar para o semblante urbano marítimo das cidades brasileiras mais antigas - tais como Salvador ou Olinda – para rapidamente associar essa imagem a matriz lisboeta, espremida numa baixada exígua e encarrapada nas colinas lindeiras. (CAMARGO, 2009, p.61)

Na busca pelo sucesso da instalação, identificar, mapear e descrever portos era fundamental. Neste sentido que se produziram diversos mapas e relatos detalhados sobre as paragens portuárias, as quais muitas apresentavam informações sobre navegabilidade, condição do fundo e a forma adequada de realizar as manobras. Essa prerrogativa do porto, enquanto agente articulador, fica exposta no proposto por Paulo Bava de Camargo: “E o que ligava uma terra a outra senão o mar e os navios que transportavam gêneros, pessoas e ideias? E qual o último ponto de contato com a metrópole e o primeiro de contato com a colônia? Evidentemente, os portos.” (CAMARGO, 2009, p.61). A importância de se conhecer os portos pode ser observada na grande quantidade de detalhes na iconografia exposta na Figura 145, datada de 1631:



Figura 145 - João Teixeira Albernaz. Carta da Costa Compreendida entre o Rio dos Morequips e o Rio Mereri. 1631.

Nela é possível encontrar uma importante fonte de informações sobre a dinâmica portuária do litoral do nordeste brasileiro entre Pernambuco e Paraíba no início do século XVII. Pois apresenta detalhes minuciosos sobre a navegabilidade dos principais portos ou fundeadouros entre o Cabo de Santo Agostinho no Litoral Sul de Pernambuco e a foz do Rio Paraíba. A partir deste desenho uma tripulação poderia saber, por exemplo, que a barra da Pedra Furada é adequada para ‘muitas naus grossas’; que a barra do porto dos Franceses também comporta naus grossas ou ainda que na barreta dos Afogados e dos Currais ‘é possível entrar com lanchas grandes’. A Ilha de Itamaracá, que é apontada no centro do desenho, será analisada de forma específica em momento posterior.

Ao analisar o processo de implementação dos elementos urbanísticos portugueses no Brasil, o pesquisador André Lemoine Neves (2009) indica que do ponto de vista estético e funcional existem mais permanências do que rupturas. Assim, vilas como Recife, Olinda e Salvador, que remontam ao século XVI, eram providos de elementos construtivos que deveriam garantir a governabilidade, além de um porto eficiente. Após analisar as características arquitetônicas e padrões urbanísticos de diversas cidades fundadas entre os séculos XVI e XVII no Brasil e compará-las as cidades portuguesas, Lemoine pontuou as seguintes características como permanências: funções administrativas (vereador, Capitão-Mor, Juiz Ordinário), edifícios públicos (casas de câmara, alfândegas, fortalezas), símbolos de autonomia das vilas (pelourinhos e marcos de pedra), toponímia (forma como nominar as ruas e lugares), edifícios religiosos (igrejas, capelas, mosteiros, conventos). No que diz respeito aos espaços portuários, podemos afirmar, portanto, que:

Mas antes de se encerrar a primeira metade do século XVI, logo após a chegada dos portugueses à costa brasileira, em boa parte dos litorais do Nordeste e do Sudeste já estavam operando vários e rudimentares atracadouros. Os primeiros capítulos da história do Brasil começavam a ser escritos a partir desses embriões de futuros portos e cidades, onde os navegantes podiam lançar âncoras e abastecer com segurança seus navios com água e alimentos. Além de abastecer a embarcação de produtos tropicais já bastante cobiçados no mercado internacional, como o pau-brasil e o açúcar. (CALDAS, 2008, p.12)

Tendo como base a perspectiva de que boa parte desta logística urbana e funcional adicionada ao território brasileiro esteve inserida principalmente no litoral, torna-se importante destacar o papel social do espaço portuário como viabilizador destas demandas. Inicialmente, as longas viagens impostas aos navegadores modernos

requeriam paragens seguras. Após meses de navegação oceânica, encontrar locais adequados com águas calmas onde fosse possível a realização de reparos na embarcação ou abastecimento de víveres era indispensável.

Neste sentido, portos estruturados (cais, alfandega, píer) e naturais ou mesmo incipientes atracadouros se tornaram salutares no processo de exploração e consolidação da presença nas possessões ultramarinas a partir da atuação de diversos tipos de embarcações. A necessidade do porto se estabelece, portanto, como ponto central diante da conjuntura exposta. Isso porque “mesmo depois de ter-se familiarizado melhor com as correntes e os ventos atlânticos, o sucesso de uma viagem de travessia só era assegurado se houvesse um porto seguro e abrigado, onde as naus pudessem aportar e a tripulação descer em terra firme.” (MEDEIROS, 2001, p. 47)

Nas primeiras décadas após o descobrimento, o reconhecimento do litoral esteve no centro das ações. Já que era necessário o conhecimento sobre as características físicas do território para viabilizar a exploração econômica, principalmente na atual região nordeste do Brasil. Apesar disto, pesquisadores como Russel-Wood (1998) apontam para o fato de que a Coroa Portuguesa pouco se preocupou em fixar-se de forma efetiva nas recém conquistas, apenas buscou viabilizar a exploração econômica a partir da locação de pequenas vilas associadas a áreas portuárias (Recife, Olinda e Salvador por exemplo). Com espanto Russel-Wood confirma seus argumentos:

Dada esta perspectiva mercantilista, é surpreendente o fato de que até 1580 o acesso aos portos brasileiros encontrava-se liberado aos navios de todas as nações. Durante o período de união das duas coroas (1580-1640), restrições ao comércio do Brasil foram impostas aos súditos de monarcas cujos países estivessem em guerra com as nações ibéricas. (RUSSEL-WOOD, 1998, p.10)

Navios de diferentes bandeiras circulavam livremente pelo território requisitado por Portugal. Ingleses, franceses e espanhóis disputavam a exploração econômica do território e impuseram um processo de colonização intensamente relacionado com o litoral neste primeiro momento. Ou seja, mesmo com a falta de aplicação de um projeto efetivo sobre a logística funcional, o litoral norte brasileiro era constantemente visitado. Partindo deste princípio, é possível afirmar que: “Assim, cada vez mais familiarizados com a realidade física do litoral (portos, rios, enseadas), com suas potencialidades (frutas, ervas, madeiras) e com seus habitantes, com os quais faziam “comércio” ou “guerra”, os europeus entraram em disputas cada vez mais acirradas entre si.” (MEDEIROS, 2001, p.63)

O litoral da atual região Nordeste do Brasil favorecia a navegação dentro dos padrões exigidos entre os séculos XVI e XVII. No local que se concentraram os primeiros núcleos de povoamento e onde consolidaram-se os principais agentes administrativos de governança local. Pela formação de baías abrigadas, a faixa costeira favorecia a instalação de portos e atividade portuária; a topografia também era propícia a instalação de núcleos urbanos e a defesa. Até mesmo a malha hidrográfica beneficiava o escoamento da produção já que muitos rios que desembocavam no mar tinham como nascente o interior do território, o que viabilizava sua utilização como rotas fluviais para atender os engenhos.

Tendo como base o caso de Pernambuco, onde já no início do século XVI Olinda se constituiu como vila tendo o Recife como seu porto, o urbanista Nestor Goulart Reis Filho aponta que: “O açúcar fabricado nos engenhos era concentrado em Olinda e transportado pelas águas do Beberibe, ou por terra, até Recife, de onde era transportado para os mercados de Além mar. Em 1584, o movimento anual do porto já era de 100 navios.” (REIS FILHO, 1968, p.68). É possível perceber, a partir da referência, a intensidade da movimentação portuária relacionada a este espaço desde os primeiros momentos da conquista, inclusive já com produção açucareira. A demanda por atender a esta logística proporcionou o desenvolvimento das duas vilas associadas diretamente a estas atividades: Recife e Olinda.

Uma pesquisa realizada por Guilherme Medeiros em 2001 apontou a utilização de diversos pontos ao longo do litoral e cursos de rio utilizados para atividades portuárias entre as capitanias de Pernambuco e Paraíba durante os séculos XVI e XVII. Neste levantamento, se mapeou uma série de rios e estuários que tiveram suas barras associadas a algum tipo de atividades náuticas (porto e fundeadouro principalmente) entre a foz do Rio São Francisco e a Baía da Traição: Na capitania de Itamaracá 11 barras, entre elas a do Canal de Santa Cruz, do Rio Paraíba e a do Rio Goiana. Na capitania de Pernambuco nove barras, entre elas o Rio Capibaribe, Rio Ipojuca e Rio Beberibe.

Sobre os portos no litoral, Medeiros mapeou 22 portos na capitania de Itamaracá entre eles o Porto de Itamaracá, Porto dos Franceses e o Porto de Goiana. Já na Capitania de Pernambuco foram levantados 35 portos ou áreas para atracagem entre eles o Porto do Recife, Porto de Igarassu e Varadouro de Olinda. O documento completo

confirma a relevância do litoral nordeste brasileiro dentro do processo de exploração do território a partir da atividade portuária. Alguns destes estão relacionados na iconografia também atribuída a João Teixeira Albernaz elaborada na década de 1630, apresentada neste trabalho como figura 146. A Ilha de Itamaracá e suas duas barras aparecem no centro superior da imagem.

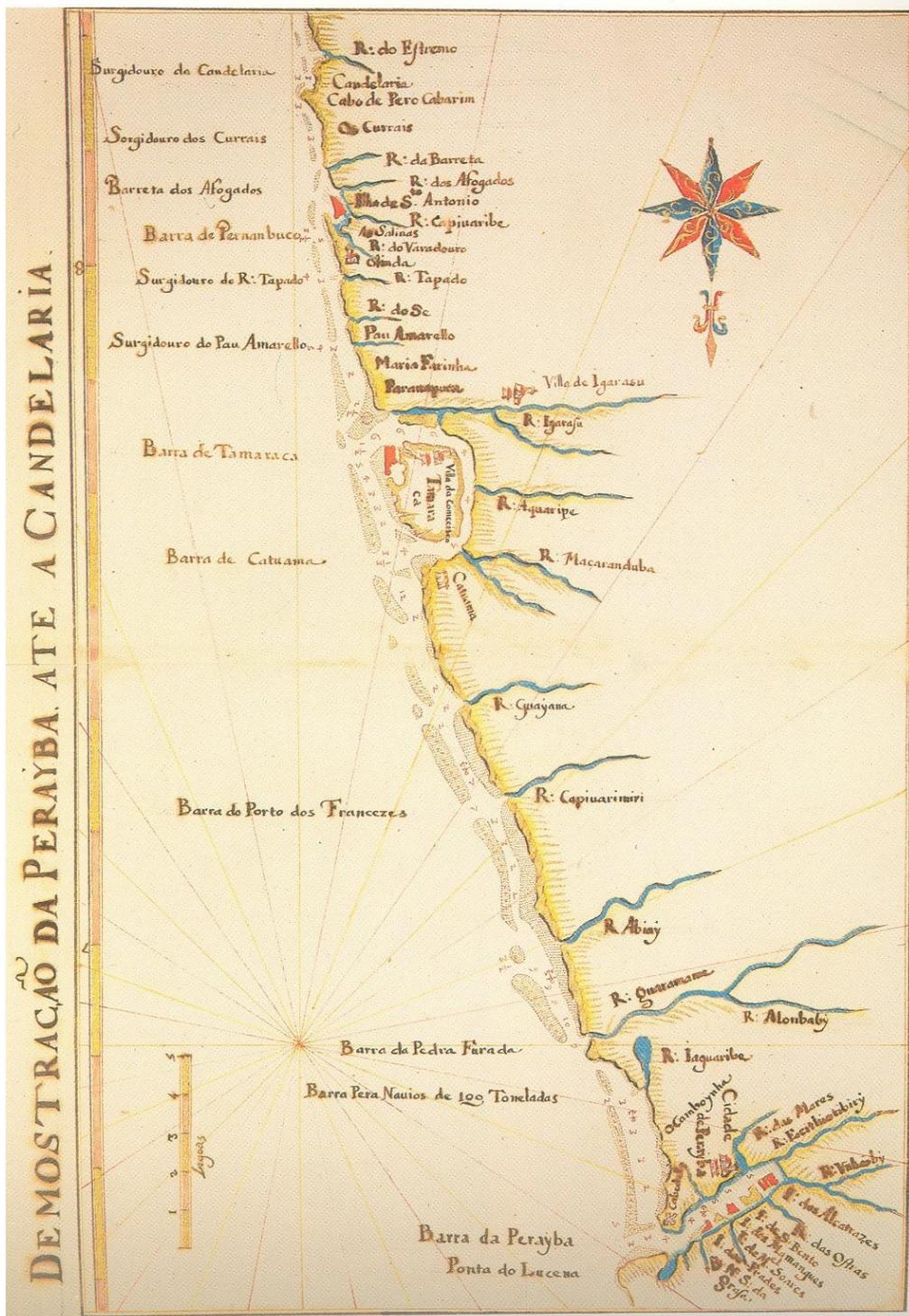


Figura 146 - João Teixeira Albernaz. *Demonstração da Parayba até a Candelaria*. Sem data. Fonte: PEREIRA, 2006, p.37.

Nesta iconografia (figura 146) também é destacado o assoreamento e a profundidade das águas nas zonas portuárias e fundeadouros. A Ilha de Itamaracá é representada no centro da iconografia com a indicação de suas duas barras. Para a Ilha, temos: Barra de Tamaracá e Barra de Catuama. A profundidade do Canal de Santa Cruz também é expressa onde aparentemente a calagem aumenta a partir da entrada da barra que está delimitada pelos trechos assoreados. Entre a Ilha de Itamaracá e o estuário do Rio Paraíba ainda é possível se observar a indicação do Porto dos Franceses e também a Barra da Pedra Furada que vem seguida da informação de que poderia receber navios de até 100 toneis e se integravam ao circuito da Ilha de Itamaracá.

O compêndio de dados levantados pelos autores do artigo ‘Localização de Sítios Depositários em Pernambuco: um estudo arqueológico subaquático sob a ótica das atividades comerciais.’ (SOBRAL, TAVARES, RIOS, 2018) possibilitou que os pesquisadores elaborassem uma catalogação de locais onde existem vestígios materiais de atividade portuária caracterizados como sítios depositários. A partir das informações, classificam 40 sítios distribuídos entre mar aberto, rio costeiro, mar aberto/estuário e estuário em toda a extensão do litoral pernambucano. Interessante perceber que a Vila de Goiana (disputa política com Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá pela cabeça da capitania)²⁵ apresentou expressiva quantidade de sítios depositários na sua malha fluvial, 10 no total, em relação a entrada da Barra de Itamaracá com apenas três referências (SOBRAL, TAVARES, RIOS, 2018). Vale lembrar que era na Vila de Nossa Senhora da Conceição que, em tese, funcionava a sede administrativa da Capitania de Itamaracá durante boa parte dos séculos XVI e XVII; Goiana, porém, estava mais diretamente inserida na rota dos engenhos. Nas margens do Canal de Santa Cruz os pesquisadores citaram o porto de Vila Velha, a Barra de Itamaracá e a Barra de Itamaracá como principais elementos.

Torna-se salutar neste momento definir a forma como buscaremos observar a relação entre a cidade e o porto. O porto justifica existência da cidade, ou seja, também como tradição incorporada durante os processos de colonização, era vital para o porto a existência da cidade (fiscalismo, defesa, controle alfandegário), tanto quanto vice-versa (imperativo econômico, traslado entre as diversas partes do reino, circulação de informações). Isso pois, “Nos estudos que versam sobre cidades portuárias e portos é notável que houve relações entre o desenvolvimento de portos e cidades.” (SILVEIRA,

²⁵ Sobre o assunto ver: Luciana de Carvalho Barbalho Velez (2009, 2016)

2019, p.52) A articulação entre estes elementos, quando inseridos em uma lógica inter-regional e internacional forma “um sistema que desborda frecuentemente los límites regionales y nacionales.” (RAVINA, 2002, p.292). Para explicar o que seria essa cidade portuária a partir das influências que exerce como também as que sofre, o pesquisador Augustin Ravina elenca os seguintes critérios:

Los requisitos mínimos que toda ciudad debe reunir para ser considerada como tal son los siguientes: sede de aglomeraciones urbanas, ejercicio de funciones económicas no agrarias y posibilidad de relacionarse o coordinarse con otras ciudades através de uma red urbana. Asimismo, posee rasgos definidores: monumentalidade de sus edificios, presencia de murallas, notable capacidade de autnomía administrativa, comportamentos económicos y poblacionales específicos y cultura diferenciada del mundo rural (RAVINA, 2002, p.292)

O porto e a cidade subsidiam um ao outro, isso pode acontecer em diversas escalas. Uma localidade onde exista um pequeno atracadouro, com apenas algumas estacas de madeira fincadas para amarrar duas ou três jangadas de pesca subsidiaria concluir que nas imediações poderia existir uma vila de pescadores. Sobre isso: “Los puertos son entes dinamizadores de actividades básicas, constituyendo un soporte de las ciudades a las que contribuyen a configurar.” (BOSA, 2011, p.67) Isso se dá, pois, a dinâmica marítima e comercial molda intensamente a vida na cidade. Estudar atividade portuária geralmente requer entender que ela está relacionada ao urbano, a cidade. Neste sentido, temos que

Podemos considerar la ciudad portuaria como una variante de las ciudades marítimas, aunque habría que tener en cuenta las ciudades fluviales; resulta sencillo demostrar el carácter urbano de muchos núcleos de población situados a orilla del mar y que desempeñan funciones estrechamente vinculados con su localización geográfica. (BOSA, 2011, p.71)

Consideramos, se tomarmos como base uma microanálise, que a zona portuária da Barra de Itamaracá tem na Vila de Nossa Senhora da Conceição da Ilha de Itamaracá e na Vila de Igarassu, no continente, exemplos sólidos de cidades portuárias a partir das análises apresentadas.

O conceito de Paisagem Cultural Marítima tal qual exposto por Westerdahl (1992) indica a necessidade de entender que as identidades culturais e históricas estão ancoradas nas características da paisagem física através de percepções cognitivas para uma determinada área. O estudo de paisagens e contextos arqueológicos litorâneos quase sempre privilegiam abordagens terrestres e frequentemente negligenciam o que acontecia no mar. Neste momento, esperamos apontar algumas observações sobre a

zona portuária da Ilha de Itamaracá levando em consideração estas perspectivas. A zona portuária da Ilha de Itamaracá em si deverá ser observada tendo como base a noção de *waterfront* elaborada por Christer Westerdahl (1992). Ou seja, a própria linha de costa será o alicerce principal de nossas análises para alcançar os objetivos da pesquisa científica.

3.2. A zona portuária da Ilha de Itamaracá.

O primeiro aspecto que merece atenção sobre o nosso objeto de pesquisa corresponde a condição de ilha em que Itamaracá estava inserida. Esse fator influenciou significativamente tanto as sociabilidades quanto as materialidades proporcionadas pela interação entre os seres humanos e o ambiente aquático durante o momento histórico que nos propomos analisar. Vale retomar o abordado por Antônio Carlos Diegues (1998) ao evidenciar que em sociedades insulares, a maritimidade se expressa em paralelo a ilheidade, que potencializa a influência do contexto aquático. De acordo com os conceitos de insularidade e ilheidade propostos por Diegues:

- *insularidade* como os fenômenos sociais resultantes do relativo isolamento dos espaços insulares que podem ser quantificados (distância do continente etc.);
- *ilheidade* como as formas de representação simbólicas e imagens decorrentes da insularidade que se expressam por mitos fundadores da ilha e de sua sociedade. Ilheidade diz respeito também ao vivido pelos ilhéus, aos comportamentos induzidos pela natureza particular do espaço insular. (DIEGUES, 1998, p.89)

Neste sentido, a ação do mar, intensificada pela condição geográfica de ilha, proporciona um modo de vida adaptado a esta realidade, a partir de então se estabelece uma relação com o mar que “não é, porém, algo dado, imutável, mas uma inter-relação construída historicamente.” (DIEGUES,1998, p.53). Os reflexos disto são observados não apenas no cotidiano das pessoas, mas também no imaginário social, nas relações econômicas e nas políticas públicas, já que o espaço insular “É também um território produzido socialmente, dentro e fora da ilha, segundo ciclos e práticas econômicas que se alteram continuamente, ainda que frequentemente, a um ritmo menos acelerado que no continente.” (DIEGUES,1998, p.108). O Plano de Preservação de Vila Velha oferece uma boa noção de como a insularidade, atrelada a maritimidade, esteve presente nas escolhas sociais e ocupação do território na Ilha de Itamaracá:

A configuração insular do município condicionou de maneira latente a ocupação do seu território ao longo do tempo, resultando numa baixa densidade demográfica, dado o seu caráter de isolamento. Por outro lado, a Ilha de Itamaracá está completamente inserida na dinâmica da RMR e configura-se como zona periférica de habitação e lazer, principalmente o

turismo de segunda residência, o adventício, o pendular, o comercial e o turismo de massa. Nos planos e projetos metropolitanos é definida como área de vocação natural destinada ao turismo e ao lazer da população metropolitana. No atual Plano Diretor da RMR – Metrópole 2010 - a ilha integra um dos territórios de oportunidade, destinados a atividades de lazer e turismo náutico. (GEP, 2010, p.129)

No momento em que discute sobre inicialmente o território brasileiro ter sido confundido com uma grande ilha, Antônio Carlos Diegues pontua que

As ilhas do litoral brasileiro desempenharam um papel fundamental no período da colonização brasileira pois nelas foram construídas as primeiras fortalezas e entrepostos tanto pelos portugueses (Ilha de Santo Amaro, Cananéia, Ilhabela, em São Paulo) quanto pelos franceses (Ilha de Vilegaignon, no Rio de Janeiro e São Luís, Maranhão). (DIEGUES, 1997, p.10)

Leandro Domingues Duran, ao tratar das questões relacionadas a condição de ilha na Ilha do Bom Abrigo, no litoral do Estado de São Paulo, com as opções de ocupação e navegação no local também observou essa influência: “A própria insularidade do Bom Abrigo foi um fator positivo a ser considerado por esses navegantes. As ilhas representavam, quando não habitadas, uma distância salutar em relação aos povos nativos que, quando descobertos, poderiam representar uma ameaça aos olhos dos europeus.” (DURAN, 2008, p.177).

De fato, a condição de ilha esteve intensamente relacionada aos principais contextos históricos em que a Ilha de Itamaracá esteve inserida durante o período explorado pela presente pesquisa. Os problemas associados ao fato de que a sede da Capitania de Itamaracá, pretensamente autônoma, estar inserida dentro de uma ilha sempre causaram percalços e demandavam logísticas específicas por parte dos administradores locais. O fato de ser uma ilha próxima ao continente dificultava sobremaneira o traslado de forma geral, o que progressivamente acabou sendo fator importante para a preterição de Itamaracá em relação a outras vilas nos seus arredores – como Goiana e Igarassu.

Existe um documento datado do período holandês que indica algumas rotas de travessia e os valores cobrados (impostos e pedágio) para a Ilha de Itamaracá: barra sul 100 florins, Itapissuma 240 florins, Catuama 100 florins (DUSSEN, 1887). Pereira da Costa estabelece que estes passos, locais onde se poderia realizar transbordo de mercadorias para outros portos ou travessias de passageiros (mediante pagamento de tributos) existiam em diversos pontos no litoral e nos estuários de Pernambuco.

(COSTA, 1951, p.110). No Canal de Santa Cruz Pereira da Costa caracteriza dois passos:

Passo de Itapissuma: ficava no litoral, junto ao canal da Ilha de Itamaracá, e de construção anterior à 1630.

Passo Grande e o baixo: na Ilha de Itamaracá, entre um e outro ficava uma passagem, cujo imposto foi arrematado em 1638, no tempo dos holandeses, por cem florins, vindo portanto, a construção de ambos de tempos anteriores. (COSTA, 1983b, p.112)

O roteiro de pequenas embarcações de uma margem a outra no Canal de Santa Cruz era intenso e deveria ocorrer em diversos pontos ao longo de suas margens (SANTOS, 2013). Sobre a relação dessa situação com as questões políticas, sociais e econômicas da Capitania de Itamaracá em uma macro análise, apresentamos a abordagem de Manuel Correia de Andrade:

Dois fatores naturais dificultaram o crescimento da capitania, além dos sociais; primeiro o fato de a colonização ter sido implantada a partir de uma ilha, que, embora próxima ao continente, era de difícil comunicação com o mesmo; segundo o fato de não dispor de amplas várzeas de solos aluviais e turvosos, como ocorria na Nova Lusitânia, e aptos a cultura de cana de açúcar. (ANDRADE, 1999, p.13)

Como já foi mencionado, a Ilha de Itamaracá separa-se do continente pelos aproximadamente 1000 metros de uma margem a outra do Canal de Santa Cruz, nome que perdura desde o século XVI até os dias atuais. Este aspecto proporcionou ao local a utilização de duas barras como áreas portuárias, o que ficará evidente pelas próximas páginas deste texto. Por hora, vale destacar que a barra situada na extremidade sul da Ilha é onde o foco de nossa análise estará concentrado. Neste local é que existiu o principal porto da Capitania de Itamaracá no litoral, o que acarretou em dinâmica social e construção de materialidades específicas.

Uma iconografia datada do período holandês expressa bem o contexto geral da Ilha de Itamaracá com os seus principais assentamentos. O desenho foi elaborado em 1648 e também não foi possível identificar a autoria. Foi encontrado em arquivos holandeses pesquisados pelo professor Dr. Bruno Romero Ferreira Miranda (que também gentilmente cedeu a transcrição e tradução das legendas). É possível ter referência a diversos locais que são de interesse para nossa pesquisa indicados pela legenda do próprio desenho. A imagem será melhor discutida logo em seguida, por hora servirá para apresentar a Ilha de Itamaracá e as suas duas barras.

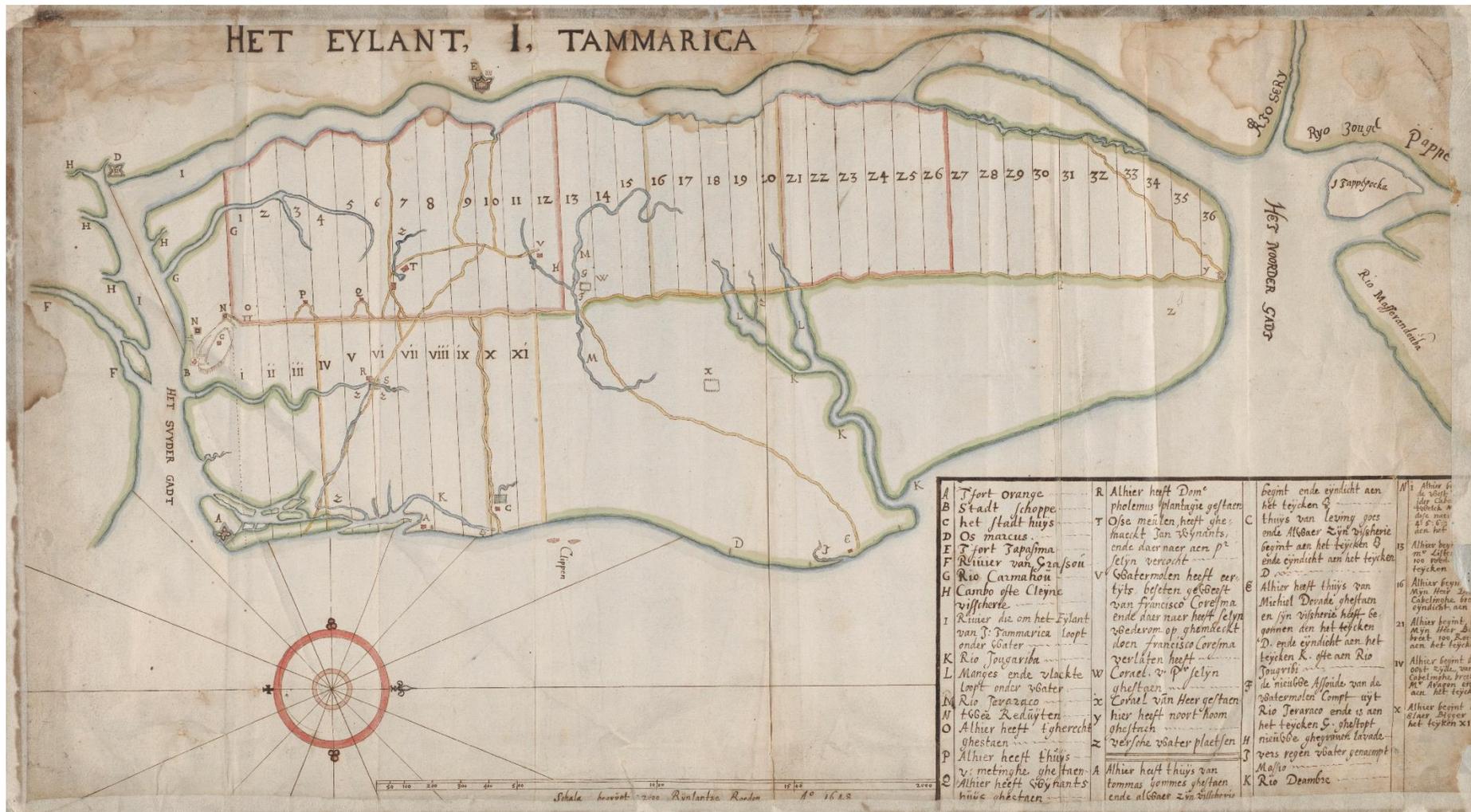


Figura 147 - Autor desconhecido. Mapa do parcelamento de Itamaracá. 1648. Fonte: Arquivo Nacional da Haia, código 4 VEL 707

O mapa do parcelamento da Ilha de Itamaracá em 1648 (figura 147) foi localizado pelo pesquisador Bruno Romero Miranda da Universidade Federal Rural de Pernambuco. Também foi realizada pelo referido pesquisador a transcrição paleográfica do documento. Nela se percebe que a Ilha foi setorizada e detalhada em legendas específicas. A opção pelo zoneamento da Ilha parece ter sido uma iniciativa dos administradores holandeses no local para fomentar plantações de maneira geral. (MELLO, 2001, p.161) Sobre essa questão, Manuel Correia de Andrade acrescenta que:

Durante o domínio holandês houve um interesse especial por Itamaracá, que era por eles chamada de ‘Jardim da Holanda’, costumavam elogiar muito as frutas da ilha, sobretudo as uvas que consideravam as melhores do Brasil; tentaram desenvolver aí um sistema de agricultura com pequenos produtores de alimentos de origens as mais diversas, mas fracassaram, não só pela falta de incentivo dos colonos que vinham para o Brasil muito mais para enriquecer rapidamente do que trabalhar, como pelos danos causados às plantações pelas formigas; as formigas foram, por séculos, o grande problema agrícola da ilha, a ponto do historiador Pereira da Costa, no início do século XX, comentando os problemas que ela enfrentava, ter levantado a seguinte questão: ‘O que te persegue ilha? Passagens, Formigas ou os Guedes’. (ANDRADE, 1999, p.86-87)

Um documento histórico coletado pelo IAHGP de autoria atribuída a Adriaen Van der Dussen, alto funcionário da administração holandesa no Brasil, em 1638 apresenta uma reflexão sobre este assunto: Van der Dussen questiona-se sobre os problemas referentes a instalação de colonos vindos dos Países Baixos e outras regiões da Europa sem capital suficiente para se fixar de fato nas terras e explorá-las economicamente. Segundo o autor: “Os portugueses dizem em forma de adágio: ‘quem quiser levar o Brasil do Brasil, traga o Brasil para o Brasil’, isto é, quem quiser fazer fortuna e grangear um bom capital no Brasil, deve trazer um razoável pecúlio para o Brasil.” (DUSSEN, 1887, p.168). Em determinado momento do seu texto o autor destaca sobre a fixação de europeus descapitalizados na Ilha de Itamaracá: “O resultado dessa colonização foi ficarem devendo grandes somas aos armazéns que nunca pagarão; a agricultura nenhum particular em adiantamento teve e os colonos, reduzidos a miséria, se fizeram pela maior parte soldados.” (DUSSEN, 1887, p.167-168)

Em relação a iconografia em si (figura 147) Inicialmente destacamos os pequenos quadrados regulares no centro da Ilha (letras ‘X’, ‘W’ e ‘C’ na legenda da iconografia) que apontam currais de pesca. A prática de pesca através de currais no interior da Ilha é frequente desde os tempos históricos e a atividade se perpetua ainda atualmente. Onde, geralmente através de ajuste de terreno para formação de grandes lotes alagáveis na beira de rios, represa-se água para servir de viveiro para criação de

peixes e crustáceos. Pelo desenho é possível entender que houve realmente densidade de ocupação no interior do território insular já nos primeiros momentos da colonização e as atividades locais indicam açudes, viveiros e moinhos d'água em funcionamento no local subsidiadas pelos rios internos. A intenção era mesmo explorar os trechos mais remotos da Ilha, justamente a face oposta ao oceano é onde o parcelamento se dá de uma barra a outra. Os centros de poder, do Forte Orange até o reduto do Marcos, que correspondem a zona portuária local, também não foram parcelados.

A iconografia também apresenta uma detalhada relação dos rios nos arredores da Ilha como também os internos. Destacam-se no continente (margem norte) a indicação dos rios Seri, Itapessoca e Massaranduba. Já em relação ao interior da Ilha, destaca-se o Rio Jaguaribe indicados na iconografia com as letras 'K' e 'L'. Adentrando ao interior da Ilha pelo Rio Paripe, aos pés da Vila de Nossa Senhora da Conceição, o desenho indica já no final do percurso do rio locais com plantação e acesso a água fresca pelas letras 'R', 'S' e 'Z'. A letra 'Z', a propósito, parece indicar locais com acesso a água potável e a marcação com a letra é representada em vários momentos da imagem. Reforça a nossa argumentação em relação a utilização em larga escala dos rios locais e a boa qualidade que os mesmos ofereciam a pequena navegação nos séculos XVI e XVII, Manuel Correia de Andrade lembra que

A capitania de Itamaracá, além de uma situação invejável, tinha também condições naturais as mais favoráveis; dentro dos seu limites se encontravam o vale do rio Paraíba, com um delta interior formado por ilhas muito férteis e a foz do rio Goiana, que era o escoadouro para o mar, de dois rios com vales apropriados para a cultura de cana de açúcar, o Capibaribe-Mirim e o Tracunhaem, que no baixo curso formava uma várzea de grande extensão com solos de turfa muito férteis; mais ao sul, estava a Ilha de Itamaracá, separada do continente por um cana onde desembocam rios menores – os então chamados Araripe, Tapirema, Tejucupaco e Geena – enquanto no extremo sul o canal de Santa Cruz recebe o rio de Igarassu, também chamado de Timbó. A Ilha, com cerca de vinte e quatro quilômetros de comprimento e mais de dez de largura, em sua porção meridional, é cortada por riacho e córregos, dentre os quais se destaca o Jaguaribe. (ANDRADE, 1999, p.54)

A figura 147 será novamente discutida neste texto quando formos tratar especificamente da entrada da barra sul do Canal de Santa Cruz. O importante a entender no momento é que a imagem se constitui em uma rica fonte de dados na medida em que aponta diversos elementos que compõem a problemática principal da presente tese. Como redutos militares, fontes de água na Ilha e núcleos urbanos. O desenho também ilustra bem a condição de Itamaracá em relação ao continente com

seus principais acessos de uma barra a outra. Da barra de Catuama (norte) até a barra de Itamaracá (sul).

Precisamos também apontar alguns aspectos relacionados às características de navegabilidade da Barra Norte, conhecida como Barra de Catuama. Essa entrada completava a logística portuária da Ilha como um todo. O local é descrito desde o século XVI como sendo de navegação difícil: águas rasas, intensa quantidade de bancos de areia e as dimensões de largura e fundo da entrada do canal são colocados como alguns dos empecilhos a segurança para movimentação de navios. Apesar disso, ainda era possível se recorrer ao local caso fosse preciso circundar a Ilha para exploração de produtos da terra, abastecimento de víveres ou mesmo questões bélicas.²⁶ Até o final do século XVII não houve, porém, a consolidação de núcleos urbanos, apenas o fortim da Catuama e um forno de cal completava a paisagem cultural marítima local.

A navegação delicada exigida pela Barra de Catuama requeria dos pilotos não apenas destreza, mas também informações prévias sobre as condições de navegabilidade daquelas águas. Para esta finalidade muitos foram os documentos elaborados. Já na década de 1570 Pero de Magalhães Gandavo observou que as condições ambientais do local limitavam o fluxo de grandes embarcações, ao discorrer sobre as barras da Ilha o cronista aponta sobre a Catuama: “Também pela outra que fica da banda do norte se servem algumas embarcações pequenas, a qual por causa de ser baixa não sofre outras maiores.” (GANDAVO, 2008, p.100).

Durante as etapas de campo para realização desta tese, também foram executadas prospecções arqueológicas na faixa de praia e primeiros 100 metros adjacentes ao litoral na entrada da Barra de Catuama. Não foram encontrados artefatos arqueológicos em quantidade expressiva nos caminhamentos. Porém, nos trechos mais próximos a entrada da Barra e a estrutura do Fortim da Catuama, pudemos encontrar faiança grossa, louça e grés. Como ficará mais evidente posteriormente, o contrário deste cenário pode ser encontrado na entrada da barra sul do canal onde se concentrava a atividade política, econômica e portuária local.

²⁶ Tanto na Barra de Catuama como na Barra de Itamaracá embarcações de diversos tipos e porte transitavam entre o mar e o Canal de Santa Cruz, estas deveriam ser adaptadas a essa necessidade. Christer Westerdahl (1996) usa o conceito de ‘transporte anfíbio’ para referir-se a essa demanda das embarcações que percorriam portos distintos com características geográficas diversas (rio, mar, lagos, gelo).

No desenho elaborado por João Teixeira Albernaz em 1631, exposto nesse trabalho como figura 145, observa-se uma intensa necessidade em descrever a correta navegação em determinados pontos do litoral. No caso da barra de Catuama o texto que acompanha o desenho indica: “Barra de Catuama tem 3 braços de fundo de baixo mar de águas vivas. E mais para dentro duas e ½. É bom ir entrando com o prumo na mão.” As ‘águas vivas’ representam águas navegáveis, os três braços de fundo logo se transformam em dois e meio, quando se recomenda cuidados específicos com o prumo da embarcação.

O Fortim da Catuama é registrado como sítio arqueológico no CNSA do IPHAN sob o número PE00181, o cadastro foi realizado por Vera Lúcia Menelau de Mesquita no ano de 2004 e corresponde ao primeiro sítio arqueológico na Ilha oficialmente inserido na base de dados do IPHAN; de acordo com a descrição sumária contida na ficha: “Ruínas conhecidas dos nativos como de um fortim, situadas em topo de morro, com muita declividade em seu entorno.”²⁷ Atualmente se encontra em avançado estado de deterioração. Este reduto militar deveria abranger a função de proteger a entrada da barra norte e conseqüentemente acesso a todo o sistema portuário e conexões envolvido na região. A partir dos cursos fluviais que deságuam no Canal de Santa Cruz poderia se acessar importantes localidades para o funcionamento do sistema colonial, tais como as vilas de Goiana e Igarassu, ambas no continente. Apesar dessa importante função logística, as estruturas do fortim não desenvolveram em nível de aprimoração arquitetônica e sua função foi sendo minimizada até a total desativação do mesmo que deve ter ocorrido entre meados do século XVIII. (SANTOS, 2013). No texto ‘Fortes de Pernambuco’ é possível ler sobre o reduto:

No diário de visita a Itamaracá do imperador D. Pedro II (1859) encontra-se o seguinte relato: “ao meio dia menos sete minutos estava defronte da barra de Catuama com a ponta do celeiro a esquerda, à direita um fortim em ruínas e por detrás o pequeno rio Taperioca, (talvez ita-pê-joc caminho de pedra de picar ou caminho de pedra ou pedras pontiagudas). Há currais que concorrem para entulhar cada vez mais o canal. Por detrás do fortim entra a gambôa do caraperi.” Referia-se o imperador ao fortim da Catuama, que fora o guardião do norte da Ilha de Itamaracá. (ALBUQUERQUE, VELEDA, WALMSLEY, 1999, p.111)

Interessante que durante nossas pesquisas nas ‘Ordens Régias da Capitania de Itamaracá’ foi identificado um documento datado de 1730 onde existe uma passagem mandando dar baixa ao capitão do Fortim da Catuama por motivos de que as estruturas

²⁷ CNSA IPHAN: http://portal.iphan.gov.br/sgpa/cnsa_detalhes.php?6674. Acesso em 23/04/2020.

do mesmo não atendiam mais a necessidade de proteção daquele local e da barra norte da Ilha.²⁸

O trecho onde se pode encontrar as ruínas do Fortim situa-se atualmente em terreno particular em condomínio privado. Nunca houveram escavações arqueológicas no local. A primeira equipe a descrever as estruturas do reduto foi coordenada por Marcos Albuquerque ainda na década de 1990, segundo o qual foram realizadas prospecções sistemáticas para identificação das ruínas (ALBUQUERQUE, VELEDA, WALMSLEY, 1999). Ainda existem estruturas expostas na cota positiva do solo que correspondem a blocos de rocha calcária e arenítica enfileirados como um muro unidas por argamassa constituída de calça a partir de conchas. Nos arredores encontram-se muitos materiais construtivos e outros blocos de estruturas, não foram identificados artefatos utilitários. Em outro momento do texto, os autores reconhecem que somente uma escavação poderia confirmar que estas estruturas correspondem realmente ao Fortim da Catuama:

As prospecções arqueológicas realizadas pelo Laboratório de Arqueologia da UFPE, permitiram a localização em ruínas de uma estrutura de fortificação, que provavelmente correspondem aos vestígios remanescentes do antigo Fortim da Catuama. Os vestígios são de difícil identificação. (ALBUQUERQUE, VELEDA, WALMSLEY, 1999, p.111)

O local onde se encontra o Fortim compreende um trecho mais elevado topograficamente bem as margens do Canal de Santa Cruz, na entrada da barra de Catuama no limite da faixa de praia. Não há na literatura arqueológica ou histórica documentos ou informações suficientes para inferir muito sobre a estrutura física do mesmo, visto que geralmente o reduto era representado de forma genérica nas iconografias e nos relatos. Existe uma demanda urgente de pesquisas acadêmicas mais específicas sobre este importante reduto militar que remonta aos primeiros séculos da colonização do Brasil e até hoje não foi objeto de estudos acadêmicos na Arqueologia ou na História de forma específica. Além disso, o estado de conservação das estruturas e a especulação imobiliária no entorno do local também são um fator preocupante.

Existe uma iconografia (figura 316) datada de 1698, realizada por Andrea Orazi, em que as estruturas do Fortim aparecem representadas com cortinas e baluartes, com o mesmo ícone utilizado para representar a Fortaleza de Santa Cruz na Barra de

²⁸ APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 1;

Itamaracá. Ao lado da representação do reduto está escrito 'entrada norte'. A figura 148 representa um recorte nesta iconografia onde destacamos em azul o Fortim da Catuama.



Figura 148 - Recorte do mapa de Andrea Antonio Orazi datado de 1698. Província di Itamaracá. Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Adriaen van der Dussen, na década de 1638, assim descreveu remanescentes do Fortim da Catuama para relatar ao conselho administrativo holandês:

Na entrada setentrional da mesma Ilha, sobre a extremidade da barra norte, há também um reduto com uma bateria que domina a dita entrada. Está assentado sobre um solo alto e pedregoso, pelo que não pode ter fossos fundos, mas está cercado de uma paliçada. Este reduto se acha inteiramente arruinado e é forçoso que seja reconstruído. (DUSSEN, 1887, p.187)

Também existe neste local as estruturas de um forno de cal localizado nos arredores dos remanescentes do Fortim da Catuama, a cerca de 30 metros do mesmo. O item 'fornos de cal' será objeto de análise mais específica em outro momento deste trabalho, o que é importante de se entender agora é que na Ilha de Itamaracá como um todo existiu intensa produção de cal pelo menos desde o século XVII. As estruturas do referido forno de cal correspondem a tijolos vermelhos enfileirados de forma côncava seguindo o mesmo padrão da arquitetura dos outros fornos na Ilha, como também mantendo-se a relação de proximidade ao mar ou a cursos de água. Para Rodrigo Ibson da Silva Oliveira este forno de cal pode ter sido construído com uma finalidade intermitente, ou seja, para atender a uma demanda específica e depois abandonado. (OLIVEIRA, 2014, p.97)



Figura 149 – Desembocadura norte do Canal de Santa Cruz (Catuama). De dentro da Barra em direção ao mar aberto. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149610/296317)



Figura 150 – Na desembocadura norte do Canal de Santa Cruz, Barra de Catuama, existem pontos de banho mais frequentado por público majoritariamente de classe média. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9149610/296317)



Figura 151 - Pontal da Ilha de Itamaracá, na Barra de Catuama. Fonte: Cedido pelo administrador da página no Instagram @ilhadeitamaracaitamaraca.



Figura 152 - Remanescentes do Fortim da Catuama. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Jaime Guimarães. 2020. (9148757/297424)



Figura 153 - Remanescentes do Fortim da Catuama. Detalhe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Jaime Guimarães. 2020. (9148757/297424)



Figura 154 - No nível do solo observam-se indícios de estruturas do Fortim da Catuama. Fonte: Acervo pessoal. 2020. (9148757/297424)



Figura 155 - Forno de cal na Barra de Catuama. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Sarah Silva. 2020. (9148757/297424))

A barra sul do Canal de Santa Cruz esteve inserida dentro dos processos de navegação costeira desde o início do século XVI. A instalação da Feitoria de Cristóvão Jacques na porção continental dos arredores da Ilha, remonta ao ano de 1516 e foi realizada tanto para lidar com os produtos da terra (notadamente o pau-brasil) quanto para demarcar simbolicamente a presença lusa (ALBUQUERQUE, 1993). Justamente para atender a demanda da feitoria inicialmente que o fluxo de navios na região se constituiu intenso, este aspecto justifica o início do processo de urbanização da própria Ilha. Mais tarde, na década de 1530, com o decreto instituindo as Capitânicas Hereditárias, de fato era na Ilha de Itamaracá onde situava-se a maior concentração urbanística ao norte do Canal de Santa Cruz, que se tornou o limite entre as terras pertencentes a Pernambuco e a jurisdição de Itamaracá.

Marcos Albuquerque lembra que a Barra de Itamaracá aparece descrita no planisfério atribuído a Jorge Reinel datado de 1519 como 'Porto de Pernambuco'. (ALBUQUERQUE, 1993, p.5). Outro evento marítimo significativo que envolveu a região nestas primeiras décadas de exploração foi o caso da nau francesa La Pellerine que em 1532 atacou a Feitoria de Itamaracá com o objetivo de consolidar uma fortificação no território da Ilha e a partir dela dominar o comércio local (ALBUQUERQUE, 1999; CAVALCANTE, 2009). Os relatos históricos indicam que os franceses ainda conseguiram se aquartelar na Ilha, sendo debelados pela armada de Pero Lopes de Souza, então donatário da referida Capitania.



Figura 156 - Entrada da Barra de Itamaracá a partir do mirante da Vila de Nossa Senhora da Conceição (Vila Velha). Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. (Coordenada da foto)



Figura 158 - Entrada da Barra de Itamaracá vista a partir do mar. Destaca-se o Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado.



Figura 157 - Entrada da Barra de Itamaracá vista a partir da cidade de Igarassu, no continente. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135014/296415)



Figura 159 - Entrada da Barra de Itamaracá com vista para o oceano. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 160 - Entrada da Barra de Itamaracá com vista para o oceano. Onde se pode visualizar o território insular entre a Vila de Nossa Senhora da Conceição e o Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 161 - Entrada da Barra de Itamaracá com enfoque no território insular. Trechos assoreados e a extensão do rio Paripe em direção ao interior da Ilha. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT. 2020.

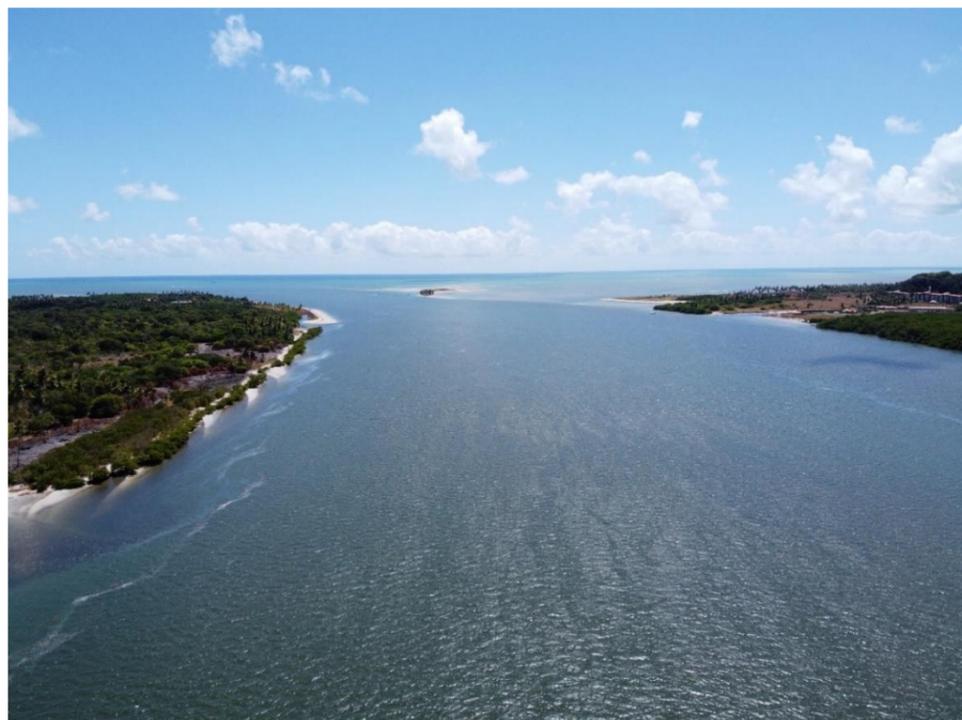


Figura 162 - Após a entrada na Barra, o Canal de Santa Cruz se abre a navegar pelas suas águas. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT. 2020.



Figura 163 - Vista do Canal de Santa Cruz em direção ao continente a partir da Vila de Vila Velha. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.



Figura 164 - Após entrada na estreita Barra de Itamaracá, a vastidão do Canal de Santa Cruz se abre aos navegantes. Vista a partir do continente no local onde existiu um fundeadouro conhecido como Porto dos Marcos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136395/ 291615)



Figura 165 - Cerâmica vitrificada. Fonte: Acervo pessoal. 2017. (9136020/ 295845)



Figura 166 - Conjunto de artefatos emaranhados nas raízes do mangue. Fonte: Acervo pessoal. 2017. (9136020/ 295845)



Figura 167 - Vidro. Fonte: Acervo pessoal. 2017. (9136020/ 295845)



Figura 168 - Faiança. Fonte: Acervo pessoal. 2017. (9136020/ 295845)



Figura 169 - Moeda. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE



Figura 170 - Artefatos emaranhados nas raízes dos mangues. Fonte: Acervo pessoal. 2017. (9136020/ 295845)



Figura 171 - Piteira de cachimbo. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE



Figura 172 - Gargalo de jarra. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE



Figura 173 - Faianças e louças. 2017. (9136020/ 295845)



Figura 174 – Faiança. Fonte: Acervo pessoal. 2017. (9136020/ 295845).



Figura 177 - Grés. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE



Figura 180 - Faiança. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.



Figura 175 - Grés. Acervo pessoal. 2017 Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.



Figura 178 - Faiança. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.



Figura 181 - Cerâmica. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.



Figura 176 - Faiança. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE



Figura 179 - Vidro, grés e cerâmica. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.



Figura 182 - Grés. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.

No transcorrer do século XVI, com a intensificação das engrenagens coloniais, a Ilha de Itamaracá e a sua zona portuária alcançaram um significativo crescimento econômico e estrutural. Tanto que começou a se consolidar uma estrutura que viabilizasse as demandas impostas pelo aumento das atividades econômicas e das sociabilidades. Em 1576 Pero de Magalhães Gandavo, ao citar a capitania de Itamaracá em sua ‘História da província de Santa Cruz’, ressalta a antiguidade do povoado estabelecido na Ilha e a extensão territorial daqueles domínios: três léguas de costa, além de trinta e cinco adentrando o território. Outra importante observação, constante nos relatos seiscentistas sobre a Ilha e a Capitania como um todo, é a intensa quantidade de pau-brasil e algodão, produtos comercializáveis, e os engenhos que dinamizavam a insipiente economia local:

A povoação da primeira capitania, e mais antiga está numa ilha que se chama Tamaracá pegada com a terra firme; tem três léguas de comprido e duas de largura. Tem trinta e cinco léguas de terra pela costa pelo o norte. É de dona Jerônima Dalbuquerque, mulher que foi de Pero Lopes de Sousa, na qual tem posto capitão de sua mão. Há nela um engenho de açúcar e agora se faz dois novamente e muito pau do Brasil e algodão. Pode ter até cem vizinhos. Há nesta capitania muitas e boas terras para se povoarem e fazerem nelas fazendas. (GANDAVO, 2008, p.33)

O mesmo Gandavo oferece, amparado pela ideia de que deveria expor na corte portuguesa as vantagens de se estabelecer nas terras do Brasil, pormenores sobre a situação da colônia. Citando a Ilha de Itamaracá de forma direta, Gandavo apresenta informações que atestam a inserção de Itamaracá em um contexto eminentemente marítimo. Com o principal núcleo urbano da capitania em uma ilha separada do continente por um rio de pequenas proporções que frequentemente é relatado como canal: “esta ilha em que os moradores habitam divide da terra firme um braço de mar que a rodeia, onde também se ajuntam alguns rios que vêm do sertão.” (GANDAVO, 2008, p.100)

Estes rios tinham um papel preponderante no sentido de viabilizar a exploração do território em direção ao interior do continente em busca do ‘sertão’. Além disso, também exerciam uma função econômica importante, uma vez que era por eles que se possibilitava o escoamento da produção de engenhos até um porto catalizador: a Barra de Itamaracá e outros no litoral. Ao analisar a produção e distribuição da cal a partir da Ilha de Itamaracá, o pesquisador Rodrigo Ibson da Silva Oliveira apontou os rios Igarassu, Arari e Itapirema como principais rotas fluviais com desembocadura no Canal

de Santa Cruz, estes que além da cal demandavam a comercialização de outros produtos da terra e dos engenhos.

A questão do transporte sempre foi elemento chave no processo de ocupação dos espaços pela lógica colonial. Esses fatores tornaram-se, no Brasil dos séculos XVI e XVII, questões vitais para governança local já que a densidade das matas, falta de meios de transporte, caminhos inadequados por terra e principalmente o delicado trato com os indígenas inviabilizava as rotas terrestres no litoral. Assim, a utilização dos rios como rotas logo tornou-se uma realidade, como frisou o geógrafo Sidcley Pereira ao analisar o processo de ocupação dos espaços pelos holandeses no século XVII:

A utilização da rede fluvial de Pernambuco foi importante para a penetração no continente e escoamento da produção. As entradas eram feitas pelos rios, vias naturais que permitiam o deslocamento com rapidez e facilidade no transporte de artigos pesados e escoamento da produção para os portos. Isso acontecia levando-se em consideração a influência das marés devido ao pouco volume d'água. (PEREIRA, 2006, p.38)

Sobre este assunto, em um texto clássico, Evaldo Cabral de Mello remonta o processo de locomoção pelos rios em Pernambuco através de jangadas principalmente. O autor indica que, tendo em vista o traslado de pessoas no cotidiano, o circuito principal do recorte entre Recife, Olinda e outras localidades nestes arredores era realizado através de pequenas embarcações - canoas - que iam se ramificando a partir da malha fluvial entre as paragens ribeirinhas desde o período colonial até pelo menos o século XIX. Para Cabral de Mello: “O isolamento dos subúrbios, sua localização ribeirinha e a falta de caminhos fizeram da canoa durante muito tempo o recurso que, sem ser o único, era o mais cômodo ou o mais fácil”. (MELLO, 1978, p.72)

A percepção de Gabriel Soares de Sousa no seu ‘Tratado descritivo do Brasil em 1587’ expõe não apenas a inserção da Ilha de Itamaracá dentro de uma lógica funcional marítima, como também aponta para a relação desta com os rios que desembocam no Canal de Santa Cruz. Para o cronista, que buscava escrever para conseguir mercês de exploração: “do redor desta ilha entram no salgado cinco ribeiras, em três das quais estão engenhos; onde se fizeram mais, se não foram os potiguares, que vêm correndo a terra por cima e assolando tudo.” (SOUSA, 2010, p.62) O empecilho imposto pelo trato com os indígenas de fato constituiu-se em uma barreira em relação à intensificação e consolidação da presença europeia nessas terras. Isto se observamos o cenário pelo olhar do colonizador, visto que uma mudança de prisma evidenciaria a luta dos nativos pela preservação de seus próprios territórios.

Em 1627 Frei Vicente do Salvador em sua ‘História do Brazil’ também retrata a situação dos rios que desembocam nos arredores da Ilha e os seus usos econômicos. Dentre estes, o Rio de Igarassu, no limite com a capitania de Pernambuco, exerce a principal influência devido ao fato de que a partir dele é possível acessar a Vila de Igarassu, importante núcleo populacional pertencente à jurisdição de Pernambuco que tem seu principal acesso fluviomarítimo a partir da Barra de Itamaracá (SALVADOR, 2009, p.35). Em relação aos demais rios que compõem o cenário e que articulados completavam o sistema de movimentação de pessoas e mercadorias por aquelas paragens o Frei aponta que “Os outros rios que da terra firme vêm desembocar ao redor desta ilha são os de Araripe, Tapirema, Tujucupapo e Gueena, nos quais há mui bons engenhos de açúcar.” (SALVADOR, 2009, p.35)

Sobre a Ilha de Itamaracá como um todo, Frei Vicente Salvador em outra passagem resume as suas proporções, a relevância do Rio Igarassu e sua localização; além de apontar um aspecto extremamente importante para nossa problemática, o porto: “A ilha tem duas léguas de comprido, ou pouco mais, ao redor dela vem desembocar cinco rios, dos quais, o de Iguaraçu, que demarca e extrema esta capitania da de Pernambuco, e está em 7° e um terço, alaga da ilha da parte do sul, onde está a dita vila, e o porto dos Navios.” (SALVADOR, 2009, p.35). Essa passagem reforça a relação entre o porto e a vila cada vez mais sólida no século XVII.

Avançando no contexto histórico em relação à caracterização da Ilha, vale pontuar o período em que a mesma esteve inserida dentro do contexto de dominação holandesa a partir de 1630. Neste momento houve uma intensificação dos registros sobre o espaço da conquista, ou seja, uma grande quantidade de relatos oficiais e imagens detalhadas foram elaboradas sobre o Brasil de maneira geral. Existe relativa quantidade de informações textuais e pictóricas produzida pelos holandeses no curto período de tempo em que estiveram à frente da administração de Pernambuco e adjacências na primeira década do século XVII. Os pesquisadores Bruno Romero Miranda e Benjamin Teensma (2015), apontam que essa produção era normalmente relacionada a funcionários e soldados alemães a serviço da WIC (Companhia das Índias Ocidentais), que muitas vezes descreviam suas viagens marítimas em diários ou então buscavam realizar relatos oficiais sobre as condições gerais dos locais onde a companhia fazia comércio. (MIRANDA, TEENSMA, 2015, p.100)

Efetivamente o período de dominação holandesa no nordeste do Brasil ocorreu entre os anos de 1630 e 1654. Apesar disso, José Antônio Gonsalves de Mello (2001) lembra que antes desta data navios provenientes dos países baixos, que se uniram em torno da companhia de comércio WIC, já frequentavam largamente os portos do litoral do atual Nordeste do Brasil pelo menos desde a Bahia até o Maranhão e já conheciam bem o território no litoral. Os holandeses, após investidas militares bem sucedidas, empreenderam controle sobre Olinda, Recife e toda a sua rede de influência em direção ao norte por cerca de 24 anos. Somente em 1654, a partir das batalhas de reconquista é que os portugueses assumiram novamente a administração do território. (MELLO, 2001) Sobre a relação dos holandeses com a Ilha e sua importância para os objetivos da administração batava, Manuel Correia de Andrade reforça que

A conquista de Itamaracá seria iniciada em 1631, um ano após o desembarque, no Recife, das tropas holandesas que tentavam estabelecer pontas de lança ao norte de Olinda, com o fim de controlar o litoral e impedir que os lusos brasileiros que os cercavam na foz dos rios Beberibe e Capibaribe pudessem manter o cerco. (ANDRADE, 1999, p.79)

O conde Maurício de Nassau foi um dos principais administradores locais durante o período holandês sediado em Pernambuco. José Antônio Gonsalves de Mello lembra que na década de 1640, já posteriormente a partida de Maurício de Nassau, houve um incentivo por parte dos administradores locais no sentido de desenvolver economicamente a Ilha de Itamaracá, através da concessão de incentivos. Apesar dos esforços do alto conselho holandês, Gonsalves de Mello aponta que a iniciativa não prosperou na Ilha por motivo de uma grande seca.

O alto conselho tentou transformar a ilha de Itamaracá em celeiro do Brasil holandês. Lotearam-se os terrenos e permitiu-se a vários candidatos a plantação de mandioca, hortaliças e frutos, tabaco, algodão, uvas, com exceção de cana de açúcar e índigo, como esclarecem as “Condições que se concedem aos que quiserem cultivar as terras da ilha de Itamaracá”, datada de 1648. (MELLO, 2001, p.161)

Interessante observar que essas informações se complementam se pensarmos em relação à iconografia apresentada na figura 147, onde a Ilha de Itamaracá aparece completamente loteada e os setores são indicados na legenda da iconografia como terras concedidas para plantações.

A Ilha de Itamaracá se tornou peça central durante o período de ocupação holandesa. Tanto que, efetivada a conquista em 1633, cogitou-se que a sede administrativa do governo fosse instalada na Ilha; como apontou Gaspar Barlaeus, alto

funcionário de Maurício de Nassau responsável por narrar os feitos empreendidos pelo príncipe:

era a ilha de Itamaracá grandemente louvada e recomendada na Holanda entre os próceres do império batavo-brasileiro. Já se falava com insistência em transferir para ela a sede do governo. Significaram-lhes, porém, o Conde e os conselheiros a desvantagem e inutilidade daquela mudança. Tinham perlustrado o lugar e examinado todas as condições da ilha: tudo lhes aparecera despovoado e selvagem, com raros moradores e apenas algumas habitações. Em Recife encontravam-se casas de gêneros, arsenais, armazéns de mercadorias, e tudo isso se teria de construir em Itamaracá com grandes gastos. Recife era localidade mais amena, fértil e fortificada, dando fácil acesso aos maiores navios, num porto cômodo e num excelente surgidouro. (BARLAEUS, 1980, p.54)

Em uma primeira análise, destaca-se o fato de que justamente a solidez dos aspectos urbanos encontrados em Recife proporcionou a efetivação do local como sede administrativa. A comitiva montada por Nassau para avaliar as possibilidades da mudança constatou, entre outras coisas, que na ilha deveria ser construída ou aperfeiçoada toda uma infraestrutura urbana para viabilizar a regência. O elemento portuário se constituiu como ponto central no processo de escolha; já que o Recife, porto controlado por Olinda desde o século XVI, apresentava características funcionais mais adequadas à atividade portuária em larga escala na ótica dos holandeses. Na Ilha de Itamaracá, porém, toda essa macroestrutura deveria ser construída ou adaptada. Uma parte do relatório desenvolvido pelo alto funcionário holandeses Artichofscky foi apresentada na obra ‘História de Itamaracá’ de Valdecírio Rodrigues onde se lê os argumentos utilizados para justificar a mudança:

A ilha é de bons ares; de terreno feraz e produtivo, de bom pasto, de excelente água potável, coberta de matas, muito abundante de peixes, e portanto, de mais não precisa senão cultura.

Tem dois belos portos, um ao norte e outro ao sul, mais belos que o do Recife, e mais profundos também, de dois a três pés; ali não há surpresas a recear, sem incursões nem incêndios a que hora nos achamos expostos por todos os lados. Em suma, não se pode articular cousa alguma em desabono dessa ilha. [...] fui sempre de parecer que na ilha é que devíamos fundar o nosso estabelecimento, e para lá transferir o governo e a residência de toda a alta administração, justiça e comércio, todos os grandes estabelecimentos e a marinha.

Dando-se ao Recife o segundo lugar e a Itamaracá o primeiro, ver-se-ia em cinco anos, com admiração, que praça magnífica esta se tornaria, e como se havia de impor ainda antes de V. exa. Daqui se retirar. (RODRIGUES, 1972, p.101)

Após análise por parte da administração pública, verificou-se, porém, a desvantagem da troca. Esperamos apontar as características funcionais do porto de Itamaracá no próximo item da tese. Para tal, lançaremos mão da cultura material relacionada aos documentos históricos, principalmente cronistas, iconografias e

documentos burocráticos. Neste sentido, buscaremos apresentar tanto as características funcionais do porto até as os desdobramentos na cultura material proporcionado por essa dinâmica.

3.2.1. O porto: aspectos funcionais.

Indo entregar o sake do Bink
Somos piratas, cortando os mares
As ondas nosso travesseiro, o navio nossa rede
Com uma orgulhosa caveira em nossas bandeiras e velejando
Agora vem vindo uma tempestade pelos céus distantes
Agora as ondas estão a dançar, batendo nos tambores
Se você perder a calma, esse suspiro pode ser o último
Mas se você aguentar, o sol da manhã vai nascer
Yohohoho, yohohoho
(Binks No Sake. Anime One Piece)

Para situar o leitor em relação a diversidade de portos e tipos de navegações exigidas em diferentes zonas portuárias, o pesquisador Paulo Bava de Camargo é categórico: “porto não é tudo igual” (CAMARGO, 2009, p.40). Claro que as diferentes temporalidades refletem diversificados momentos históricos em que as exigências para a realização da boa navegação deveriam ser adequadas. No período colonial, por exemplo, a necessidade do porto estruturado em locais catalizadores estava ligada a elementos específicos como fundeadouro, píer, cais e alfândega, para viabilizar a circulação de mercadorias entre as diversas partes do reino; muitos atracadouros e portos periféricos funcionavam sem estarem adequados a essa lógica. No século XIX as demandas se intensificaram e a autonomia dos portos, a partir da independência do Brasil, proporcionaram outro tipo de lógica portuária; sem a normatização imposta por Portugal, a abertura comercial internacional e a administração local viabilizaram uma nova página da história portuária brasileira.

A dinâmica dos portos mais estruturados, como o estudado por Paulo Bava de Camargo (2009) em sua tese de doutorado – Cananéia/São Paulo, podem exemplificar como cada porto demandava um tipo de navegação e uma rotina de funcionamento específica. Nessa análise a intensificação da navegação costeira a vapor e as características das cargas e embarcações exigiram uma logística adequada no século XIX. Para a Ilha do Bom Abrigo, Leandro Domingues Duran ressalta que as características locais influenciaram diretamente as possibilidades de navegação na região como um todo: “Este conjunto de dados nos levou a conclusão de que a Ilha do Bom Abrigo apresenta uma divisão bem clara em relação ao potencial arqueológico e que, não estranhamente, segue exatamente a mesma diferenciação em relação à

dinâmica marítima.”. (DURAN, 2008, p.144) A citação de Leandro Duran deixa claro ainda outro aspecto interessante ao apontar que justamente onde existia maior demanda por navegação também é onde se concentrava a maior quantidade de artefatos.

No caso da Ilha de Itamaracá, é possível dizer que as condições geográficas influenciaram uma dinâmica mais intensa na porção sul da Ilha; em contrapartida, a barra norte se perpetuou ao longo do tempo como inadequada. Essa situação se refletiu na intensidade e variabilidade dos artefatos arqueológicos (significativamente maior na Barra Sul) e dos remanescentes urbanísticos do período que podem ser encontrados nos dois locais.

Até o presente momento não foram identificados vestígios arqueológicos que remetam diretamente a ideia de um porto estruturado na Ilha. Durante o período que estamos estudando (séculos XVI e XVII) não era comum a organização física de equipamentos portuários especializados como píer, trapiche e cais. Paulo Bava de Camargo sobre o assunto lembra que:

Em verdade, embora haja poucos estudos para uma afirmação categórica, até pelo menos o século XVIII, obras de arte portuária significativas tais como cais de atracação só eram encontradas em Salvador e no Recife. Nas demais havia mais um aperfeiçoamento do terreno, a adequação do espaço para desenvolver esse movimento portuário. (CAMARGO, 2009, p.21).

Levando em consideração esta perspectiva é que decidimos adotar a noção de ‘zona portuária’. Para compor o conceito buscamos relacionar os artefatos remanescentes desse período e que tinham ligação direta com a atividade portuária local no sentido de viabilizá-la, para defesa e fiscalização. Se pensarmos no proposto por James Delgado (2006) é possível encontrar embasamento para a utilização do termo já que o autor explica como direcionou seus estudos com foco nos pressupostos da Arqueologia Marítima para estudar o Gold Rush Port buscando entendê-lo como zona portuária, em contexto amplo. O porto da Barra de Itamaracá constitui-se em um dos mais relevantes fundeadouros nos arredores da Ilha, uma vez que era nele onde se processava o maior volume comercial marítimo do trecho citado.

A zona portuária em questão no exemplo de James Delgado relaciona-se a exploração de ouro na Carolina do Norte e se constituiu em um importante entreposto comercial, catalizador para a região. A partir das abordagens da Arqueologia Marítima como baliza teórica e metodológica, Delgado aponta como o crescimento e desenvolvimento da zona portuária de São Francisco relaciona-se a sua condição de

entreposto comercial. Neste sentido o autor procura entender como as dinâmicas marítimas contribuem para explicar o desenvolvimento portuário do local como também de suas conexões mais imediatas. James Delgado deixa claro que o desenvolvimento da porção terrestre está relacionado ao que está se passando nas águas, tendo a prerrogativa econômica o principal fator de influência. Assim, uma abordagem regional dá mote para uma interpretação que é fruto de um fenômeno global.

Neste sentido o autor explica que buscou entender como um sistema marítimo baseado principalmente no pressuposto econômico compôs a zona portuária de São Francisco, nos Estados Unidos do século XIX. O termo ‘zona portuária’ também é utilizado por Paulo Bava de Camargo (2009) em sua tese de doutorado já citada. Escolhemos nos alinhar a esse ponto de vista já que outros termos como ‘região’ ou ‘espaço’ portuário poderiam denotar uma divisão mais geográfica do que necessariamente funcional, relacionada aos equipamentos especializados em terra que completam o sentido do porto. Paulo Bava de Camargo lembra inclusive que as dimensões da zona portuária geralmente são dinâmicas e podem englobar, ou deixar de abranger, determinadas áreas devido a questões econômicas, políticas ou mesmo funcionais. Estes locais estabelecem conexões através de paisagens marítimas, o movimento dos navios dinamiza a paisagem.

Para a zona portuária que nos propomos a analisar temos: a **Vila de Nossa Senhora da Conceição**, que do alto de uma colina as margens da zona portuária fiscalizava o porto; o **Forte Orange** que deveria resguardar a entrada da barra e o acesso ao porto; a **Ponte dos Holandeses**, estrutura na desembocadura do Rio Paripe descrita na documentação desde o início do século XVII; a própria **Trilha dos Holandeses**, que possibilitava o percurso entre a vila e o forte; e a **Feitoria de Cristóvão Jacques** junto com o porto dos Marcos no continente. Cada um destes elementos será foco de análise do próximo capítulo desta tese a fim de evidenciar como as dinâmicas marítimas se refletem em dados arqueológicos.

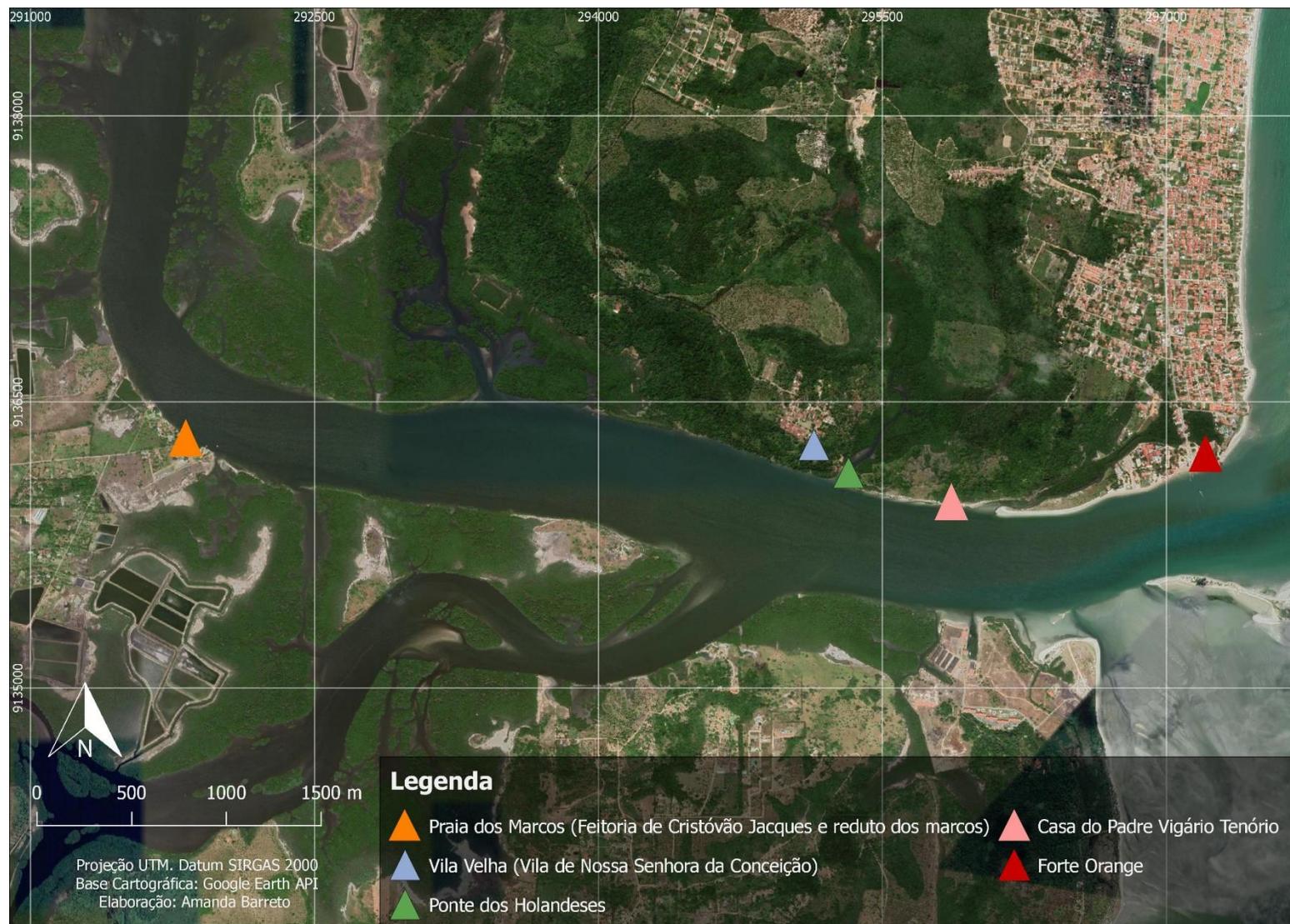


Figura 183 - Principais remanescentes arqueológicos de interesse para a pesquisa.

Se fizermos um recorte da iconografia na figura 147, já apresentada nesta tese, vê-se que existem diversos paralelos realizados com o mapa em tela. Inicialmente o grande detalhamento com que a entrada da barra de Itamaracá foi representada, com os contornos de perímetro muito bem definidos. Essa iconografia (figura 184) certamente representa um dos desenhos mais detalhados sobre a Ilha de Itamaracá que tive acesso durante a pesquisa para esta tese. O Forte Orange (círculo vermelho) aparece representado na entrada da Barra onde se tem indicado ‘Entrada sul’; logo em seguida encontra-se a Vila de Nossa Senhora da Conceição fortificada (círculo azul). Mais adiante, onde o Canal faz a curva em direção ao norte, é sinalizado o Reduto dos Marcos (círculo verde); e seguindo adiante pelo Canal, entre a Ilha e o continente, o desenho aponta o reduto de Itapissuma, que também se integra ao sistema defensivo da Ilha de Itamaracá ao auxiliar no controle do tráfego entres as barras pela rota fluvial.

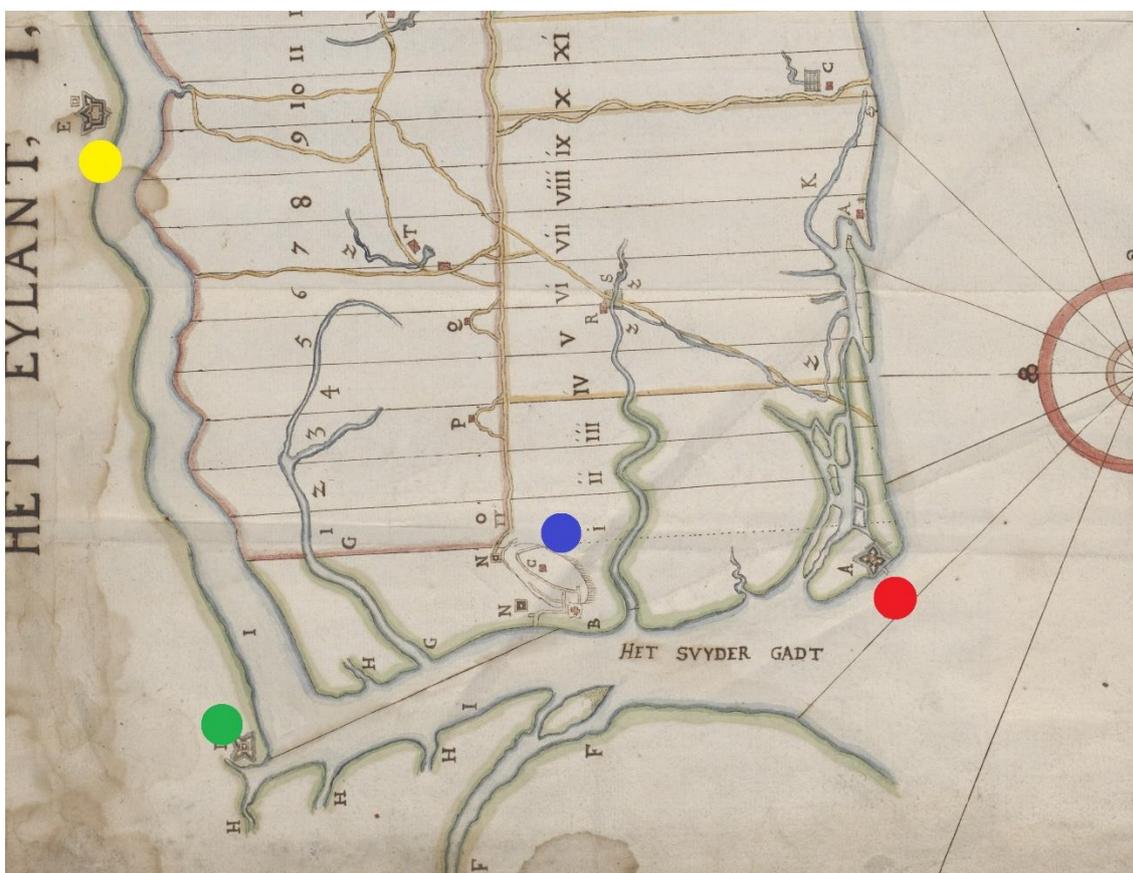


Figura 184 - Autor desconhecido. Mapa do parcelamento de Itamaracá. Arquivo Nacional da Haia, código 4 VEL 707. 1648 [recorte]. Vermelho: Forte Orange; azul: Vila de N. S. C.; verde: Reduto dos Marcos; amarelo: reduto de Itapissuma.

O objetivo da iconografia realmente não era repassar informações náuticas, como comum nos outros mapas da época sobre a região, mas sim apresentar os detalhes do território insular e arredores, já que o mesmo se integra aos esforços holandeses de desenvolver a agricultura em Itamaracá. Suas ramificações por rio, currais de pesca,

plantações, redutos e casas particulares são retratados. Sendo assim, não há indicação de condições de fundo no Canal de Santa Cruz e nem apontamento sobre as áreas assoreadas.

O detalhe do desenho atribuído a João Teixeira Albernaz, possivelmente elaborada em 1631, reverbera a delimitação que consideramos como zona portuária da Ilha de Itamaracá colonial. Na iconografia (figura 185) apresenta-se de forma bastante esquemática a Barra sul da Ilha com algumas das principais evidências arqueológicas identificadas. O principal ponto que destacamos é a indicação do porto da Ilha (círculo vermelho), também é registrado o Forte na entrada da barra (círculo cinza) e a Vila de Nossa Senhora da Conceição fortificada (círculo verde). A imagem evidencia, na legenda de uma estrutura, a inscrição ‘baliza para embarcações’ (círculo azul) associada a uma construção a meia distância entre o Forte e a Vila, um caminho histórico em Pernambuco conhecido como ‘Trilha dos Holandeses’. A rota era viabilizada por uma ponte que é representada no desenho.

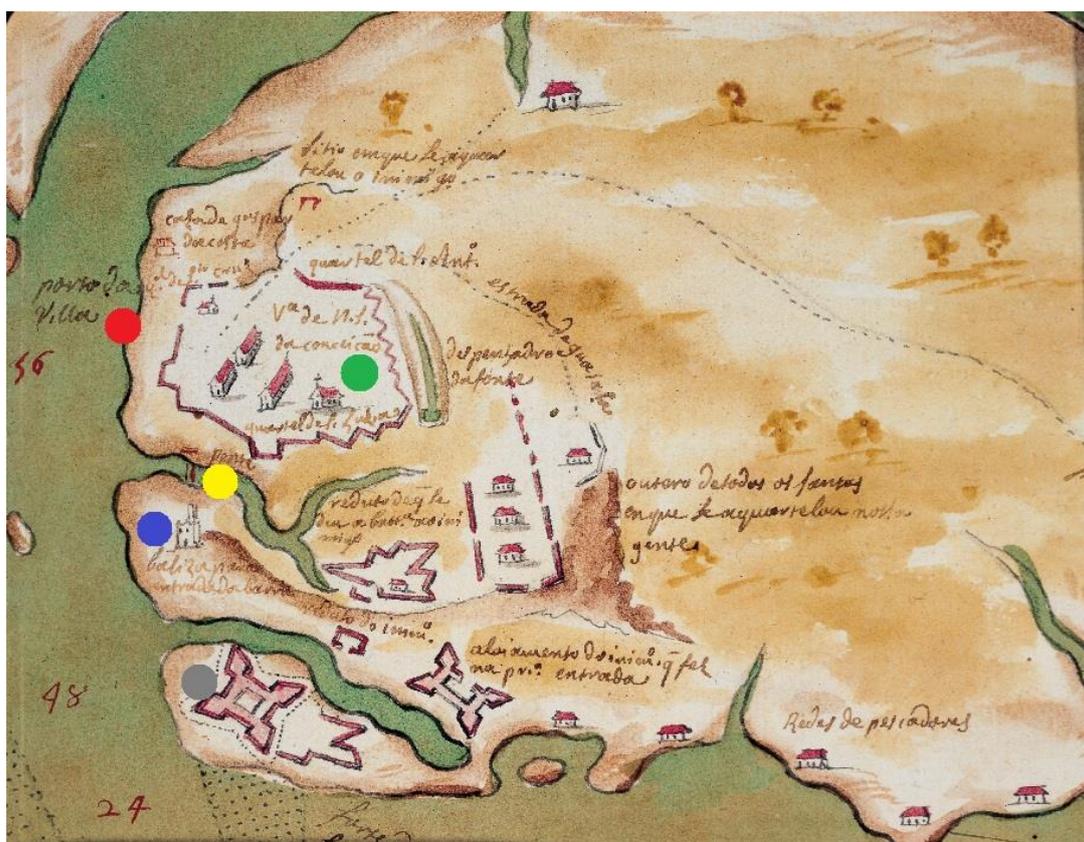


Figura 185 - João Teixeira Albernaz. *Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e a fortificação da Villa.*1631. Cinza: Forte Orange; azul: baliza; amarelo: Ponte; verde: Vila de N. S. da Conceição; vermelho: porto. Fonte: REIS, 2002, p.PE38ab

A referência da baliza para as embarcações era extremamente importante e na ausência de marcos específicos para tal função os navegadores utilizavam marcos

geográficos. Amândio Barros cita o caso de um fundeadouro nas margens do Rio Douro, em Portugal, nas primeiras décadas do século XVI onde utilizou-se por várias décadas uma grande árvore como referência para entrada e saída correta de embarcações. (BARROS, 1997, p.178). Em Itamaracá muitos marcos paisagísticos, nas duas barras da Ilha, eram utilizados para orientar balizas.

Ao contrário da figura 184, este mapa apresenta pormenores em relação à profundidade do Canal de Santa Cruz, além de expor através de pontilhado os trechos assoreados. Vale destacar que a figura 184 foi elaborada durante a administração holandesa com fins políticos enquanto a figura 185 foi elaborada por um cosmógrafo português pouco antes da efetivação do domínio holandês. Nessa delimitação que se concentrava a efervescência da administração pública da Capitania, as sociabilidades eram viabilizadas a partir de elementos como Santa Casa de Misericórdia, Casa de Câmara e Cadeia, Igrejas, armazéns, engenhos e assim por diante. Apesar disso, navegar nessas águas não era tão simples assim. O porto exigia uma demanda específica e os acidentes ocasionados pela condição natural da barra eram frequentes. Ao discutir sobre a plantação de cana-de-açúcar na Ilha de Itamaracá do século XVII, a partir de documentos holandeses, Valdecírio Rodrigues assim descreve a barra:

Verificou-se também a existência de um 'admirável e muito bom porto', mas de 'difícil acesso'. Situava-se ao pé da colina, ao lado da Vila de Nossa Senhora da Conceição (Vila Velha), nas águas do canal de Santa Cruz. Com o decorrer dos anos foi o ancoradouro ganhando importância e em 1702 acolhia navios de trezentas toneladas, na época, fato digno de nota. (RODRIGUES, 1972, p.68)

De maneira geral, como já sinalizamos, algumas questões reforçaram a ausência de um crescimento significativo da atividade econômica na Ilha de Itamaracá se posto em comparação com paragens próximas. Um destes fatores diz respeito a dinâmica portuária complexa exigida para navegação nos arredores da Ilha, o que impulsionava os barcos comerciais de maior escala a procurarem portos mais cômodos para realizar o transbordo de sua carga. Diogo de Campos Moreno em 1609 já havia percebido as questões e as relatado em sua 'Relação das Praças Fortes do Brasil'. O texto expõe como a prerrogativa marítima, da viabilidade da atividade portuária, se impõe como um dos principais agentes responsáveis pelo cenário de estagnação econômica sempre citado em relação à Itamaracá.

Mas, como fica dito, vai esta Capitania acompanhada com os dízimos de Pernambuco, a qual parte está tão unida que toda é uma e mais parece esse povo aldeia de Pernambuco do que Capitania em si. Junte-se também que,

como em si o porto não é tão capaz de entrar navios grandes e o de Pernambuco mais fácil e melhor, está a cinco léguas, toda a carga desta capitania se lhe saem em barcos, que vem a buscar o açúcar até os mesmos engenhos, para se carregar em Pernambuco. Assim fica a povoação sem nenhum comercio, coisa que a faz tão despovoada que não chega a 30 vizinhos brancos, e estes que a são das gentes mais pobres, porque os demais vivem em suas fazendas. (MORENO, 1984, p.96-197)

Sobre a logística portuária local em si, Diogo de Campos Moreno reforça:

O porto desta Capitania é para navios de até 80 tonéis, mas quer-se tomado com um bom tempo, porque os seus recifes cobertos de fora são muitos e de dentro da barra tem muitos baixos e o não ser dos nossos pilotos muito frequentado o faz parecer mais dificultoso, mas não o achavam assim os inimigos, cuja escala era antigamente. (MORENO, 198, p.197)

Na década de 1810 o comerciante Inglês Henry Koster fez a ressalva de que, na época de seus relatos, grandes embarcações normalmente ficavam ancoradas nos arredores do forte na entrada da Barra, poucas delas chegavam a acessar os atracadouros nas proximidades da Vila de Conceição: “A ancoragem é na frente do Forte e mesmo por traz, mas ante a vila da Conceição, que é mais recuada que o Forte. A água é muito profunda. Em muitos lugares o fundo é pedregoso mas n'outros é perfeitamente comodo.” (KOSTER, 1942, p.342)

Vastos trechos na face oceânica da Ilha de Itamaracá são representados como áreas assoreados com bancos de areia. Neste momento iremos apresentar duas iconografias que serão analisadas em paralelo pois representam os mesmos elementos pictóricos. A primeira iconografia (figura 186) não tem data nem autor identificado, apenas a indicação de que foi elaborada no período de dominação holandesa, trata-se de um desenho disponível no acervo digital da Biblioteca Nacional da França. A segunda iconografia (figura 187) tem autor não identificado e é datada de 1631, de acordo com a análise de Nestor Goulart Reis Filho representa um ataque marítimo a Ilha de Itamaracá (REIS FILHO, 2002, p.PE41). As imagens, como poderá ser observado a seguir, são idênticas em relação aos elementos apresentados e destoam apenas em relação a intensidade das cores utilizadas e alguns traços, certamente um foi feito com acesso ao outro. Dentre os principais elementos de destaque citamos a Vila de Nossa Senhora da Conceição, o Forte Orange na entrada da Barra sul, a região dos marcos (círculo azul) e um pequeno reduto representado no território insular da Barra norte que corresponde ao Fortim da Catuama (círculo amarelo); além dos acessos fluviais ao continente e o caminho por rio até a Vila de Igarassu, também no continente.

Um dos elementos que chama a atenção é a caracterização detalhada do contorno da Ilha de Itamaracá, mostrando que as áreas assoreadas na entrada da Barra Sul formavam um canal que corresponde ao caminho seguro para ser seguido pelas embarcações que desejassem acessar aquele porto. No contorno do Canal de Santa Cruz entre a Ilha e o continente representa-se, também, áreas enlameadas. Destacamos no desenho, com um círculo vermelho, os principais trechos assoreados que são representados, que percorrem toda a face oceânica da Ilha e se prolongando mar adentro. Por fim, apresentamos uma fotografia com vista aérea desse trecho onde se representam nos documentos históricos os assoreamentos, para facilitar o entendimento do assunto como uma permanência histórica que se refere a um relevante marco paisagístico local.

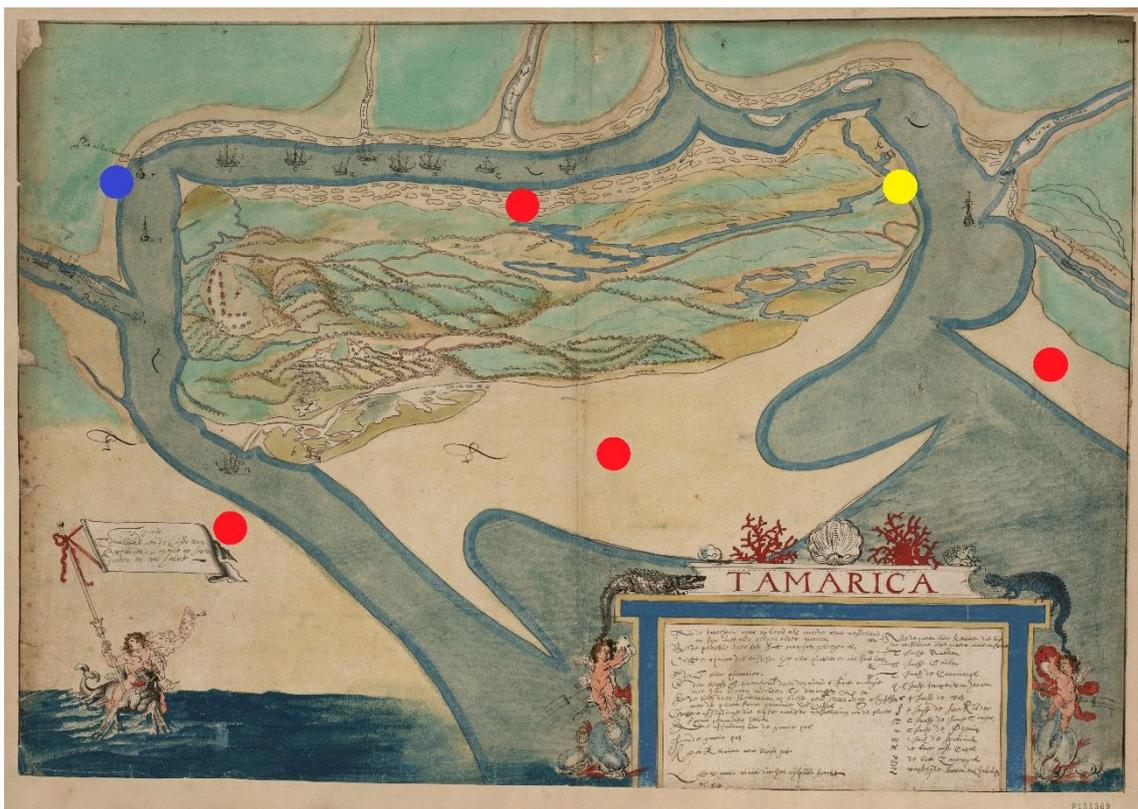


Figura 186 - Mapa com o título 'T eyland Tamarich aen de Custe van Bresilien' depositado na Biblioteca Nacional da França. Vermelho: assoreamento; azul: os Marcos; amarelo: Fortim da Catuama.

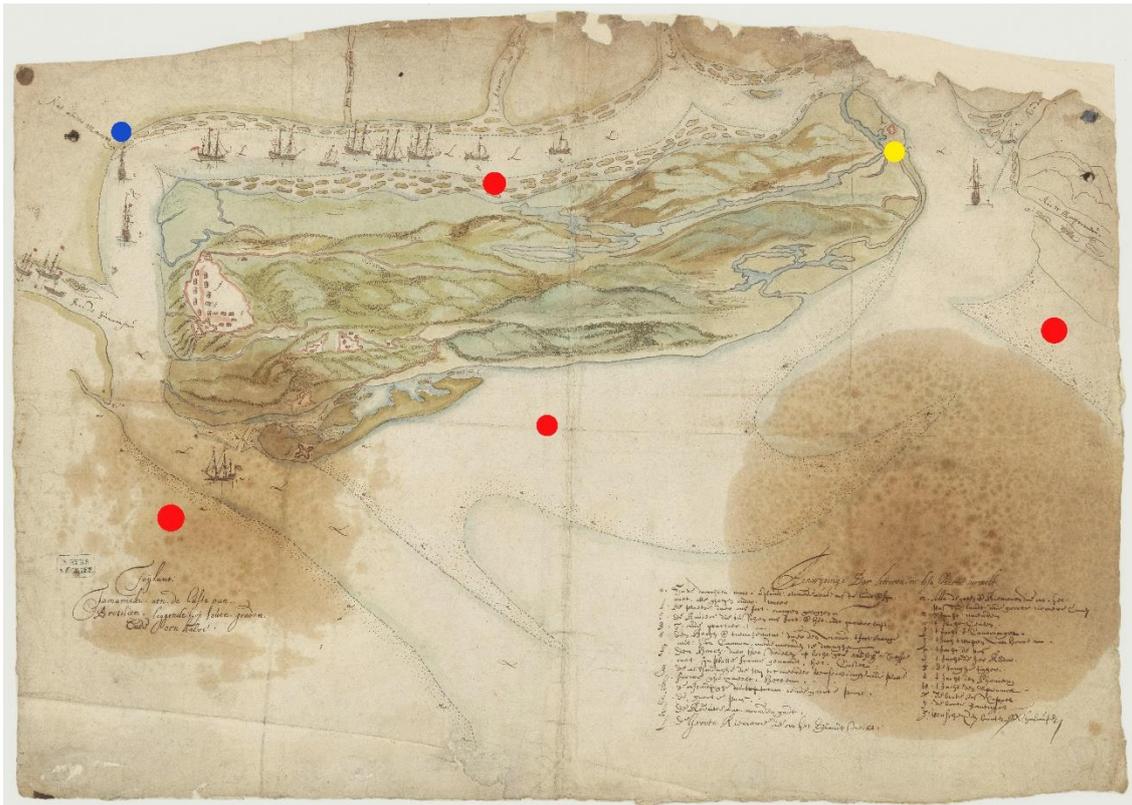


Figura 187 - Autor não identificado. *Eylant Itamarica*. 1631. Vermelho: assoreamento; azul: os Marcos; amarelo: Fortim da Catuama. Fonte: REIS, 2002, p.PE41



Figura 188 – Assoreamento na Barra de Itamaracá. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.

Gaspar Barlaeus oferece um valioso relato para nossa pesquisa. O membro da corte de Maurício de Nassau apresentou um pormenorizado texto sobre as condições de navegabilidade na Ilha de Itamaracá. Segundo sua análise, o porto da Ilha não mais atendia as demandas impostas pela intensificação da presença holandesa no Brasil, já que os navios nos quais seria possível atracar naquelas águas eram limitados em relação ao seu porte. A principal causa desta problemática está relacionada à inconstância dos fundos, repletos de bancos de areia:

A província de Itamaracá, próxima à de Pernambuco, compreende uma só comarca com uma só cidade e um só porto. Embora abrigue este navios no sul da ilha, onde é bastante profundo, todavia não permite que sem risco penetrem mais avante, num canal mais longo, por causa dos bancos incertos. (BARLAEUS, 1980, p.128)

O aspecto mais importante destacado em relação aos relatos de Barlaeus sobre o porto de Itamaracá diz respeito à possibilidade de certa quantidade de naufrágios na entrada da barra. Novamente frisando o empecilho imposto pelo assoreamento, Gaspar Barlaeus explica que “O rio de Itamaracá só poderia ser navegado por navios menores, sendo estéril e inculto o solo circunjacente, e o porto cheio de bancos de areia e já mau-afamado pelo naufrágio de várias naus.” (BARLAEUS, 1980, p.128.) O fato de a zona portuária da Ilha de Itamaracá não estar apta a receber grandes embarcações com segurança favoreceu a estagnação econômica local, além disso vê-se que os próprios naufrágios existentes na região proporcionaram uma má reputação do porto entre os pilotos que desejassem lá navegar. Adrian Verdonk, ao realizar a ‘Descrição das Capitânicas de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande’ apresentado ao conselho administrativo holandês em 1630, reforça a qualidade do rio e dos portos locais, fazendo anotação complementar a um reduto na entrada de um rio sob um banco de areia que deve remeter as incipientes estruturas do Forte Orange:

A cinco milhas ao norte de Pernambuco está situada uma ilha chamada Itamaracá, a qual tem um bom rio e que podem entrar navios de 14 pés de calado, na mesma ilha há, em cima de um monte na entrada do rio, um pequeno reduto com cinco ou seis peças que podem lançar balas a 6 ou 7 lb, e são chamados meio sacres. (VERDONK, 1901, p.224)

Este fator, de que embarcações naufragadas podem ocasionar em problemas operacionais para outras embarcações dependendo das condições geográficas locais (profundidade e níveis de assoreamento principalmente), foi observado por Brad Duncan ao analisar o porto australiano de Queenscliff. Segundo este arqueólogo: “The locality of these vessels so close shore is a potent archaeological signature, as are the often subsequent changes in environmental coastline by their presence as They either

act as (or in conjuncttion with) sand groynes, or encourage further erosion.” (DUNCAN, 2006, p.124) A movimentação portuária requer uma logística complexa que é completada através do desenvolvimento do próprio contexto portuário em si. Atualmente, uma conversa informal com qualquer pescador que atue na região da Barra de Itamaracá terá histórias para contar sobre pedaços de embarcação ou materiais utilitários e bélicos submersos no Canal de Santa Cruz.

Corroborando a informação de Gaspar Barlaeus, Joan Nieuhof (2001) no ano de 1645, em sua ‘Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil’, aponta sobre a dinâmica de navegação na barra uma relação interessante. Para Nieuhof, apesar de o porto apresentar condições favoráveis, a situação do rio em si se constituía em um empecilho. Além disso, o cronista reforça a informação de Barlaeus sobre os naufrágios que dificultavam a boa navegação no local. Pela ótica de Joan Nieuhof, comparando as condições de navegabilidade entre o Porto do Recife e o da Barra de Itamaracá, o autor aponta: “Por outro lado, o rio de Itamaracá não era navegável senão por embarcações pequenas, dada a pouca profundidade de seu estuário, já famoso pelos numerosos naufrágios ali ocorridos.” (NIEUHOF, 2001, p.54)

Por se tratar de uma zona de navegação perigosa, muitas ações de segurança marítima desenvolveram-se para o local. Principalmente no sentido de repassar as informações náuticas a novas tripulações. Em 1851 o Desembargador Jeronymo de Mello indica, no texto ‘Ensaio sobre a estatística civil e política da Provincia de Pernambuco’ alguns dados gerais sobre a Barra de Itamaracá; no seu relato a questão das possíveis embarcações naufragadas também é citada quando o autor aborda as características do fundo e a profundidade do canal: “4º Itamaracá: Tem barra formada pelo rio Igarau, aos 7º43’ de latitude meridional, o seu fundo é de areia e lama, e abrigado. Dentro do rio tem 4 e 5 braças de fundo e aí podem estar muitas embarcações.” (MELLO, 1979, p.57)

Quando analisou a cultura material que pode estar submersa nas águas do Canal de Santa Cruz, o Plano de Preservação de Vila Velha destacou que o intenso trânsito de embarcações e circulação de pessoas pelas águas do Canal, que ocorria na região a partir do século XVI, certamente favoreceu a ocorrência de sítios arqueológicos subaquáticos. O documento leva em conta que a intensidade do assoreamento no local

poderia ser um fator de preservação desses artefatos, mesmo que isso dificulte a identificação dos mesmos em pesquisas subaquáticas.

Paradoxalmente o assoreamento observado é benéfico, desde que se leve em conta que, a ampliação da deposição de sedimentos na perspectiva da arqueologia subaquática, longe de ser um elemento dificultador, é ocorrência facilitadora da preservação dos vestígios arqueológicos oriundos do descarte, perda ou abandono de materiais em decorrência do movimento portuário, na carga e descarga de embarcações desde a primeira metade do século XVI até o final do segundo quartel do XX. (GEP, 2010, p.180)

Outro relato valioso que justifica a necessidade de uma pesquisa arqueológica subaquática na barra meridional do canal de Santa Cruz vem do Frei Manuel Calado em 1648. Em sua obra intitulada ‘O Valeroso Lucideno e triunfo da liberdade’ o religioso narra os detalhes de uma batalha marítima na entrada da Barra de Itamaracá. No contexto estava se processando a rendição dos holandeses e as forças luso-brasileiras ganhavam cada vez mais espaço, encurralando seus inimigos em determinados redutos, alguns deles na Ilha de Itamaracá e seus arredores. André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieiras, comandantes das forças lusas, sabendo que os holandeses haviam posicionado três naus em pontos estratégicos no decorrer da entrada da barra e do porto, resolveram iniciar uma ofensiva (CALADO, 2001, p.756).

Escalados os melhores homens e artilharia naval, Vieira e Negreiros entrincheiram seus inimigos também pela terra enquanto aguardam o melhor momento para utilizar o poder bélico. O objetivo era debelar as forças holandesas e, se necessário, afundar as embarcações, embora não fosse a prioridade. O relato de Frei Manuel Calado descreve os pormenores da situação:

Acabada pois a festa do santo tornou-se João Fernandes Vieira para o arraial, e comendo quatro bocados, como de pé, se partiu logo, por tempo assas chuvoso, com o mestre-de-campo André Vidal de Negreiros para a ilha de Itamaracá, aonde chegaram acharam o trincheirão feito e as três peças cavalgadas; e preparadas duas lanchas, com dez ou doze jangadas, segundo a ordem que tinha dado, e mandou embarcar nelas certo número de soldados animosos e grandes nadadores para que tanto que avistassem a primeira nau, que estava no Marcos, a investissem com grande fúria e que ele da terra fomentaria a obra, e que se fosse necessário meteria a nau no fundo, ainda que mais proveito e honra lhe vinha se a tomar em mãos. Partiram os soldados nas jangadas e lanchas e, em tendo vista a nau, arremeteram com ela com tão deliberada resolução, e com tanta pressa que não deram lugar aos holandeses que nela estavam de tomarem as armas e acenderam corda; e assim se começaram a defender com muitas e grandes pedras que da nau deitavam, sem descobrirem corpos, e com essas pedras se feriram três soldados e viraram algumas das jangadas, caindo na água os que nelas iam. Porém, como eram bons nadadores se tornaram brevemente a por encima, e começaram a subir pela nau com uma resolução admirável. (CALADO, 2001, p.757)

O trecho faz referência direta às embarcações que teriam naufragado na região ao oferecer informações sobre alguns dos tipos náuticos que podem estar afundados nas proximidades do porto da Ilha como também nos arredores do porto dos Marcos, próximo a feitoria de Cristóvão Jacques. A batalha continua:

Neste tempo mandou o governador João Fernandes Vieira disparar as três peças que no trincheirão estavam cavalgadas; e como estavam carregadas com trancas de ferro, quebraram o mastro da nau e caíram as velas e foram espedaçadas parte das enxárcias; com o que os holandeses da nau ficaram tão medrosos e enfraquecidos que os mais se deitaram ao mar a nado, por salvarem as vidas, dos quais alguns se afogaram e outros chegaram a terra e se foram recolhendo por entre os mangues para as suas fortificações que na ilha tinham. [...] Mandou João Fernandes Vieira desençaixar a nau e tirar-lhe todo o velame, vitualhas e artilharia que tivesse dentro de si, e passaram tudo para a nossa banda. [...] e logo se partiu por terra e as lanchas e jangadas por mar a investir na segunda nau que estava na passagem de itapissuma e juntamente mandou que pusesse fogo a nau que estava ganhado. Vendo, pois, os holandeses arder a primeira nau e vendo que nossa gente os ia abalroar com deliberação, largaram fogo a nau e no batel se acolheram para a terra. Queimada pois essa segunda nau, sem que dela aproveitasse coisa alguma, foram os nossos dois mestres de campo João Fernandes Vieira e Vidal de Negreiros caminhando com ligeiro passo para a terceira nau que estava entre ambos os rios. [...] os holandeses que nela estavam foram todos fugidos para a terra uns em bateis e outros a nado e deram rebate aos que estavam nas fortalezas em com toda a ilha estava cercada de portugueses por mar e terra. E com artilharia e com um grande cabedal de gente. Entrando, pois, o Governador da Liberdade e o Mestre-de-campo na nau, a mandaram logo desençaixar e tirar todo o velame, com tudo mais de proveito que nela esteja. E tirando para a terra, mandaram por fogo a nau. (CALADO, 2001, p.758-759)

O documento segue explicando como os soldados holandeses que conseguiram fugir das investidas foram se reagrupando no Forte Orange, que foi o último reduto militar reconquistado pelos portugueses na Ilha. Pelo menos duas naus holandesas foram queimadas e uma desmontada na zona portuária da Barra de Itamaracá nessa ofensiva militar. Os vestígios dessas ações e tantas outras que ocorreram no local seguramente encontram-se submersos nas águas do Canal de Santa Cruz.

Existem outros relatos históricos que tratam da chamada ‘Batalha de Itamaracá’, onde os luso-brasileiros e os holandeses travaram intensas batalhas marítimas pela soberania do território nos arredores da Ilha de Itamaracá. Existe o ‘Diário da rebelião dos portugueses’, por exemplo, datado de 1647 e publicado pelo IAHGP onde um autor desconhecido descreve em pormenores as batalhas marítimas na barra do Canal de Santa Cruz.

A 25 chegaram aqui de manhã cedo dous barcos vindos de Itamaracá, com a notícia certa de que ontem, 24 deste, que foi um domingo, cerca de três mil homens, assim portugueses como tranfugas e soldados nossos coagidos, atacaram, por volta das sete horas da manhã, a cidade Schop da Ilha de

Itamaracá, e que foram valorosamente repelidos por quatro vezes. A nossa gente, posto que muito inferior em número, atacou o inimigo com uma coragem e intrepidez indizíveis, fazendo fogo contra eles com tanta galhardia (até as 4 da tarde), que os contrários tiveram que fugir vergonhosamente. O combate durou sem cessar nove horas. Do inimigo achamos mortos ao lugar cerca de 250 homens, que foram enterrados em grandes covas, afora os que os portugueses levaram e enterraram. Esperamos que, depois dessa nossa vitória, o inimigo não há de vir tão facilmente bater com a cabeça nos nossos fortes. É esta a quarta vez que nós os temos repellido: em Santo Antônio, Tamandaré, Paraiba e agora Itamaracá. (DIÁRIO, 1886?, p.143)

Após avançar alguns meses no relato, o autor realiza uma abordagem já diferente em relação ofensiva portuguesa e as defesas holandesas. Isso porque na medida em que a organização bélica dos luso-brasileiros vai se intensificando para debelar os holandeses, estes começam a demonstrar esgotamento de suas forças; o que, algum tempo depois culmina na rendição dos holandeses:

A 18 chegou um barco de Itamaracá. Trouxemos a notícia de haver uma numerosa tropa de Portugueses assaltado aqueles arredores da Ilha, e queimado os três barcos que ali estavam de guarda. Diz-se que os fortes de Itamaracá serão arrasados, por que a falta de viveres não permite conservá-los por mais tempo. (DIÁRIO, 1886?, p.197)

No ano de 1915 o Almirante Antônio Coutinho Gomes Pereira Publicou o texto ‘Expulsão dos Holandeses de Pernambuco’, na ocasião o militar pesquisador também descreveu em pormenores estas batalhas que se sucederam nos arredores da Ilha de Itamaracá entre os portugueses e os holandeses na chamada ‘guerra de reconquista’, no final da década de 1640. A batalha na Barra de Itamaracá é relatada em pormenores, a partir da pesquisa realizada pelo autor, que reflete no texto suas opiniões pessoais ao colocar os holandeses como algozes e enaltecendo os feitos portugueses. Naufrágios, batalhas de artilharia e logística envolvendo o forte Orange, os Marcos e a Vila de Nossa Senhora da Conceição compõem o cenário descrito pelo Almirante:

Logo então, a 15, partem João Fernandes Vieira e André Vidal de Negreiros, levando consigo 500 homens e duas pequenas peças de artilharia, do Arraial Novo do Bom Jesus, lugar a margem do Capibaribe e presentemente terras da Usina Santo Ignácio, freguesia da Várzea, mun. do Recife, com o fim de atacarem e tomarem a ilha de Itamaracá. Mas os holandeses que dali recebiam vários alimentos receando a tentativa já haviam posto três navios de vigilância em todo o braço de mar extremidade da ilha e do continente. Os nossos, protegidos pelos mangues, no ainda hoje conhecido como *Sítio dos Marcos*, levantaram fronteira à fortaleza *Orange*, uma bateria onde colocaram duas peças. Em seguida arranjaram duas canoas e mis duas jangadas, e pela noite alta tripulando as primeiras doze homens cada uma (pois mais não permitiam), e as segundas dois homens, ambas partiram em direção ao navio inimigo de vigia. Ao aproximarem do navio holandês a tripulação despertou ao brado de armas da sentinela. São os nossos então recebidos com disparos sobre suas embarcações. Um dos tiros alcançou a canoa do alferes Afonso de Albuquerque. Afundou-a mas salvou-se o pessoal nas jangadas. A outra, entretanto conseguiu atracar ao navio. Subiu para este,

cinco soldados e o comandante daquela, Francisco Martins Cachadas. Apoderaram-se do castelo de proa e nele se fortificaram. Somente um dos assaltantes caiu no mar em consequência de um ferimento na cabeça. Aos sete companheiros, porém, do outro barco faltou tempo para a subida, porque a corrente das águas os desviara para distante do navio. Então, em angustiadas circunstâncias, aqueles cinco homens, quais terríveis lesões, investiram contra a tripulação. Esta, apavorada nem sequer verificando o número de agressores, fugiu para a ré. Eram trinta os do navio sendo sete mortos, oito fugiram para a terra e quinze covardemente se renderam. Enquanto a luta ali se dava, os nossos, da bateria postada no sítio dos Marcos, atiravam sobre a fortaleza Orange, para embaraçar socorro aos holandeses. E tudo aconteceu conforme pensavam. Este feito certamente merece menção. (PEREIRA, 1915, p.14-15)

Como já abordamos, ocorreram inúmeras batalhas entre holandeses e portugueses na Barra de Itamaracá, durante as chamadas guerras de reconquista, a partir da década de 1640. Existe uma iconografia (figura 189) intitulada ‘Primeira batalha com a frota portuguesa em Itamaracá’ datada de 1640 e com autoria atribuída a Salomon Savery onde se representa uma destas batalhas. O desenho mostra uma imensa quantidade de embarcações envolvidas na guerra marítima, na legenda o autor indica algumas portuguesas e outras holandesas. Ao fundo, à esquerda (indicado por nós com uma seta vermelha), o autor representa uma referência a Vila de Nossa Senhora da Conceição e a direção de Goiana, no continente.

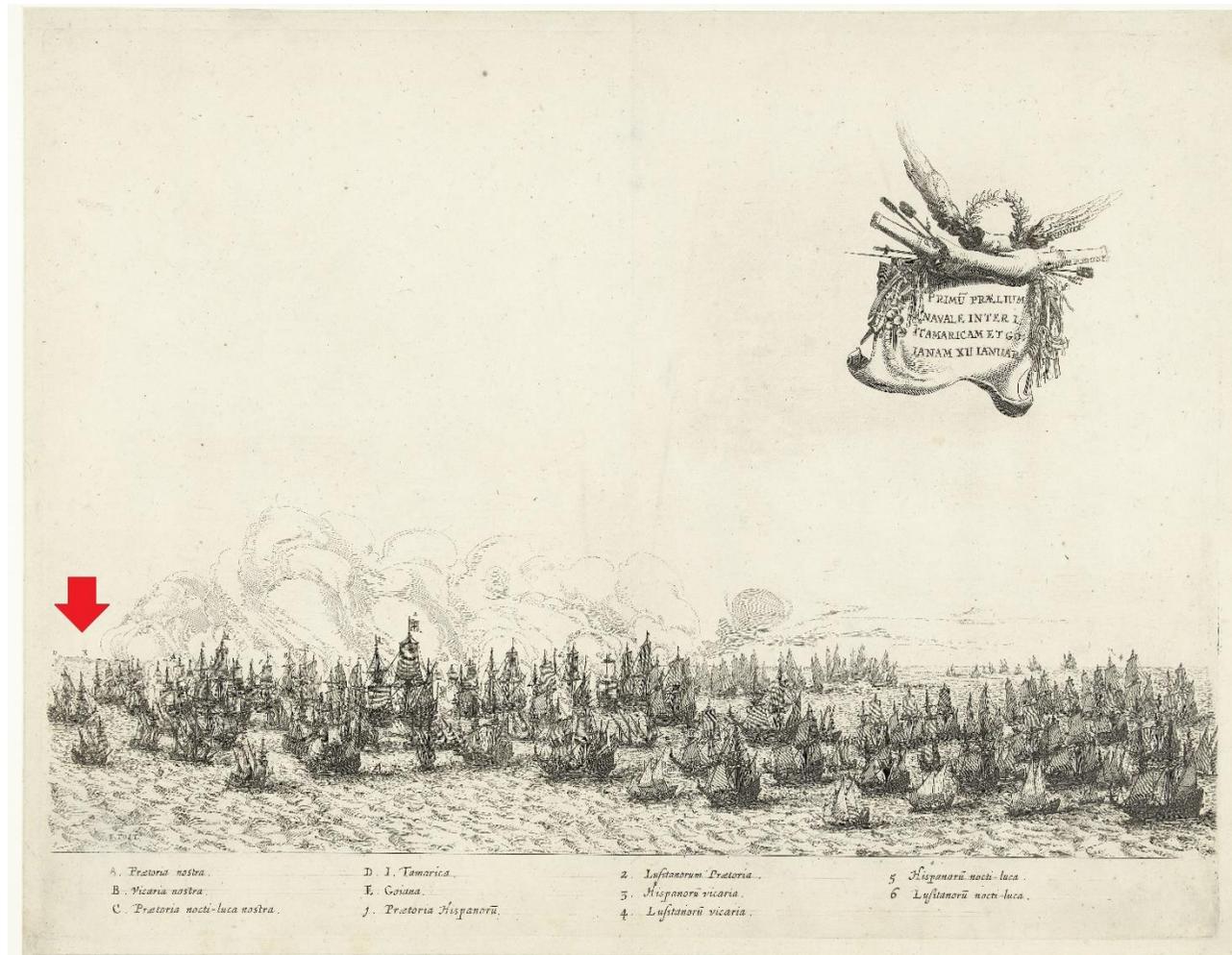


Figura 189 - Desenho de Salomon Savery datado de 1640 com título 'Primeira batalha com a frota portuguesa em Itamaracá'. Fonte: Rijks Museum.²⁹

²⁹ <https://www.rijksmuseum.nl/nl/collectie/RP-P-OB-81.476>. Acesso em 13/12/2020.

Seguindo com suas observações sobre o porto de Itamaracá, Joan Nieuhof também relata as condições gerais de navegabilidade na Ilha de forma ampla. Segundo ele, a entrada setentrional da Ilha (Barra norte) apresenta baixo calado para as embarcações por conta dos bancos de areia que restringem o acesso dos navios. A entrada meridional (Barra sul), por sua vez, apesar de oferecer as condições mais adequadas que a barra norte, ainda assim apresentava limitações estruturais. Porém foi relacionado como o único porto capaz da capitania:

Esta ilha – que dispõe de um pequeno porto em cada extremidade, um ao norte e outro ao sul, sendo que este último é o melhor – pode ser facilmente contornado em bote. Junto ao ancoradouro setentrional há um banco de areia que apenas deixa um canal navegável com 10 ou 12 pés de água. O único porto utilizável da região é, portanto, a entrada meridional do rio que faz de Itamaracá uma ilha, onde podem ingressar navios calando até 14 ou 15 pés, conquanto o ancoradouro não seja lá muito bom. A extremidade em que o rio volta a se reunir ao mar foi, pelos batavos, denominada “Entrada Norte”, e, pelos portugueses, “Catuama”. (NIEUHOF, 2001, p.55)

Para evitar a sorte do naufrágio era necessário, além da destreza, ter conhecimento sobre a dinâmica das correntes, dos ventos e do fundo no local. Visando evitar estes acidentes, muitas imagens e relatos da época indicam como deve se proceder o piloto naquele porto. Na figura 145, já apresentada nesta tese, é possível ler a seguinte descrição na iconografia para a Barra sul do Canal: “Barra de Itamaracá, com a qual estando nordeste sudoeste, este se ponha a proa a loeste tomando por baliza as casas do lugar da Ilha. E indo entrando descobrindo-se o outeiro que está junto à barra Catuama que de moradas ao norte quarta do noroeste se governará a OesSudeste. Esta para surgir no porto da dita Ilha.” O documento relata com minúcias os processos que envolviam o acesso a Barra de Itamaracá.

Estas informações se tornam cruciais para os navios que desejassem navegar dentro ou fora da barra sul do Canal de Santa Cruz. Justamente para minimizar as possibilidades de naufrágio é que se elegiam os elementos necessários para a boa navegação. Para a zona portuária da Ilha de Itamaracá estes elementos constituem-se basicamente de: marcos geográficos para orientação das balizas, descrições sobre as correntes marítimas e indicação dos pontos assoreados como também a descrição da calagem e dos tipos náuticos que poderiam acessar o complexo portuário local.

O texto ‘Carta arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco: de 1503 a 1600’ publicado na revista Navigator pelos pesquisadores Carlos Rios e Marcela Valls em 2010 apresenta um panorama sobre indicativos de naufrágios do século XVI no

litoral de Pernambuco. Boa parte do compêndio elaborado é baseado em literatura histórica e pesquisas de campo, os autores esclarecem que não foi possível prospecção subaquática para identificação. No caso da Ilha de Itamaracá observa-se mapeado um naufrágio na entrada da Barra de Itamaracá que pode ter ocorrido ainda nas primeiras décadas do século XVI. Como não houve pesquisa subaquática, a fonte para afirmação da existência do naufrágio vem de uma citação ao memorialista Pereira da Costa nos seus Anais Pernambucanos a respeito de uma nau francesa que pode ter naufragado no local em 1531. (RIOS, VALLS, 2010, p.95)

A indicação do roteiro para entrada na Barra de Itamaracá sempre é apresentada de forma detalhada, explicando entre outras coisas as direções corretas para se adentrar sem expor o navio a perigos. Também interessa observar que marcos paisagísticos são utilizados para indicara baliza das embarcações. Sejam elementos naturais como morros ou árvores sobressalentes, ou mesmo construções mais evidentes eram utilizadas de forma a guiar a embarcação durante o percurso entre a entrada da barra até o porto da Ilha. De acordo com Lucy Hutter:

Deve ser lembrado também que a entrada e a saída dos portos, tratando-se da navegação a vela, requeria muita habilidade por parte da tripulação, dadas as difíceis e, por vezes, perigosas manobras necessárias até a ancoragem e daí o alerta aos navegantes. Em se tratando dos rios, a entrada dos navios em alguns deles era bastante problemática ficando na dependência da profundidade, da largura e das marés [...] Nos rio os bancos de areia eram um empecilho a navegação correndo o risco ou de encalhar o navio ou de raspar o casco, o que poderia danificá-lo. (HUTTER apud DURAN, 2008, p.197)

Gabriel Soares de Sousa, na já citada obra, também coloca estes aspectos em evidência. Na década de 1570 o cronista relata a forma como se deve proceder para a realização de uma entrada correta na Barra de Itamaracá, a indicação do nordeste-sudeste como direção adequada é recorrente também em outras documentações. Também as barreiras vermelhas, possivelmente relacionadas a formações naturais (encostas descampadas), é novamente citada: “Até aqui como fica dito, tem o rio de Itamaracá umas barreiras vermelhas na ponta da barra; e quem houver de entrar por ela adentro ponha-se nordeste-sudoeste com as barreiras, e entrará a barra à vontade, e daí para dentro o rio ensinará por onde hão de ir.” (SOUSA, 2010, p.62)

Ao relacionar as barras de Itamaracá a fim de descrevê-las, Pero de Magalhães Gandavo também realizou observações específicas sobre a Barra sul da Ilha, segundo ele: “E assim ficam duas barras armadas cada uma para sua banda, e a Ilha ao meio: por uma das quais entram navios grossos e de toda a sorte, e vão ancorar junto da povoação

que está daí meia légua, pouco mais ou menos.” (GANDAVO, 2008, p.100). Gandavo observa que a Vila de Nossa Senhora da Conceição dista aproximadamente meia légua a partir da entrada da Barra e que nela era possível a navegação de embarcações de maior porte, que visavam ancorar no porto da Ilha.

No ‘Breve discurso sobre o estado das quatro capitanias conquistadas’ documento elaborado pela WIC quando já efetivada a presença holandesa no Brasil, é possível encontrar uma importante ressalva em relação à dinâmica portuária da Barra sul da Ilha de Itamaracá. No momento em que descreve os portos da conquista, lê-se sobre Itamaracá e a dinâmica de navegação nas águas de seus arredores:

O único porto capaz, que esta capitania tem, para abrigar navios grandes, é o da barra sul, porto da Ilha de Itamaracá. E para barcos tem a barra de Catuama, ou barra do norte da dita Ilha, o rio de Goyana, além de pequenos arrecifes, o porto dos franceses e a pedra furada. (DUSSEN, 1887, p.152).

O trecho reverbera a hipótese de que existia um sistema articulado de conexão entre portos, atracadouros e ancoradouros nos arredores da Ilha de Itamaracá.

Em relação à fiscalização no porto, existia grande fragilidade neste ponto. De acordo com a pesquisadora Luanna Ventura “A instituição Alfândega, para o sistema aduaneiro português é uma repartição fiscal que cobra impostos sobre as mercadorias que entram no país.” (VENTURA, 2016, p.16). Na Ilha de Itamaracá, a documentação histórica dá conta do fato de que a fragilidade no sistema fiscal do porto local sempre se constituiu em empecilho ao bom andamento da atividade econômica.

Nas ‘Ordens Régia da Capitania de Itamaracá’, coleção depositada no Arquivo Público Jordão Emerenciano de Pernambuco, existe um documento do início do século XVIII que corresponde a uma resposta da Infanta de Portugal a respeito de uma requisição de recursos necessários a construção de uma alfândega em Itamaracá com o objetivo de mitigar ações comerciais irregulares e organizar a tributação das cargas que transitavam pelos portos locais. A Rainha reforça a importância da instituição em Itamaracá, porém alega que os custos da obra na Fortaleza de Santa Cruz inviabilizavam a empreitada no momento. Em 1709 novamente o assunto é colocado em questão quando o Rei aponta sobre a necessidade de uma alfândega organizada, mesmo assim a empreitada novamente não foi executada. No documento, lê-se que as transações comerciais nos portos locais eram realizadas na casa de particulares, seguido da

recomendação de se construir um espaço adequado para tal função; a falta de fiscalização poderia atrair navios negreiros e outros tipos de traficantes.³⁰

O missionário Daniel Kidder na década de 1840 relata uma situação vivida na Ilha de Itamaracá que envolve o avistamento de um navio negreiro fundeado nos arredores da Barra de Itamaracá. Segundo o autor a dinâmica local favorecia a atividade justamente devido a ausência de uma fiscalização efetiva, o que corrobora com a informação contida na documentação burocrática citada nas Ordens régias:

A pequena distância fora da barra avistei um brigue fundeado; era sem duvida um negreiro, que ainda não havia terminado o desembarque de seu carregamento de seres humanos; a ilha é ponto favorito destes navios, pois, ali raramente são perseguidos. Fui informado de que, pouco tempo antes, dois carregamentos foram ali desembarcados, um de trezentos e cinquenta e outro de quatrocentos escravos. Foi perto dessa localidade que, por uma raridade, foi recentemente capturado um pequeno brigue-escuna, destinava-se ao Rio de Janeiro mas ardentemente perseguido por uma canhoneira inglesa arribou a ilha e desembarcou cento e trinta escravos. (KIDDER, 1909, p.108)

Como já ficou evidente neste trabalho, a dinâmica portuária da Barra de Itamaracá não favorecia a demanda de comércio em larga escala pelas suas características locais. Os tipos de embarcação que poderiam circular naquelas águas eram restritos em relação ao porte, o que não viabilizava o transporte de grandes quantidades de cargas. Na tese de doutoramento do pesquisador Rômulo Luís Xavier do Nascimento (2008) foi apontado um levantamento onde se apresentam os tipos de embarcações e as cargas que circulavam no Brasil em 1635. Nele, é possível inferir sobre o porto da Barra de Itamaracá que a tipologia das embarcações era composta principalmente por cruzadores, galeotas e chalupas.

O navio proporciona vivência social e relações interpessoais específicas. Além de carregar a elite comercial pelas paragens atlânticas na Época Moderna, também impôs a sociabilidade entre estes agentes. Para Peter Linebaugh “o navio não era apenas o meio de comunicação entre os continentes, era o primeiro lugar onde os trabalhadores dos continentes se comunicavam. Todas as contradições do antagonismo social concentravam-se em seu bojo. O imperialismo era o principal.” (LINEBAUGH, 1983, p.33) Lenivaldo Cavalcante estabelece uma relação que nos parece viável, ressaltando as devidas proporções:

Novamente, em menor escala, temos uma repetição do que acontecia em terra, assemelhando as embarcações a verdadeiras **idades flutuantes** ou, no caso dos navios artilhados, a **fortes itinerantes**. Aqui, a grande diferença é

³⁰ APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 1.

que a reprodução da organização social era em um espaço confinado. (CAVACANTE, 2009, p.27)

Jangadas, galeotas, chalupas, embarcações de pequeno e médio porte, geralmente acessavam a zona portuária da Barra de Itamaracá devido às restrições impostas pelas características locais. Já apresentadas nesta tese.

Em relação às cargas comercializadas, a mesma tabela apresentada por Romulo Xavier do Nascimento (2008) aponta cal, madeira, coco e banana como as principais mercadorias que circulavam por aquele porto. Estas informações, se comparadas ao texto de Nieuhof, podem ser endossadas. No documento lê-se sobre os produtos da terra comercializáveis disponíveis na Ilha de Itamaracá:

Antigamente era escassa a população da ilha e pouca as suas construções, posto que lhe fosse ameno o clima e fértil o solo, pois aí se encontravam cocos, pau-brasil, algodão, cana de açúcar, melão etc. Além da lenha em abundância e água fresca com que abastece o Recife. Há também, na ilha, madeira para construção e indústria náutica. (NIEUHOF, 2001, p.53)

A dinâmica marítima na qual estava inserida a Ilha de Itamaracá proporcionou ao local uma cultura material específica e diversificada. Estas características eram alimentadas tanto pela intensa oferta de produtos da terra, viáveis a exploração em larga escala, como também as materialidades constituídas para viabilizar estas sociabilidades. Neste sentido, fornos de cal, redutos fortificados, a ponte e a própria Vila de Nossa Senhora da Conceição estavam inseridos na paisagem portuária completando seu sentido. Para expor esse cenário é que buscaremos relacionar essas estruturas pensando em evidenciar as suas funções marítimas. Ao apontar os elementos que compõem a zona portuária da Barra de Itamaracá.

3.3. Roteiro das Barras de Itamaracá

Abordamos até agora neste capítulo alguns elementos referentes as dinâmicas portuárias que envolviam a Ilha de Itamaracá e seus arredores durante os primeiros séculos de sua colonização. As análises envolveram as rotinas portuárias empreendidas para acessar o porto da Barra de Itamaracá. Para buscar melhor entender as técnicas de balizamento de embarcações, as formas de acessar as barras e a sua relação com os marcos paisagísticos do circuito náutico entre a Barra de Catuama e a Barra de Itamaracá é que apresentamos o subitem em tela. O fio condutor de nossa narrativa será a carta náutica ‘Roteiro das Barras das Barras e Ilha de Itamaracá’, datado de 1629.

O documento foi escrito sob encomenda de Salvador Pinheiro, Capitão Mor da Capitania de Itamaracá nesse período. O texto foi incluído na edição de 1655 do clássico ‘Regimento dos Pilotos’ organizado por Manoel da Sylva; este códice corresponde a um guia náutico que descreve minuciosamente as principais conexões da Coroa Portuguesa em relação as características de seus portos, correntes marítimas locais, balizamentos, roteiros e portulanos. O trecho referente a Itamaracá ocupa três páginas das 307 da obra completa, sendo também o seu último capítulo. Na capa existe a informação de que o texto foi adicionado posteriormente a publicação da versão anterior do ‘Regimento dos Pilotos’.

O ‘Roteiro das Barras de Itamaracá’ começa no Porto dos Franceses, ao norte de Itamaracá no continente, e termina na Barra sul do Canal de Santa Cruz. Corresponde a uma detalhada descrição sobre as formas adequadas de navegação na Ilha e por isso destaca-se como o principal documento náutico especificamente sobre a Ilha de Itamaracá mapeados pela presente tese:

ROTEIROS DAS BARRAS E ILHA DE ITAMARACÁ,
que mandou fazer Salvador Pinheiro
servindo nela de Capitão no ano
de 1629

Porque até agora não trazem os Roteiros este destas Barras, e Ilha, se põe aqui a parte. E hé, que passado o Porto dos Franceses, e o Rio Goyana indo para o Sul, junto aos recifes, andadas três léguas está a barra de Catuama, a qual conhecereis por uma Abra, que faz nas pontas, da qual quebra o mar. E terá esta abra de largura o comprimento de três navios poucos mais, ou menos. **Querendo entrar por ela, poreis a proa por umas barreiras de área branca rasas junto d’águas, não muito claras, que estão em meio a bocaína, as quais vos demoram a Oeste-noroeste;** e posto o navio na entrada da barra para o Norte, vos demora a ponta do arrecife ao porto dos franceses, e a Pedra furada, e a ponta de pedras ao Norte, e a quarta do Noroeste, e a esta ponta do arrecife da banda do Norte esta numa laje da banda de dentro desta barra, em que arrebenta o mar de quando em quando, e tem em cima de [ilegível] braça e meia d’água, em baixa mar de águas vivas. Quando entrardes para dentro, vos encostareis mais a banda do Sul, porque é muito alto, advertindo, que com a vazante da maré, e com o vento Leste, faz grande quebra do mar esta boca da barra, e assim parece tudo arrecifes os quais são alagados. **Entrando para dentro, e querendo aqui aguardar maré, podeis ancorar nas terras dos ditos arrecifes para dentro, que tem três, e quatro braços de alto, tudo muito limpo da banda do Sul.** E querendo seguir caminho da entrada da dita barra de Catuama, posta a proa nas barreiras de areia branca, quão acima digo, **ao Norte destas barreiras esta um monte alto,** quão demora a Noroeste, e a quarta de Oeste, o qual monte tem três árvores altas copadas, e uma delas, que esta mais ao Norte, fica junto a uma quebrada pequena, e da banda do Sul da barra esta uma quebrada pela terra dentro, quão parece sela de cavalo, com suas árvores em cima, não muito altas, que demoram a Oeste.

Tem mais de conhecimento esta barra uma restinga da área da banda Sul, quão demora a ponta dele a Oeste, quarta do Noroeste, que é a ponta que se mete no dito Rio de Catuama, encostar-vos-eis a parte do Sul, quão é mais

alto; e na entrada desta barra em baixa mar de águas vivas tendes 3 braças d'água, indo muito limpo, área de relógio, e dali para dentro duas braças e meia, e em algumas partes raso de pedra, **entrando por esta barra ireis com o prumo na mão sondando a miúde**, e terá de lado está bacaina de Rios dois tiros de mosquete. **Neste lugar está um passageiro continuo com uma barca em que passa gente no serviço desta Ilha.** Estando ancorados no lagamar, de que acima se faz menção, querendo sair dele para o Norte, governareis ao Nordeste e querendo sair para o Sul, governareis ao Sudeste, e assim ficareis livres dos arrecifes. **E querendo aqui seguir viagem para o Sul, ireis costeando os arrecifes, dando-lhe retaguarda: e tendo andado coisa de três léguas, está a barra da Ilha de Itamaracá**, que vos demora a Nordeste Sudoeste, e posto nesta altura em fundo de 5, para 6 braças, **vos demora a Igreja da Vila** a Loeste [ilegível] do Sudoeste, e em um monte que vos fica mais perto vereis uma parede branca, quão enfiada com a dita Igreja, querendo entrar, o poderíeis fazer, governando vos pelo mesmo rumo acima declarado; e governando assim vereis na terra ao Sudoeste sobre dois montes altos duas montas de coqueiros, e a quão mais estiver a parte do Sul, por ela se vos irá descobrindo uma degola da terra, que fica junto ao mar coberta de mangues verdes. Neste lugar estais dos arrecifes para dentro em um Lagamar muito limpo, que tem em baixar mar de águas vivas três braças de água, **e governando pelos ditos Coqueiros até chegardes a uma restinga areia em que arreventa o mar da parte Norte, neste lugar vos fica o mais estreito deste Rio**, que terá de largura um tiro de mosquete, ireis pelo meio do Rio voltando caminho de Oeste, e adiante desta primeira ponta da restinga, tendo caminhado o comprimento de quatro navios pouco mais, ou menos, **esta um banco mais baixo neste Rio, que tem em baixa mar de águas vivas duas braças de água**, e o fundo é de um cascabulho mole, e de baixa mar de águas mortas tem este banco duas braças e meia, e daqui para o porto rendes grande fundo, rio morto muito limpo, **em que estarão amarrados os navios com cabos podres**, e terá de comprimento desta entrada da barra até o surgidouro cousa de uma légua. E até a água deste Rio tem preamar de águas vivas 12 palmos, e de águas mortas 8. **E tanto que entrardes para dentro o próprio Rio vos ensina o caminho, porque sempre arreventam as coroas de areia de uma e outra parte**, e vos recolhe esta barra com todos os ventos tirado Sudoeste, e Oeste.³¹

O documento, que teve algumas partes grifadas por nós, apresenta o roteiro das duas barras da Ilha de Itamaracá tendo em vista uma embarcação que viesse de norte a sul, ou seja, da Barra de Catuama em direção à Barra de Itamaracá. Para tal, inicia relatando que o acesso descrito subentende uma embarcação oriunda dos portos ao norte da Ilha no continente: Porto dos Franceses, Pedra Furada e até mesmo a Paraíba. O primeiro trecho descrito é a chegada a Barra de Catuama, que recebe detalhes esmiuçados com rigor acentuado.

A carta náutica indica que o navegador, estando na entrada da Barra norte, deve posicionar o navio em direção oeste e noroeste, para a partir de então acessar às águas escuras e profundas da Catuama. Diversas ressalvas são realizadas: os locais onde se tem águas vivas (navegáveis) e os outros com águas mortas (fundo raso, assoreado ou com arrecifes) são referidos a partir da indicação das direções cardeais seguidas em

³¹ SYLVA, MANOEL. **Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais.** Lisboa:1655.

associação com os elementos geográficos. O autor indica também que é possível acessar locais para atracagem tanto em uma margem quanto na outra do Canal, para aguardar maré ou realizar algum tipo de transação comercial. Outro elemento importante relatado é o serviço de travessia contínuo na Barra de Catuama: ‘Neste lugar está um passageiro contínuo com uma barca em que passa gente no serviço desta Ilha.’ A referência também é citada em outros documentos já abordados nesta tese.

Sobre os marcos geográficos utilizados para referenciamento, o autor indica alguns elementos da vegetação local (coqueiros, manguezais) e feições geográficas em orientações cardeais específicas. Sobre este item chama a atenção um outeiro sempre referenciado na cartografia e em outros relatos na margem continental da Barra de Catuama. Próximo a alguns bancos de areia, na direção norte, o autor do ‘Roteiro das Barras de Itamaracá’ cita ‘ao Norte destas barreiras está um monte alto’ a partir do qual, seguindo seu direcionamento, deve-se guiar a embarcação em direção noroeste para encontrar a águas calmas e, assim, acessar com segurança a Barra.

Boa parte do documento trata da Barra de Catuama, somente no final do texto a Barra de Itamaracá é reatada. Isto deve-se, possivelmente, a Barra sul já ser frequentemente acessada por embarcações por se configurar no principal atracadouro local, sendo assim mais comum aos navegantes. Após descrever a passagem da Catuama, Manuel da Silva indica que para seguir à Barra de Itamaracá a partir desse local era preciso seguir na direção sul pelo litoral margeando o arrecife que paralela a costa. O autor indica a Igreja da Vila como principal marco paisagístico para orientação das atividades náuticas da referida Barra. Para tal, complementa a informação com detalhes sobre coqueiros e bancos de areia que podem ser utilizados como direcionamento. Sobre os bancos de areia o autor aponta que justamente na entrada da Barra, onde o Canal se torna mais estreito, é onde predominam águas rasas provenientes de processos deposicionais; essa informação também reforça a relação histórica destes bancos de areia com os processos de ocupação da ilha e arredores, vale lembrar que atualmente existe no local a ilhota conhecida como Coroa do Avião.

Após as manobras de entrada, o autor reforça a segurança e qualidade das águas na zona portuária do estuário. Esse fator favorecia a atividade de embarcações e proporcionava dinâmica social e econômica ao local, vencidas as barreiras de entrada ‘o próprio Rio vos ensina o caminho’. Já na zona portuária, o autor indica que podem ser

observados navios amarrados com cabo podre, provavelmente por estarem por muito tempo fundeados ali.

Ao realizarmos uma comparação entre o ‘Roteiro das Barras de Itamaracá’ com os registros iconográficos alguns paralelos podem ser estabelecidos. Para tal, utilizaremos o desenho de datado de 1700, sem autor identificado, depositado na Biblioteca Nacional da França sob o título ‘Ilha de Tamarica’ (figura 190). Trata-se de um desenho esquemático onde a Ilha de Itamaracá e seu entorno é representada em relação aos seus principais elementos de interesse à conjuntura política do período: localização das principais vilas, informações sobre balizamento de embarcações, localização de arrecifes e bancos de areia, dados de fundo, militarização, entre outros elementos.

Na face oceânica da Ilha, entre os bairros do Pilar e Jaguaribe, existe uma quantidade significativa de moradias representadas. O Forte da Barra de Itamaracá é desenhado com quatro baluartes e muralha com a legenda ‘Forte do inimigo’ e em seus arredores outros alojamentos inimigos são destacados; o que indica que a memória da invasão holandesa, encerrada cerca de 40 anos antes da elaboração do desenho, ainda era sentida. No continente, canto superior esquerdo da iconografia, a Vila de Igarassu aparece com o apontamento de algumas informações sobre o rio que lhe possibilita acesso fluvial. A Vila de Nossa Senhora da Conceição, que destacamos com um círculo roxo, é apontada com muralhas nas escarpas leste e sul, enquanto que a encosta oeste indica a existência de um fosso; ambas construções, de acordo com o que se pôde constatar, referem-se a itens adicionados durante o período de dominação holandesa na Ilha.

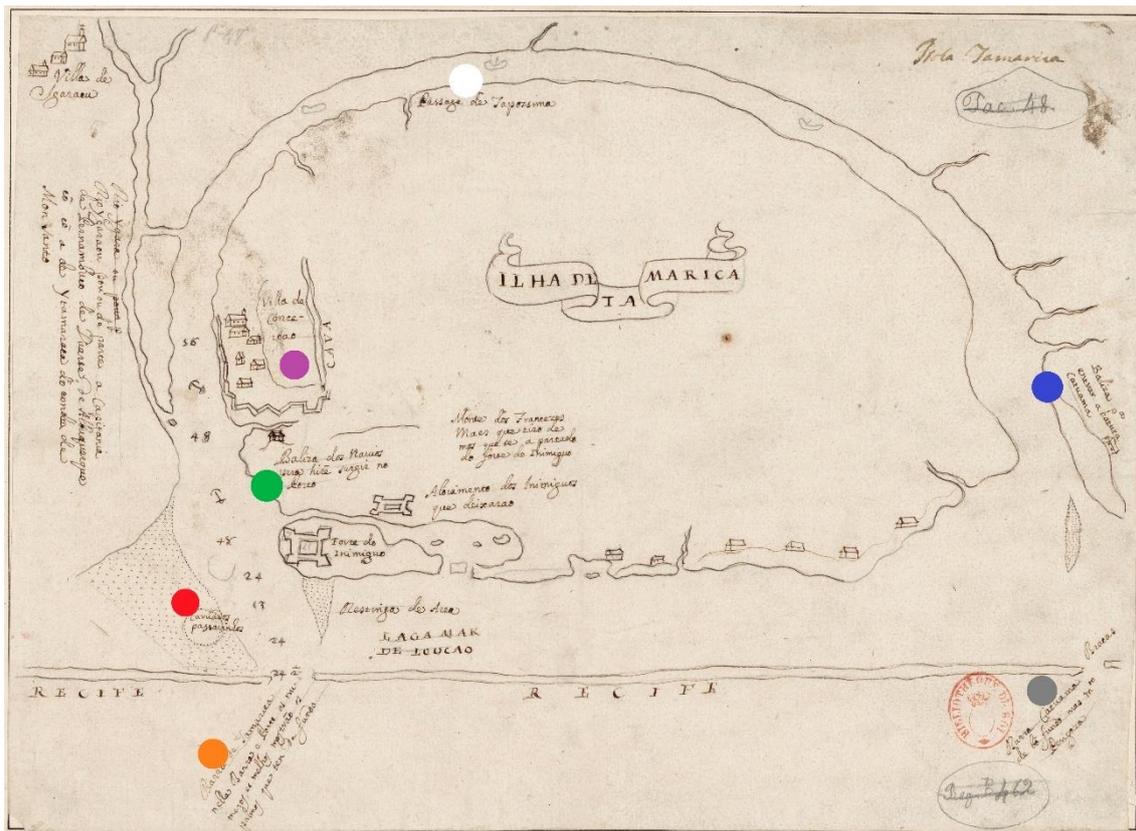


Figura 190 - Mapa datado de 1700 com o título 'Ilha de Tamarica'. Sem autor identificado. Azul: baliza da Catuama; cinza: Barra de Catuama; roxo: Vila de Nossa Senhora da Conceição; verde: Baliza da Barra de Itamaracá; vermelho: Coroa dos Passarinhos; laranja: Barra de Itamaracá. Branco: Passagem de Itapissuma. Fonte: Europeana.eu.³²

A iconografia dá destaque aos roteiros náuticos e informações relevantes à navegação. Uma barreira de arrecifes é representada em paralelo ao litoral, percebe-se uma abertura em cada extremidade que representa as entradas das barras da Ilha de Itamaracá. A Barra de Catuama foi marcada por nós com o círculo cinza, encontra-se no canto inferior direito do desenho; na legenda lê-se: 'Barra de Catuama de bom fundo mas muito perigoso' somando-se a outros relatos já apresentados nesta tese que apontam o local como de navegação delicada. Seguindo em direção a desembocadura norte do Canal de Santa Cruz ocorre a menção de um marco paisagístico que deveria orientar a baliza. Neste local, indicado por nós com um círculo azul, existe um morro que se sobressai onde foi representada uma pequena construção seguida da informação 'Baliza para entrar a barra Catuama', esse dado também está contido no 'Roteiro das Barras de Itamaracá'.

³² https://www.europeana.eu/pt/item/9200517/ark__12148_btv1b84585012. Acesso em 12/03/2020.



Figura 191 - Outeiro na Barra de Catuama. (continente).

Já abordamos nesta tese que haviam pelo menos três pontos de passagem entre a Ilha e o continente durante o período colonial, são eles a Barra de Catuama, a Barra de Itamaracá e a região de Itapissuma, onde hoje existe a Ponte Getúlio Vargas que liga as margens do Canal. Este local foi marcado por nós com um círculo branco na iconografia da figura 190, ocorre a informação no mapa: ‘Passagem de Itapissuma’. No ‘Roteiro das Barras de Itamaracá’ Manoel da Sylva orienta que para ir da Barra de Catuama em direção à Barra de Itamaracá é preciso seguir com a embarcação margeando os recifes pela retaguarda; na iconografia em tela estes recifes são representados de um lado a outro do desenho, com aberturas apenas nas barras da Ilha.

A Barra de Itamaracá (círculo laranja) é representada no canto inferior esquerdo do desenho, onde existe uma abertura nos arrecifes com a informação: ‘Barra de Itamaraca nesta barra e porto os números melhor medirão os palmos que tem de fundo’ fazendo referência a dados representados sobre o fundo do Canal entre os arrecifes e as imediações da Vila de Nossa Senhora da Conceição. Neste trecho o que se destaca são os bancos de areia; nas imediações do Forte é representada uma restinga e na margem oposta, marcada por nós com um círculo vermelho, é destacada uma ilhota com a informação ‘Coroa dos Passarinhos’, onde hoje existe a Coroa do Avião, assunto já abordado nesta tese.

No momento em que representa os dados sobre fundo, dois trechos são apontados com um símbolo em formato de âncora, um nas imediações da Vila e outra próximo a um local utilizado como referência para balizas; ambos os trechos descritos correspondem a ocorrência

de atividade portuária. O círculo acrescentado por nós com a cor verde indica uma construção em um terreno mais elevado que aponta um marco paisagístico para balizamento (o assunto será melhor abordado em outro momento). No desenho lê-se: ‘Baliza dos navios para irem surgir no porto’, fazendo citação ao porto da Vila de Nossa Senhora da Conceição; da qual sua Igreja Matriz também era referência para balizamento no local, como indica o ‘Roteiro das Barras de Itamaraca’.

O reflexo do cenário exposto, tanto na Barra de Catuama quanto na Barra de Itamaracá, correspondeu as dinâmicas sociais e econômicas que determinaram os poderes e as sociabilidades no local. Em perspectiva histórica, a maritimidade se expressa nas escolhas culturais e nas materialidades da Ilha de Itamaracá desde suas ocupações indígenas até os dias de hoje.

CAPÍTULO IV

A materialização do porto de Itamaracá.

Neste capítulo será analisado como a atividade portuária impulsionou a consolidação de uma lógica urbana específica na Barra de Itamaracá, com base nos resultados de estudos arqueológicos realizados no local e pesquisas históricas e bibliográficas. Além de consultar a vasta bibliografia sobre o assunto, discutiremos sobre estes sítios arqueológicos também através das nossas próprias atividades na Ilha, que envolveram prospecções na faixa de praia, mapeamento e registro fotográfico das principais estruturas expostas, como também a realização de croquis quando possível. Buscaremos, para atingir nossos objetivos, expor a função marítima desses artefatos para tentar entender como se processou a consolidação de uma Paisagem Cultural Marítima baseada tanto na atividade de navios no período estudado como pela insularidade imposta pela condição natural.

Se pensarmos em uma perspectiva de longa duração, buscando abordar recortes temporais e as materialidades associadas; podemos chegar a quatro momentos: **da invasão europeia em 1500 até o início da dominação holandesa** encontra-se em Itamaracá já um reduto fortificado na entrada da Barra e a Vila de Nossa senhora da Conceição goza dos principais elementos que conferem a ela o status de sede administrativa; **durante o período de dominação holandesa** ocorre um *boom* urbanístico que se reflete na requalificação do forte da entrada da Barra que assume a alcunha de Forte Orange e a Vila de Nossa Senhora da Conceição é alçada a categoria de cidadela, recebendo reforço fortificado com muralhas e fossos; após a reconquista pelos portugueses, **a partir da década de 1650**, as atividades administrativas na Ilha são mitigadas pelas opções políticas mais amplas e a mesma entra em progressivo declínio, a maioria de seus bens culturais chegam ao século XX arruinados ou deteriorados; **a partir do final do século XX** ocorre um esforço das autoridades políticas e órgãos de salvaguarda do patrimônio culturais locais no sentido de garantir proteção e reconhecimento como bem cultural de interesse nacional. Estas ações estão em andamento até os dias de hoje.

Os sítios que terão foco na narrativa são: Vila Velha, o forte Orange, a Trilha dos holandeses, os fornos de cal e o entorno da Feitoria de Cristóvão Jacques. A contextualização histórica desses elementos será realizada com base no estudo de

iconografias históricas produzidas no período como também através dos inúmeros relatos de cronistas e viajantes que outrora estiveram naquelas terras ou escutaram falar sobre ela, mas que se dedicaram a descrever a Ilha de Itamaracá nos pormenores de sua vida material e cotidiano social. Sendo assim, o objetivo principal desta sessão buscará entender como as atividades marítimas se expressão em dados arqueológicos.

4.1. Uma Vila arqueológica.

Esta povoação foi vila
Muita gente morou nela;
Esta igreja foi matriz
E hoje em dia é capela.
(RODRIGUES, 1972, p.213)

Não existe consenso em relação a data de fundação da Vila de Nossa Senhora da Conceição. O fato é que sua instalação foi concebida por meio de rigoroso planejamento que passou tanto pela análise da topografia local quanto pela sua proximidade em relação a entrada da barra. Era nas águas do Canal de Santa Cruz que funcionava no século XVI um dos principais portos ao norte de Recife, e a vila deveria viabilizar esta demanda portuária. Num primeiro momento, a insularidade instigou nos colonizadores a ideia de que construir um reduto urbano numa ilha próxima ao continente poderia ocasionar em vantagens pelo confinamento e isolamento, além da abundância de água potável e também possibilidade de exploração comercial. No relato dos diretores da Companhia das Índias Ocidentais reproduzido por José Antônio Gonçalves de Mello, essa informação fica explícita, já que os autores lembram que a Ilha não era somente importante pelos engenhos,

Como ainda, principalmente, por causa da força e situação que tem, não apenas pela arte e pelos fortes que nela construímos, mas em especial pela sua situação natural, de modo em que, em tempo de ataque, será possível mantermo-nos na ilha e com seus produtos e nela nos defendermos.
(MELLO, 2004, p.208-209)

Neste sentido, é possível dizer a partir da literatura histórica que quando a Feitoria de Cristovão Jacques foi instalada nos arredores da Ilha, um embrião da Vila já existia naquele lugar, ou estava se consolidando (NEVES, 2009). Na verdade, existe a hipótese, levantada por Manuel Correia de Andrade (1999) e reforçada por André Luiz Gomes Soares (2009), de que o morro onde a Vila de Nossa Senhora da Conceição está situado deu lugar a um reduto francês no interior da Ilha, debelado pela atuação da feitoria ainda nas primeiras décadas do século XVI. A toponímia que perdura atualmente reforça essa possibilidade já que o morro é conhecido hoje por alguns moradores como Morro dos Franceses. De acordo com Stela Barthel “Esta feitoria foi

atacada em 1532 por franceses que se estabeleceram na ilha, construindo um forte que, segundo os relatos, está sob a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, em Vila Velha.” (BARTHEL, 2007, p.22).

O sítio para instalação da vila foi escolhido levando em consideração diversas características locais, a principal delas é a opção por ocupar o topo de uma colina sinuosa; já que a vila se situa em uma elevação de 50 metros em média em relação ao nível do mar. Na percepção de Manuel Correia de Andrade a vila é “situada em uma colina com encosta íngreme e rodeada de pântanos, com fáceis condições de defesa.” (ANDRADE, 1999, p.79-80)

Este padrão esteve intensamente presente no modo português de ocupar os espaços coloniais, como nas terras do Brasil. Olinda e Salvador, cidades históricas com aproximações temporais a Vila de Nossa Senhora da Conceição, por exemplo, também usufruí de situação semelhante. Além de oferecer vantagens militares, este modelo de ocupação também possibilitava a efetivação de uma contradição a partir da hierarquização dos espaços. Na abordagem de Natalli Emanuelli Araújo da Silva, essa era a situação da Vila nos tempos coloniais:

Às margens do canal de Santa Cruz, localizada na porção sul da Ilha de Itamaracá, sobre uma colina de onde se pode avistar boa parte da Ilha e, sobretudo o oceano atlântico em toda sua imensidão e sublime profundidade, divisamos um espaço que guarda segredos de uma vida material e de um imaginário, que está além das nossas expectativas. A Vila de Nossa Senhora da Conceição cujos habitantes estão em contato constante com uma sorte de gente vinda de várias partes desta imensidão, através da atracagem nos portos da Ilha, principalmente, daquele que se situa à margem do canal. Espanhóis, franceses, ingleses, bantos, nagô, holandeses, portugueses, trazem consigo também objetos vivos, cultura que fala do passado e se mostra enquanto presente. (SILVA, 2021, p.184)

Quando esteve em Itamaracá na década de 1810, o comerciante inglês Henry Koster realizou um minucioso relato do panorama que se observa a partir do alto da Vila de Nossa Senhora da Conceição. O viajante descreve, a partir da varanda da Casa de Câmara e Cadeia, diversos elementos que expressam as relações marítimas da Vila: as embarcações de diversos portes transitando entre o canal e o mar aberto, os engenhos e vilarejos no continente, a Vila de Igarassu, o relevo insular e outros aspectos. De maneira genuína e involuntária, Henry Koster oferece um dos principais argumentos históricos que atestam a Vila como um reduto marítimo.

O magnífico panorama que se descortina da feia varanda de madeira da Casa da Câmara, compensa, de certo modo, o estado de abandono da localidade. Para diante, é uma extensa visão do mar, quase sempre ponteados de canôas e

jangadas, velejando e, ocasionalmente, passa um grande barco de comercio, entre Maranhão e Recife, ou os navios que chegam da Europa ou para ela regressam. À direita é o grande canal, imediatamente abaixo, e a baía que se forma na margem oposta, com a pitoresca aldeia da Cambôa sobre a praia, e o pontudo pico do Engenho Novo, revestido de matas, elevando-se depois dela, e como a colina não se alonga muito e se eleva em forma conica, vê-se o rio Igarassú - correndo na planície e mais não se descobre porque bosques de mangues ocultam certa parte do curso, e o olhar pôde, entretanto, seguir trechos da corrente, enxergando os altos e brancos edifícios da vila de Igarassú, emergindo dos verdes tufos de vegetação onde a vista repousa na beleza dos sítios. Para a esquerda ha um vale estreito e fundo, ladeado por uma colina, de igual altura áquela onde a povoação está colocada. Para traz, passa uma chapada, sobre a colina, indo até a extensão de legua, em certos pontos curta e noutros muitíssima longa. (KOSTER, 1942, p.343)

Apesar da possibilidade de poder ter sido um importante centro comercial para a conjuntura regional, ao longo de sua história a Vila de Nossa Senhora da Conceição não logrou desenvolvimento econômico suficiente para fortalecer sua logística urbana e ampliar sua tessitura social. A pouca atividade portuária em escala mais comercial atrelado ao fortalecimento de vilas no continente reverberaram na tímida relevância política e econômico do século XVIII, com suas funções administrativas cada vez mais dependentes de gestão externa. É razoável pensar que a ilheidade foi também determinante para o cenário (a ponte ligando a Ilha ao continente só foi construída na década de 1930). Logicamente que a demanda por precisar de jangada para acesso a Vila de Nossa Senhora da Conceição a partir do continente não condizia com a dinamicidade e com o exponencial aumento das dinâmicas econômicas a partir do fortalecimento da administração local no Brasil do século XVIII e XIX.



Figura 192 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição se destaca no *front* marítimo na entrada da Barra de Itamaracá. Vista a partir do continente, em Igarassu. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9134990/ 296415)



Figura 194 - A partir da prospecção marítima, verificou-se que a Igreja de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá se destaca na paisagem natural. Fonte: Acervo pessoal. Prospecção marítima. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135861/295856)



Figura 193 - Na praia de Igarassu, no continente, a Igreja de Vila Velha se destaca na paisagem marítima. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9134990/ 296415)



Figura 195 - Vila de Nossa Senhora da Conceição no topo de morro com a Igreja sobressaindo-se. Fonte: Acervo pessoal. Prospecção marítima. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135861/295856)



Figura 196 - Placa turística no centro de Vila Velha. indica: Igreja de N. S. da Conceição; Mirante Vila Velha; Igreja N. SR. do Rosário; Trilha dos Holandeses e Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136306/295089)



Figura 197 - Vila Velha vista a partir do Porto dos Marcos, no continente. A seta branca indica a vila. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136330/291824)



Figura 198 - Morro onde se localiza a Vila, com a Igreja de Nossa Senhora de Conceição mais uma vez destacada na paisagem marítima. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.



Figura 199 - Materiais arqueológicos reunidos por morador de Vila Velha. Fonte: Acervo da pesquisa.

Neste período a vila de Goiana, na porção continental da Capitania de Itamaracá, ganhava cada vez mais protagonismo político e econômico no contexto local. A boa malha fluvial que banhava Goiana garantia o escoamento da produção dos engenhos e os caminhos por terra facilitavam a interação com as outras localidades; já no final do século XVII Goiana assume o protagonismo econômico da capitania (VELEZ, 2009). Sobre o assunto, Manuel Correia de Andrade completa que

O crescimento de Goiana e a decadência de Conceição, devido ao isolamento em que a ilha se encontrava e à cobrança paga ao donatário para a passagem da mesma para o continente, levaram Goiana a reivindicar o predicamento de vila, a construção de um pelourinho, e de se tornar a sede das autoridades governamentais. (ANDRADE, 1999, p.95)

Segundo Manuel Correia de Andrade, a crise econômica que enfrentava a Vila desde o século XVII favoreceu que fosse liberado, pela administração de Pernambuco, a elevação da comarca de Goiana a categoria de vila. De acordo com o pesquisador: “Assim, em 1711, o bispo governador, Manuel Alves da Costa, simpático a nobreza, elevou Goiana a categoria de vila, empossou o conselho municipal e determinou que ela seria a cabeça da capitania.” (ANDRADE, 1999, p.95)

Além disso, no contexto da Barra sul do Canal de Santa Cruz, existia a vila de Igarassu no continente. Igarassu se constituía como a principal vila ao norte de Olinda nas terras da Capitania de Pernambuco. Vale lembrar que esse Canal era o marco divisório entre as Capitanias de Pernambuco e Itamaracá. Mesmo não estando exatamente na borda do Canal de Santa Cruz (distanto a Vila de Igarassu até a margem do Canal aproximadamente cinco quilômetros), a Vila de Igarassu era perfeitamente acessível por rota fluvial a partir do estuário do Canal. No que diz respeito a dinâmica relação entre essas vilas, Lenilton Assis resume que

Estes pequenos povoados, em posições privilegiadas como pontos de passagem e lugares de comércio frequentados por barcos em direção a Goiana e outros estados tiveram grande dinamismo; enquanto as vantagens naturais que outrora garantiram a Vila Velha o privilégio de sede, agora acentuavam sua decadência. (ASSIS, 2001, p.77)

O topo do morro onde estão concentrados os principais agentes de governança local estavam distribuídos em uma área que não passa de 500m em sua maior extremidade. A ‘decadência’ da Vila se acentuou quando a sede administrativa foi transferida para Goiana, no continente, em 1685 (VELEZ, 2009). Mesmo com um pulso social mais significativo no século XVIII, a opção por ocupar o bairro do Pilar, na região central da Ilha (na face oceânica), também não favoreceu o desenvolvimento urbano da Vila de Nossa Senhora da Conceição, que hoje é chamada de Vila Velha em referência a sua antiguidade.

A Vila em si constitui-se em um importante patrimônio cultural de Pernambuco com relevância para a própria história do Brasil na medida em que deve ter sido uma das primeiras vilas fundadas pelos colonizadores no território brasileiro no século XVI. Durante o período holandês, o local também teve significativa importância tanto que se cogitou que a sede administrativa do governo holandês fosse no local. Essa memória holandesa permeia o imaginário social e fomenta o turismo, mesmo que não haja bens materiais diretamente relacionados a esse período expostos em superfície atualmente - as estruturas conhecidas hoje fazem parte do contexto português. A abordagem da Vila N. S. C. enquanto patrimônio cultural e lugar de memória já foi abordada em outros trabalhos acadêmicos (SILVA, 2014; SOARES, 2009).

A Vila de Nossa Senhora da Conceição, atual Vila Velha dos Holandeses, é um local conhecido por sua relevância cultural para a história do estado de Pernambuco e foi o palco dos primeiros momentos de colonização da Capitania de Itamaracá. Neste contexto, a capitania integrou-se ao projeto colonial Português de captação de recursos, produzindo uma hecatombe

populacional indígena, expulsão e morte por doença de milhares de nativos. (HERSZENHUT, WIEDEMANN, 2017, p.14)

Nas conclusões de sua pesquisa de mestrado, Natalli Emanuelli Araújo da Silva percebe que existem duas narrativas que se sobressaem em relação a abordagem sobre o patrimônio cultural local atualmente: inicialmente os próprios moradores de Vila Velha que tem uma relação com o patrimônio mais voltada a entender que corresponde a sua ancestralidade cultural; em contrapartida existe um forte discurso institucional, com raízes no século XX, que força uma identificação do patrimônio local com uma memória holandesa que, nas conclusões da autora, não corresponde completamente as expectativas dos moradores locais. (SILVA, 2014, p.25)

Inclusive, de acordo com as entrevistas realizadas pela autora com os moradores da Vila, pode-se concluir que existe o questionamento entre os mesmos sobre o fato de que ‘estruturas’ que em outros locais próximos ainda estão de pé, como Igarassu e Goiana, em Vila Velha são ruínas (Casa de Câmara, Santa Casa de Misericórdia, Igreja dos Homens Pretos). O trabalho da autora se torna importante também para desmitificar a ideia de que a crise econômica local dos séculos XVIII e XIX não fez simplesmente mitigar a vida social já que “apesar de decadentes, ainda guardavam em seus objetos de louça, como faianças portuguesas e porcelanas chinesas, as lembranças de uma colonização próspera, ainda que breve.” (SILVA, 2014, p.66)

De acordo com Natalli Emanuelli Araújo da Silva (2014), os processos relacionados ao tombamento do centro urbano de Vila Velha se arrastam nos órgãos competentes desde a década de 1980, porém a falta de interesse político e divergências em relação a forma como ele seria processado, inviabilizam até hoje a sua efetivação. André Luiz Gomes Soares (2009) elenca uma série de fatores que justificam a necessidade, cada vez mais urgente, dado o estado de conservação atual das estruturas, de estabelecerem-se políticas públicas efetivas no sentido de salvaguardar o patrimônio cultural local:

Primeiramente o fato de Vila Velha ter sido construída a partir de modelos arquitetônicos renascentistas, que foram aplicados nas primeiras vilas e cidades brasileiras.

Vila Velha conseguiu manter algumas edificações deste período, além disso, existe na vila uma ordenação estrutural muito semelhante com esse modelo, podendo ser uma das poucas localidades do nordeste a possuir esta reminiscência.

Outra justificativa que deve ser aplicada deve-se a possibilidade de se identificar as transformações funcionais e estruturais, ocorridas no período referido pela historiografia como período holandês. Esta possibilidade faz

com que Vila Velha torne-se um elemento patrimonial histórico com grande importância.

A última justificativa está relacionada com a atual situação de Vila Velha, existindo uma enorme necessidade da aplicação de políticas públicas de conservação e conservação, pois é possível verificar uma série de problemas relacionados a esta ausência. (SOARES, 2009, p.74)

O Plano de Preservação de Vila Velha, apresentado pelo Governo do Estado de Pernambuco em 2010, indica um resumo destes processos referentes ao tombamento estadual de Vila Velha iniciados em 1990; onde a equipe técnica deu parecer favorável ao tombamento que, no fim, não foi protocolado:

A Vila Velha de N. Sra. da Conceição foi objeto de processo de tombamento. O processo tombado sob o número N° 004748/90 foi instaurado no ano de 1990 e, segundo informações constantes da AÇÃO CIVIL PÚBLICA N°. 07.500-7, o processo de tombamento chegou a ser deferido e registrado no Cartório de Registro de Imóveis daquele município. Vale registrar, porém, que em visita ao Cartório Edísio Uchôa, responsável pelo Registro de Imóveis de Itamaracá, foi obtida a informação de que até a presente data não houve registro do tombamento de Vila Velha. (GEP, 2010, p.110)

Pelas conclusões do documento:

- a) Vila Velha é um sítio histórico, uma paisagem notável valor inestimável pelo simples fato da não reprodutividade que lhes é inerente;
- b) Vila Velha é um sítio natural e histórico invulgar ao qual o mercado é incapaz de atribuir um valor relevante;
- c) A presença regularizadora corretiva do Estado para proteger os bens culturais é necessária porque protege o bem do processo de deformação que destruiria o valor documental do lugar. (GEP, 2010, p.110)

O perímetro tombado proposto em 1990 deveria incluir:

O polígono de tombamento do Sítio Histórico de Vila Velha é definido a partir do ponto nº1 localizado na via de Vila Velha / Forte Orange, 500m (quinhentos metros) após o seu encontro com a via de acesso a sede do Sítio Salinas; desse ponto segue no sentido leste pela Via de Integração Vila Velha / Forte Orange prolongando-se pelos limites norte do Sítio Salinas (cadastro no INCRA n.º 043.202), Fazenda Nossa Senhora da Conceição (cadastro no INCRA n.º 057.135), propriedade sem denominação (cadastro no INCRA n.º 058.135) e do Sítio Paripe (cadastro no INCRA n.º 108.124) até encontrar o Rio Paripe em sua margem direita, localizando o ponto n.º 2; deflete à direita seguindo pela margem direita do citado Rio até o limite do Sítio Paripe com a Fazenda São Judas Tadeu (cadastro no INCRA n.º 109.118) correndo sobre os limites da Fazenda São Judas Tadeu até a margem do Canal de Santa Cruz no ponto n.º 4; deflete a direita seguindo pela margem do Cana de Santa Cruz, cruzando a Foz do Paripe e continuando pela margem do mesmo Canal pelos limites da Fazenda Nossa Senhora da Conceição (cadastro no INCRA n.º 106.127), Sítio Joque (cadastro no INCRA n.º 106.133), Granja Vila Velha (cadastro no INCRA n.º 105.134), Fazenda Nossa Senhora da Conceição (cadastro no INCRA n.º 106.137) até o seu final, de onde segue 250m (duzentos e cinquenta metros) ainda na margem do canal de Santa Cruz pelo limite do Sítio Salinas (cadastro no INCRA n.º 043.202), até o ponto n.º 5; deflete à direita, percorrendo aproximadamente 650m (seiscentos e cinquenta metros) cortando em linha reta o Sítio Salinas até a Via de Integração Vila Velha / Forte Orange, distância 500m (quinhentos metros) do encontro com a via de acesso à sede do Sítio Salinas, localizando assim o ponto n.º 1 e fechando o polígono. (GEP, 2010, p.110-111)

A abrangência do documento, que engloba não só a Vila em si, mas boa parte de seus arredores, faz relação com a ficha de sítio arqueológico Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá registrada no IPHAN sob o número de registro PE00671. A ficha foi cadastrada por Ulisses Pernambucano de Melo e Nilson da Rocha Cordeiro no ano de 2015, registra uma área de 3000mx1200m, o que ultrapassa os limites da Vila e acaba englobando outros sítios arqueológicos que não tem cadastro individual: “Centro do povoado fortificado; fornos de cal; a casa do vigário Tenório; o porto; engenho Ponte Nossa Senhora do Amparo; Engenho Bom Jesus; Forte Orange.”³³ Também tramita no IPHAN um processo de tombamento especificamente para a Igreja de Nossa Senhora da Conceição (SEI IPHAN: 01498.000070/2018-13)

O Plano de Preservação de Vila Velha, elaborado em 2010 pelo Governo do Estado de Pernambuco, para apresentar a viabilidade e necessidade de uma ação mais efetiva em relação aos bens culturais de locais e seu entorno estabeleceu uma classificação dos bens presentes na área de abrangência a partir das seguintes categorias: vestígio, ruína, bem degradado e objeto de prospecção arqueológica.³⁴ A partir daí deveriam ser adotadas as medidas necessárias para o aprofundamento das pesquisas e a preservação dos itens listados.

a. **Vestígios** – compreendem registros de fragmentos dispersos, sem a possibilidade de recuperação se quer parcial de suas características originais. São, portanto, objeto de identificação, documentação e catalogação. Os vestígios podem, também, ser objeto de consolidação e valorização. Nesta categoria podemos classificar: 1. O Reduto de defesa da Vila pela porta da terra; 2. O fosso, parte da fortificação de taipa em torno da vila; 3. O Caminho de acesso do porto à Vila; 4. As ruínas da Capela da Misericórdia erguida do Sec. XVI, anterior à ocupação holandesa; 5. Pequeno cais de pedras, em frente ao forno da cal da atual “casa de Nido”; 6. Quatro Fornos de Cal dos séculos XIX e XX; **b. Ruínas** – compreendem os registros que mantêm apenas a possibilidade de recuperação de características parciais que são objeto de consolidação: 7. Dois Fornos de Cal dos séculos XIX e XX; 8. As ruínas da Ponte sobre o Rio Paripe, 1704, onde ao lado foi erguida a atual ponte de madeira que integra a trilha ecológica engenho São João - Forte Orange. **c. Bem degradado** - compreendem aqueles registros que mantêm as características originais e são objeto de restauro: 9. A casa do Vigário Tenório, erguida na primeira metade do século XIX. **d. Objeto de prospecção arqueológica** – compreendem os demais elementos que possuem o registro documental (histórico e/ou iconográfico), mas que merecem estudos e levantamentos mais detalhados, quanto a sua localização e

³³ CNSA IPHAN: http://portal.iphan.gov.br/sgpa/cnsa_detalhes.php?24429. Acesso em 18/07/2020.

³⁴ O levantamento realizado por Pedro Paulo Dantas Sobral, Amanda Cavalcanti Tavares e Carlos Rios (2018) sobre os sítios depositários no estado de Pernambuco registra o ‘Porto de Vila Velha’ em tal categoria classificado como fundeadouro em contexto estuarino. Segundo os autores: “Material cerâmico e fragmentos vítreos foram observados junto às margens de alguns dos sítios depositários: porto do Canal de Goiana, porto de Itapissuma, porto do Açúcar e porto de Vila Velha, dentre outros.” (SOBRAL, TAVARES, RIOS, 2018, p.131).

evidências de sua existência. Apresentam-se como objetos para futuras prospecções arqueológicas: 10. O Antigo Porto / fundeadouro; 11. Balizamento de entrada da barra; 12. Outros fornos de Cal dos séculos XIX e XX a localizar; 13. e outros elementos de referência histórica aqui documentados. (GEP, 2010, p.146)

O sistema defensivo de Vila Velha é abordado com a integração do reduto que defendia a porta ao oeste da Vila, no lado oposto a entrada principal; como também as duas igrejas locais, a Casa de Câmara e a Misericórdia, os fornos de cal, a Casa do Vigário Tenório, dentre uma série de outros elementos que atestam a relevância histórica e cultural local como fruto de sucessivos processos de ocupação que remontam desde as ocupações indígenas até os desdobramentos a partir da sua invasão pelos europeus no século XVI. Além de incluir o sistema portuário local, com indicação da necessidade de realização de prospecções arqueológicas.

Ambos os documentos, o Plano de Preservação de Vila Velha (2010) e o Processo de Tombamento da década de 1990 elencaram uma série de pontos já mencionados como sendo de interesse para a preservação e conservação. Os elementos englobam um patrimônio arqueológico relacionado a habitação, prédios públicos, eclesiásticos, sistemas defensivos, manufaturas para comércio, locais com relevante atividade náutica entre outros. O compilado final, a partir dos dois projetos citados, resume-se a 22 pontos:

1. a “antiga casa-grande do sítio do Chacon, na margem do Canal de Santa Cruz”, mesmo imóvel conhecido como a casa de morada do Vigário Tenório;
2. o “Sítio do Chacon”;
3. as “Ruínas da ponte de ligação entre o Forte Orange e a Vila Velha - existente desde os primeiros anos do século XVIII”;
4. o “pequeno estaleiro de construção [naval] de barcos e canoas do Sr. Péo”;
5. “fornos de cal”;
6. Reduto ou Armazém ? [ponto com numeração lançada no mapa, mas sem texto da legenda];
7. a “Igreja de Nossa Senhora da Conceição”;
8. os “Vestígios [arqueológicos] da Casa da Câmara e Cadeia”;
9. os “Vestígios arqueológicos da igreja [sic] da Misericórdia”;
10. o “Reduto, fosso e entrada fortificada da Vila Velha - caminho de acesso de quem vinha de Itapissuma”;
11. a “Fortificação de Proteção [militar] de Vila Velha - fosso”;
12. [as ruínas da] “Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos”;
13. as salinas ao oeste da Vila Velha com seus muros e duas portas d’água;
14. as fontes de abastecimento d’água;
15. o porto ou fundeadouro ao pé da Vila;
16. os caminhos terrestres, assinalados no mapa e não referidos no texto;
17. a linha (de entrincheiramento) situada na divisa do Sítio Salinas com a Fazenda Bosque das Palmeiras, não alcançada pelo mapa;
18. os fornos de cal no Sítio Salinas;
19. a “mina”de calcário do Sítio Salinas;
20. a “baliza”da barra no Sítio Chacon;
21. fornos de cal do Sítio Chacon;

22. linha de antigo cais de alvenaria aflorada adiante dos fornos de cal do item 5. (GEP, 2010, p.187-188)

Ainda existe um longo caminho a ser percorrido para a efetiva preservação da memória e do patrimônio cultural local. Recentemente, no ano de 2019, uma iniciativa da FUNDARPE e do IPHAN, com apoio da Prefeitura da Ilha de Itamaracá, adaptou uma estrutura para proteção de esqueletos que afloram eventualmente nos arredores da Igreja de Nossa Senhora da Conceição; juntamente com louças, faianças e uma série de materiais utilitários que se podem ver aos montes no perímetro da Vila. Ao que foi noticiado, foi direcionada uma verba para custear um projeto de escavação arqueológica neste local que está em vias de ser executado. Em 2017 e 2020, enquanto realizávamos etapas de campo em Vila Velha, pudemos registrar diversos remanescentes ósseos bem próximos a uma área de estacionamento de veículos.

Prédios religiosos, administrativos ou redutos militares estratégicos eram posicionados na porção topograficamente elevada da Vila de Nossa Senhora da Conceição, onde se construíram muralhas nos arredores. Enquanto isso, a atividade portuária e a operacionalização dos engenhos estavam restritas a faixa de praia e o interior do território. Essa prerrogativa proporcionou a maioria das cidades portuguesas espalhadas pelas possessões ultramarinas do início do século XVI uma malha urbana mais orgânica, voltada para as questões militares e não necessariamente ordenamento estético. (COSTA, 2015) Neste sentido, pode-se dizer sobre o local que “além de ter permitido a conservação das funções defensivas em diferentes momentos, o relevo era considerado como um elemento valorizador da paisagem. Em conjunto com as massas de água – o mar e o Canal de Santa Cruz; a Vila foi desenhada ao gosto das distintas épocas.” (OLIVEIRA, 2003, p.4) Assim, conclui-se, a partir da leitura de Carlos Alberto Santos Costa sobre um panorama mais amplo que:

Como as normas para estas cidades seguiam as cartas régias, que apenas determinavam a ordem de fundação, geralmente a escolha do núcleo inicial e a instalação ficavam a cargo de seus fundadores, sendo que o único critério a ser observado e prescrito é que o sítio escolhido assegurasse a proteção do território e o fácil escoamento da mercadoria. (COSTA, 2005, p.26)

Esse aspecto da conformação urbana da Ilha em relação a ocupação e hierarquização dos espaços faz lembrar o exposto por Brad Duncan (2006) ao elaborar o conceito de ‘espaço vazio’ e ‘paisagem de exclusão’. Segundo tal análise, compõe também o estudo da paisagem marítima entender como a dispersão dos espaços e dos artefatos pode evidenciar uma separação em relação a outros elementos constituintes da

paisagem, que também pode ser ideológica ou por status social. No caso do estudo de Port Philip, em Quenscliffe na Austrália do século XIX, o autor demonstra como a disposição dos elementos de poder, aparatos urbanos e até mesmo vazios demográficos no território, se configuram espacialmente em contraste a outros elementos da paisagem para estabelecer uma relação de hierarquia social.

A partir deste momento, Duncan apresenta o conceito de ‘paisagem de poder’ para explicar como a conformação da paisagem pode ser consolidada de forma a estabelecer controle da população e hierarquização do cotidiano local. Sendo assim, acesso segregado e diferencial a determinadas paisagens ou áreas específicas, geralmente relacionadas a estruturas religiosas, políticas ou militares, refletem contradições de poder que, por sua vez, reverberam no uso social dos espaços. Para Brad Duncan:

The Building of some structures has been shown by Bender to reinforce social boundaries and notions of power, by providing differential and segregated access to certain landscap/areas. This observation has many demonstrated similarities to religious/sacred and military realm, Where restricted access to the inner domains reinforces the social hierarchy of both those whithing and whithout those organisations, and is a notion that has been supported by Other researchers. (DUNCAN, 2006, p.21)

Já falamos que a atividade portuária e a cidade, no nosso caso a Vila, estão intimamente relacionadas. Tanto que Paulo Bava de Camargo lembra ser difícil em uma escavação arqueológica em contextos urbanos, litorâneos ou fluviais, deixar de expor também elementos relacionados a atividade portuária (CAMARGO, 2009). Para este autor, a abordagem urbana e a marítima se alinham através da atividade portuária, sendo primordial para estudos arqueológicos entender essa relação e cabe ao pesquisador buscar demonstrar como isso se reflete em dados acessados. Neste sentido,

A forma de utilização coerente da arqueologia marítima e da arqueologia urbana depende da mediação entre esses campos do conhecimento arqueológico através da paisagem, pois ela é o resultado do trinômio navegação/porto/cidade. Assim podemos encontrar na arqueologia da paisagem ferramentas adequadas para essa abordagem. (CAMARGO, 2009, p.59)

De fato, na Vila de Nossa Senhora da Conceição os elementos eclesiásticos (como a igreja matriz de Nossa Senhora da Conceição) prédios públicos e administrativos (como a Casa de Câmara e Cadeia e a Santa Casa) além das casas dos colonos mais prestigiados ocupavam a parte elevada; enquanto isso a carga e descarga no porto, os fornos de cal e os engenhos estavam localizados na faixa de praia ou adentrando no território insular. De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha, salinas e fornos de cal (atividades econômicas dependentes dos corpos aquáticos para

produção e escoamento) são abundantes nos arredores da Vila: “A exploração de Salinas consistia em mais uma das atividades econômicas desenvolvida na ilha no século XVII nas proximidades da Vila de Nossa Senhora da Conceição, à qual em tempos mais recentes, foi acrescida a produção de cal em fornos.” (GEP, 2010, p.66) Por esse cenário, a Vila também tinha sua função em relação a atividade portuária mais uma vez sobressaltada, já que da parte alta é possível observar e fiscalizar toda a zona de movimentação de navios, desde a entrada na barra até os acessos marítimos a Vila de Igarassu e a região de Itapissuma, no continente.

O *front* marítimo da zona portuária da Barra de Itamaracá foi representado em diversas iconografias, algumas delas já apresentadas nesta tese. Neste momento analisaremos três imagens que correspondem a uma mesma visão panorâmica representada a partir do continente em direção ao território insular, com destaque para a Vila de Nossa Senhora da Conceição. A primeira delas (figura 200) intitulada ‘Vista da Ilha de Itamaracá’ é também a mais antiga, refere-se a um desenho de Frans Post realizado em 1637 e que pode ter sido um dos primeiros registros do pintor no Brasil. A segunda iconografia (figura 201) trata-se de um desenho incluído no Atlas de Johannes Vingboons, com registros do período holandês; tem data de 1665, sem título. Para finalizar, apresentaremos o registro ‘Vue de L'ile de Itamaraca au XXII’ que é datado de 1846; foi elaborado por Denis Ferdinand com objetivo de reproduzir obras clássicas de viajantes para ilustrar seu próprio livro (figura 202).

Existe grande semelhança entre as iconografias pelo ângulo de visão e os elementos representados. De uma imagem para outra altera-se a escala de cores, o estilo do traço e o enquadramento da tela. Certamente que os desenhos posteriores ao de Frans Post se inspiraram no dele. O desenho de Frans Post (figura 200) representa o *front* marítimo da Ilha de Itamaracá com cores sóbrias, pouco movimento no Canal de Santa Cruz, um grupo de pessoas é observado no continente. A Vila de Nossa Senhora da Conceição (seta vermelha) é apresentada no centro esquerdo da imagem no alto do platô, já o Forte Orange é sinalizado na extrema direita da tela, quase fugindo do enquadramento da obra.

Já a iconografia contida no Atlas de Johannes Vingboons (figura 201) é representada com cores vibrantes, uma canoa na margem continental do Canal contém as únicas pessoas na tela. Em contrapartida, no Canal de Santa Cruz destaca-se uma grande quantidade de embarcações de diversos portes circulando na zona portuária

local. A Vila de Nossa Senhora da Conceição (seta vermelha) aparece no centro esquerdo do desenho; o Forte Orange (seta azul) é sinalizado à direita da tela, melhor enquadrado que no desenho de Frans Post, e a entrada da Barra ganha mais destaque. A terceira iconografia (figura 202) apresenta maiores semelhanças em relação ao enquadramento com a obra de Frans Post do que com a de Vingboons. Tendo em vista que o autor abertamente se inspirou em viajantes clássicos do Brasil, a escolha se justifica. O desenho de Ferdinand Denis também representa pessoas na margem continental do Canal e a vegetação é mais exaltada; a Vila de Nossa Senhora da Conceição (seta vermelha) é apontada no centro da tela, no alto da colina.

Durante os trabalhos de campo na margem continental do Canal de Sana Cruz buscamos um enquadramento que abrangesse os cenários apresentados nas iconografias referidas anteriormente. Inicialmente é preciso dizer que encontrar um ângulo na faixa de praia para conseguirmos enquadrar Vila Velha e o Forte Orange demandou certo esforço. Mesmo assim, somente na ponta da entrada da Barra foi possível encontrar um panorama similar. É possível que os pintores tenham se utilizado de alguma licença artística para enquadrar suas obras.



Figura 200 - Iconografia de título 'Vista da Ilha de Itamaracá', elaborada por Frans Post em 1637. Fonte: Rijks Museum.³⁵

³⁵ <https://www.rijksmuseum.nl/nl/collectie/SK-A-4271>

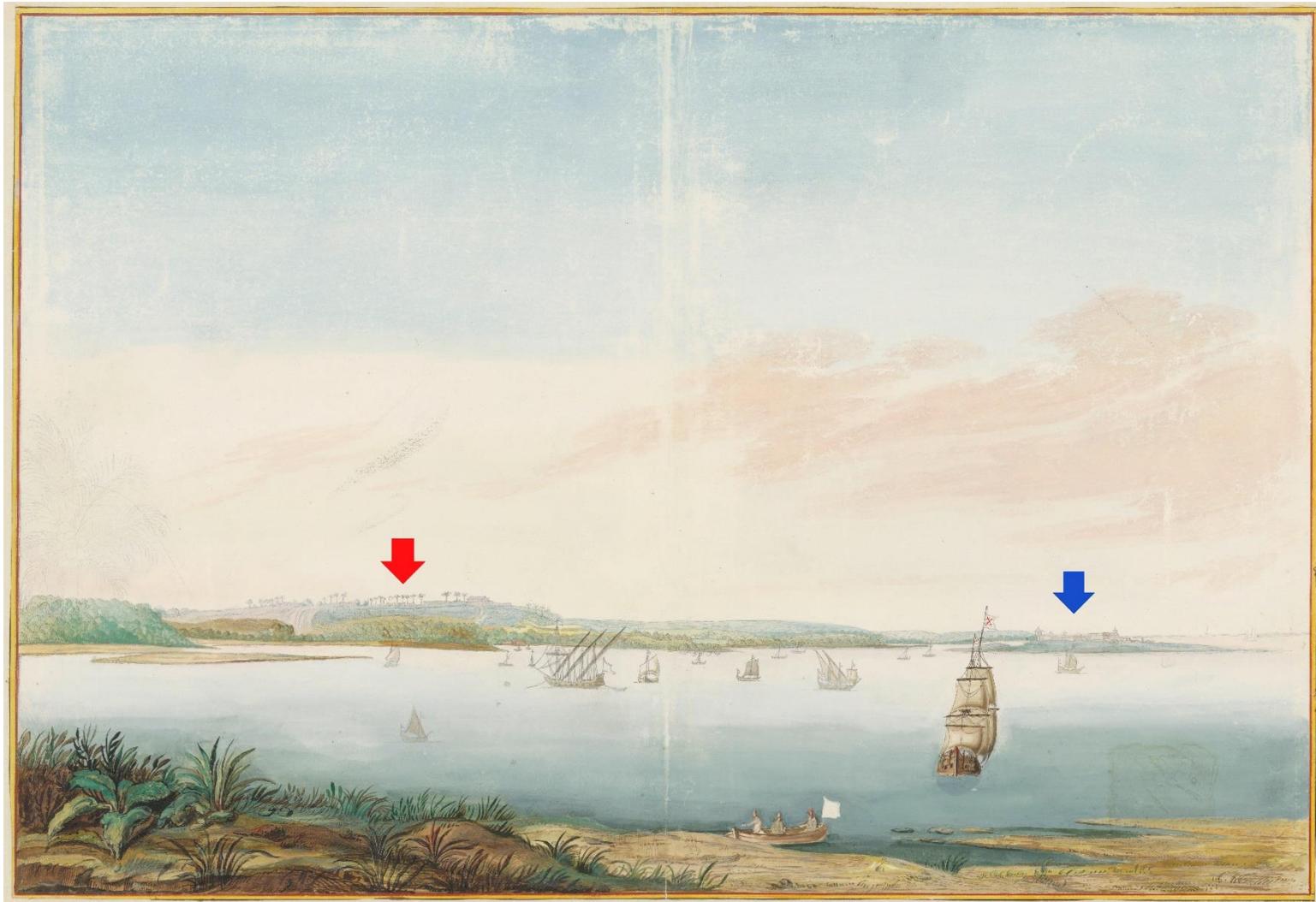


Figura 201 - Johannes Vingboons. 1665. Apresenta a Ilha de Itamaracá com vista a partir do continente. Fonte: REIS,2002, p.PE32.



Figura 202 - Desenho de Denis Ferdinand intitulado 'Vue de L'île de Itamaraca au XXII' datado de 146. Fonte: Biblioteca Nacional Digital.³⁶

³⁶ http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=10072. Acesso em 13/02/2020



Figura 203 - Imagem 15: Vista do continente em direção a Ilha de Itamaracá. Círculo azul: Forte Orange; círculo vermelho: Vila Velha. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.

A atividade marítima na Barra de Itamaracá, instigada pelo imperativo econômico, define contornos na Vila de Nossa Senhora da Conceição. A alguns metros do centro da Vila, apenas descendo os caminhos pelas sinuosas encostas, era onde pulsava de forma mais intensa a atividade portuária na porção insular da entrada da Barra. Neste local atracavam jangadas e pequenos barcos de pesca, como também se oferecia suporte para os navios de comércio de maior porte. A pequena Vila, integrada aos circuitos comerciais atlânticos coloniais, deveria pulsar de vida social nesse período, pelo menos é isso que sugere a materialidade remanescente presente no local.

Sua conexão mais imediata se processava com a vila de Igarassu, com a qual estabelecia ligação direta por rota fluvial a partir da entrada do Canal de Santa Cruz. Defronte a Vila Velha, do outro lado do Canal, é possível visualizar-se Igarassu a partir de qualquer ponto no seu contorno nas faces leste, oeste e sul. A iconografia apresentada na figura 204, datada de 1630, expõe bem essa relação. Igarassu não está localizada exatamente na margem do Canal de Santa Cruz, mas adentrando alguns quilômetros no continente; porém, a posição topograficamente elevada em que a Vila também apresentava viabilizava a comunicação visual.

O desenho em questão (figura 204) não apresenta informações relevantes no sentido de ordenamento de atividade náutica, mas coloca de forma bastante esquemática a lógica espacial das Vilas que são vizinhas. O autor também representa de forma grifada o Canal de Santa Cruz e o Rio de Igarassu, para ressaltá-los em relação ao mar e a terra. Destaque para o assoreamento da barra que mais uma vez é representado, como também o acesso fluvial para a Vila de Igarassu que parece deslocado. Outro elemento que chama atenção é a representação de forma genérica dos territórios fora dos núcleos urbanos com um mar de morros, fazendo referência ao terreno suave ondulado e ondulado característicos do entorno da Ilha. Um outro elemento de destaque é que no meio da face oceânica da Ilha existe uma casa que, pela localização, faz referência ao atual bairro do Pilar. Na figura 205 Apresentamos uma fotografia a partir do limite no topo de Vila Velha onde vê-se tanto os acessos fluviais como a própria Vila de Igarassu mais distante.

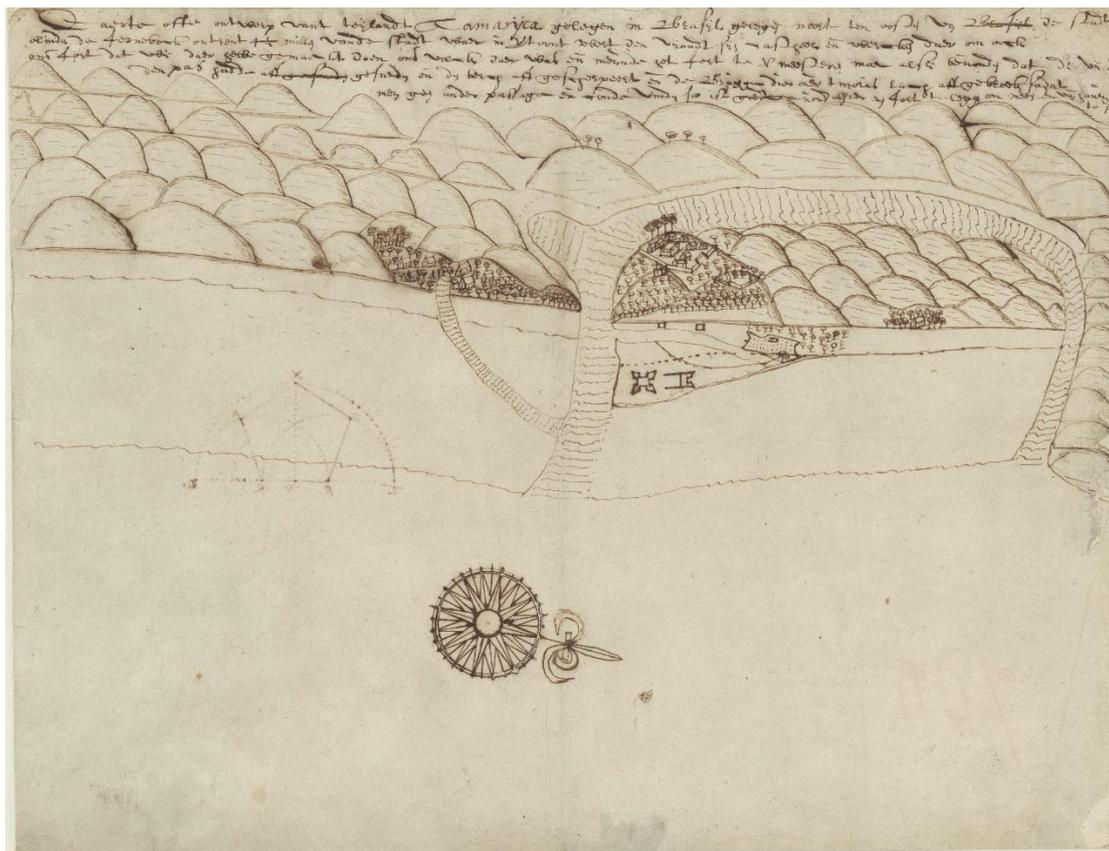


Figura 204 -Itamaracá e Igarassu. 1630. Mostra a Ilha de Itamaracá e seus arredores em desenho esquemático. Fonte: REIS, 2002, p.PE37



Figura 205 - Vista da Vila de Nossa Senhora da Conceição onde se observa, no continente, o município de Igarassu. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020.

Em 1633 uma expedição composta por cerca de 16 navios e 700 homens foi responsável pela tomada definitiva da Ilha de Itamaracá pela Companhia das Índias Ocidentais após sucessivas tentativas (BARTHEL, 2007, p.27). As tropas holandesas, lideradas pelo experiente comandante Sigismund Sckhoppe, tomaram as forças da Vila

sem muita resistência por parte dos portugueses e nativos que já haviam perdido algumas de suas principais bases de apoio. Durante os cerca de 20 anos em que a Ilha esteve sob julgo holandês, algumas construções foram realizadas (a saber o Forte Orange, que será melhor abordado) e outras tiveram sua funcionalidade original ajustada as necessidades dos novos administradores.

No ‘Diário de um soldado da Companhia das Índias Ocidentais’, documento escrito por Ambrósio Richosffer entre 1629 e 1632, lê-se que o contexto da ocupação e consolidação das tropas holandesas na Ilha tem como ênfase o controle portuário do local: “A 30, antes do meio dia, regressou com uma chaloupa, o senhor Capitão Schkoppe e referiu que as nossas tropas haviam desembarcado e ocupado o porto de Itamaracá e se tinham entrincheirado em frente ao forte.” (RICHOSFFER, 2001, p.72). De fato, nesse período os holandeses já haviam se efetivado em toda a parte baixa - faixa de praia - na entrada da barra sul, restando apenas se apoderar da Vila de Nossa Senhora da Conceição, o que aconteceu no ano seguinte a escrita do relato. Pelos relatos históricos é possível inferir que durante alguns anos (pelo menos de 1631 a 1633) os holandeses teriam ocupado o Forte Orange, no embrião de sua estrutura mais elaborada, enquanto os portugueses continuavam aquartelados na Vila em estado de sítio. Um outro diário apresentado pelo IAHGP da conta de que na década de 1640, durante as guerras entre os holandeses e portugueses pela soberania, Vila Velha pode ter sido queimada e saqueada: “O inimigo abandonou o monte de Tamaracá e a cidade Schopp, levando seis peças de artilharia. Queimaram a casa do diretor que havia ali e esbulharam tudo.” (DIÁRIO, 1886?, p.202)

Após a efetivação da conquista, até mesmo o nome do local foi alterado para Vila Sckhoppe, para homenagear o general vitorioso. Ao observar a intensa quantidade de relatos históricos (iconografias, documentos oficiais e descrições) produzidas durante o período, é possível afirmar que a Ilha era considerada ponto estratégico. No relato de Gaspar Barlaeus, por exemplo, tem-se a informação de que a igreja foi incorporada ao sistema de defesa da barra durante o período holandês, dada a sua posição privilegiada em relação a visualização e conseqüentemente proteção e controle do porto. A entrada da Vila, também fortificada, sustentava uma bateria com onze canhões de acordo com o cronista:

Constitui a fortaleza da vila de Schkoppe uma munição construída em redor de uma igreja e de uma bateria. Essa fortificação protege o porto, e uma torre

de atalaia, ao norte, guarda a porta da vila. Na bateria acham-se montados onze canhões, dois de bronze e nove de ferro. (BARLAEUS, 1980, p.170)

Na obra 'Fortes de Pernambuco', organizada por Marcos Albuquerque, Doris Walmsley e Veleda Lucena (1999), Vila Velha é apontada na categoria de cidade fortificada, na medida em que toda a sua estrutura física estava voltada para a proteção do território. Pois, desde a sua principal igreja até a muralha que a cercava, materializavam a instabilidade da ocupação daquele espaço, exposto a ameaças proporcionadas principalmente por outras bandeiras europeias como também para se resguardar dos nativos ainda hostis. As informações técnicas sobre o local levantadas pela equipe da UFPE na década de 1990 chegaram as seguintes considerações:

Estado de conservação. Restam alicerces de antigas construções, ruínas de igreja. A igreja da Conceição, principal da vila, foi restaurada e é conservada. Para a identificação do complexo das obras de defesa, é necessária sondagem arqueológica específica.

Natureza dos vestígios. Estruturas arquitetônicas, artefatos relacionados à tralha cotidiana do forte, identificados arqueologicamente.

Tipo de trabalho realizado. Levantamento histórico e iconográfico, reconhecimento arqueológico, plotagem, documentação fotográfica.

Fatores de destruição. Trânsito de veículos sobre antigos alicerces, implantação de barracas e bares na área de ocupação histórica.

Nível de risco de destruição. Situada em terras altas, próximo ao Canal de Santa Cruz, as obras de defesa corriam em meio à barranca, um desnível de 50 metros. A erosão natural, gradativa da barranca, a construções esparsas que ali se fazem, paulatinamente destruirão os vestígios que restam.

Medidas sugeridas. Prospecção arqueológica sistemática, específica. (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999, p.42)

Tudo indica que a Vila era protegida por muralhas, pelo menos é o que aponta a análise cartográfica e alguns estudos arqueológicos e históricos (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999; SILVA, 2014; SOARES, 2009; BARTHEL, 2007; NEVES, 2006; GEP, 2010). Apesar disso, não existem informações concretas sobre os vestígios materiais desta estrutura, sempre se indica a carência de estudos específicos melhor abordagem do assunto. No 'Fortes de Pernambuco' (1999) por exemplo, Marcos Albuquerque e os demais autores indicam a necessidade de estudos arqueológicos mais específicos para identificação da estrutura pontualmente. Possivelmente, as muralhas tenham sido compostas por paliçadas com base de pedra, o que dificultaria a sua identificação material. Provém dos estudos realizados na década de 1980 por Ulisses Pernambucano de Melo as informações mais detalhadas sobre uma abordagem dos fossos e muralhas que deveriam cercar Vila de N.S.C. De acordo com o documento, citado pelo Plano de Preservação de Vila Velha, foram escavadas as escarpas norte e leste da vila, ocasião em que foram identificados os fossos e outras estruturas de defesa locais.

A respeito do núcleo fortificado e arredores devem-se mencionar as pesquisas arqueológicas realizadas na década de 1980 pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco – FUNDARPE, cuja equipe técnica -a cargo do arqueólogo Ulisses Pernambucano de Mello- teve ocasião de obter informações valiosas acerca de diversos pontos da praça forte, inclusive o estabelecimento estratigráfico do perfil do fosso que circundava a povoação, agora revelado em primeira mão. (GEP, 2010, p.187)

O termo de proposta de tombamento apresentado ao então diretor da Divisão de Patrimônio Histórico de Pernambuco na década de 1980 mostra um ótimo panorama sobre a Vila e situa a questão que envolve as referidas muralhas. O documento, elaborado pelo arqueólogo Ulisses Pernambucano de Mello, foi citado por Nátalli Emanuelli Araújo da Silva em sua dissertação de mestrado, da qual extraímos o seguinte trecho:

A hoje chamada Vila Velha era ao tempo do domínio holandês, uma área fortificada, denominada na planta de Franz Post, em Barlaeus de “Opidum Shoppij”, onde se vê a primitiva disposição urbana, em muito semelhante ao que hoje ali resta: um casario que se estende em forma de “L” com edificações germinadas e outras isoladas, estando junto ao vértice a Igreja. Dessas casas permanecem algumas em nossos dias, enquanto da **muralha** com suas torres, hoje inteiramente desaparecidas, devem restar os embasamentos, o mesmo podendo-se dizer de várias construções ali assinaladas. (SILVA, 2014, p. 80-81)

Mais uma vez neste texto, cito a necessidade de estudos arqueológicos específicos. É nítido que os trabalhos de arqueologia realizados em Vila Velha e seu entorno não são suficientes para elaborar uma narrativa satisfatória sobre a vida material local. Isso porque depois da década de 1980 e da restauração na década de 1990, quando houveram escavações realizadas pelo arqueólogo Ulisses Pernambucano de Mello e por José Luiz da Mota Menezes, nenhuma ação interventiva foi desenvolvida na área, apenas levantamentos e prospecções que não envolveram escavações. É possível que dentro das atividades que estão prestes a começar em Vila Velha para realizar gestão arqueológica dos esqueletos aflorados nos arredores da Igreja, algumas respostas nesse sentido possam ser apresentadas. Na figura 206 apresentamos um dos locais onde, segundo os relatórios da FUNDARPE, podem esconder vestígios destas muralhas e do fosso.



Figura 206 - local onde, de acordo com a FUNDARPE, devem existir restos da muralha. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2017. (9136307/295177)

André Luíz Gomes Soares (2009), em sua dissertação de mestrado em Arqueologia, realizou algumas considerações acerca destas muralhas que deviam circundar a vila. Com base no estudo da paisagem em associação com as informações cartográficas, o pesquisador chegou a definir um trecho nos limites da encosta do morro localizado atrás da Igreja de Nossa Senhora da Conceição onde deveria passar parte da muralha. Na vasta informação cartográfica encontrada sobre o local, principalmente nas primeiras décadas do século XVII, a muralha é um elemento retratado de forma recorrente, diria até sem exceção. No geral, o sistema defensivo da Vila, com base nessas informações era “formado por uma muralha ou paliçada em ridente e duas portas com estrutura de pequenos fortins.” (NEVES, 2006, p.246).

De acordo com Nátalli Emanuelli Araújo da Silva (2014, p.106), citando o Plano de Intervenção de Vila Velha proposto pela FUNDARPE, existe a referência ao fosso como reduto local fortificado de interesse arqueológico em algumas ocasiões. Na iconografia da figura 207, por exemplo, a muralha ganha projeção significativa inclusive em relação aos outros elementos urbanísticos que compõem o contexto da Vila de Nossa Senhora da Conceição. Apesar disso, a iconografia referida parece destoar de outras da época, na medida em que é pouco provável que as muralhas tenham perímetros tão lineares (com baluartes e cortinas reforçadas) e tenham sido tão robustas como apresentado na imagem. O desenho é um destaque de um outro maior (figura 315) onde a Ilha de Itamaracá é referida em outros detalhes. Na iconografia, de acordo com a

legenda apresentada no canto inferior esquerdo, a letra 'A' representa a Igreja de Nossa Senhora da Conceição e a letra 'B' a Casa do Capitão Mor. (Casa de Câmara)

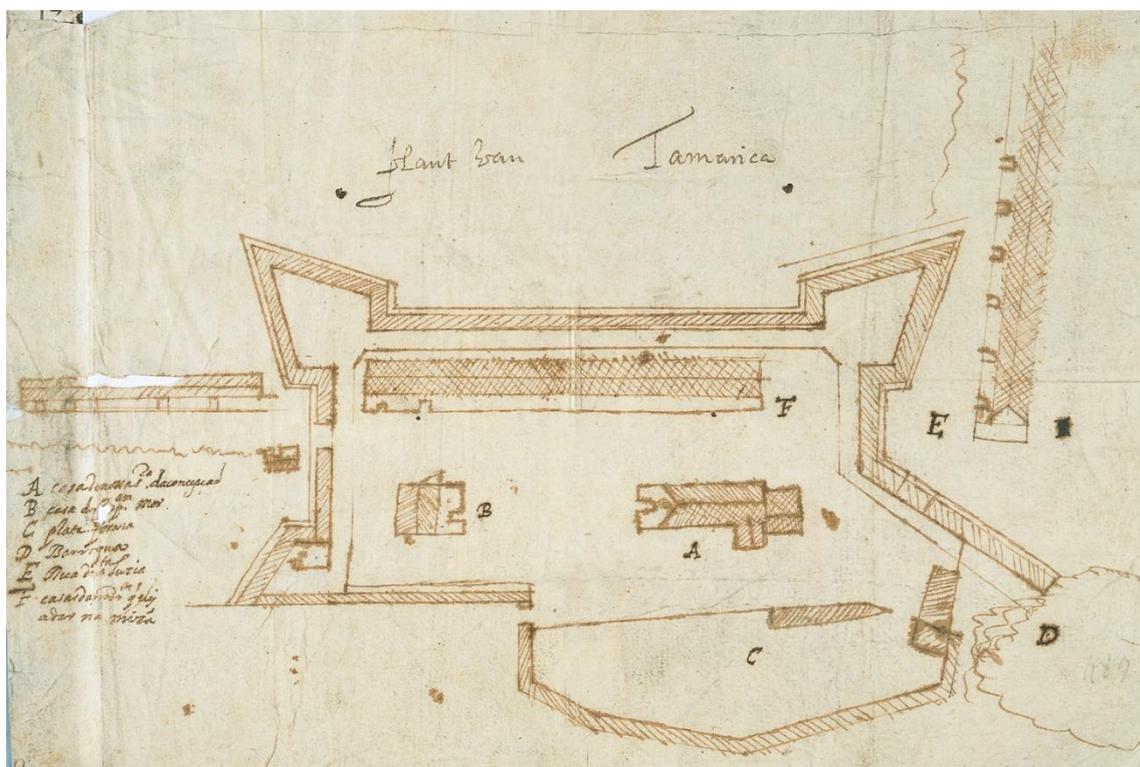


Figura 207 - Plant Van Tamarica. Desenho realizado em 1631 onde se ilustra a Vila de Nossa Senhora da Conceição fortificada. Fonte: REIS FILHO, 2002, p. PE107

Protegida ou não por muralhas estruturadas, a Vila de Nossa Senhora da Conceição gozava de uma estrutura urbana condizente com sua situação de sede de uma Capitania autônoma que estava inserida nos circuitos atlânticos da Época Moderna. Apesar de insipiente se comparado a outros núcleos urbanos vizinhos, existiam dentro dos limites da vila os elementos eclesiásticos e os principais mecanismos de governança local. A análise cartográfica indica que a sua conformação urbanística principal não se desenvolveu de forma significativa ao longo do tempo, tendo como característica urbana central “a forma de um L dentro de uma vasta área fortificada de forma elíptica” (NEVES, 2006, p.246). O ponto de confluência deste ‘L’ seria justamente na Igreja de Nossa Senhora da Conceição.

Sobre os elementos de poder, habitações, redutos fortificados, instituições eclesiásticas e dinâmica portuária da Vila de Nossa Senhora da Conceição, é possível ler no Plano de Preservação de Vila Velha:

A Vila de Nossa Senhora da Conceição surgida em meados do primeiro século da colonização foi elevada a freguesia religiosa desde 1564, com vigário e igreja. Muito cedo foram erguidas nela as construções e os equipamentos urbanos que conferiam legitimidade e representavam a importância dos primitivos núcleos coloniais do ultramar português, como a Casa de Câmara e Cadeia, a Alfândega, o Hospital da Santa Casa de

Misericórdia, com sua Capela, a Provedoria da Fazenda e a Casa do Governador, assim como, um pequeno reduto defensivo. Como marcos da religião católica foram construídas duas igrejas, a da invocação de Nossa Senhora da Conceição, da mesma invocação do nome do lugar, para servir de matriz e outra dedicada a Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. (GEP, 2010, p.57)

Em 1810 Henry Koster oferece um detalhado relato de suas impressões sobre a Vila de Nossa Senhora da Conceição. O viajante Inglês, que se fixou no local para lidar com os engenhos locais, relata Itamaracá como melancólica e decadente, com muitas construções em ruínas. A descrição de Koster sobre a Vila esboça detalhes sobre o seu casario, a praça em frente à Igreja (margeada pelas casas e alguns prédios públicos), e as Igrejas locais. Além de descrever o acesso principal, na escarpa, onde estava a ponte, os fornos de cal, pescadores, marisqueiros e onde se concentravam as principais atividades portuárias.

É situada na extremidade da ponta sudeste de uma colina que se eleva imediatamente apoz á beiramar. A praça, onde se encontram a Igreja, minha nova residencia, a casa paroquial, comprida e baixa construção branca, e cerca de quinze cabanas dispersas, é muito espaçosa. Vemos muitos trechos desocupados e as casas que foram outróra edificadas, estão desmornadas e hoje se erguem plantações de fumo e bananas. O centro da praça é coberto de matagal, e um caminho apertado corre ao redor dos quatro recantos e logo defronte das casas, facilitando aos habitantes os meios de comunicação entre eles. Ha uma rua que parte daí, levando até o riacho que atravessei quando da minha chegada. Ela se compõe de pequeninas e baixas choupanas e termina no fim da praça, por uma Igreja, dedicada a Nossa Senhora do Rosario, padroeira dos Negros. (KOSTER, 1942, p.340-341)

As figuras 208 e 209 correspondem a Vila de Nossa Senhora da Conceição representada na década de 1630. Na figura 208 vê-se em detalhes a sinuosidade do platô que abrigava a Vila, nela estão representados alguns elementos chave para a governança e a segurança do lugar tais como Casa de Câmara, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição, a Santa Casa de Misericórdia, as muralhas, os caminhos internos, entre outros aspectos. Sobre a disposição dos edifícios nessa malha urbana, o Plano de Preservação de Vila Velha aponta que:

Nesse período a disposição das ocupações/edificações da vila estava organizada em forma de “L”, tendo como vértice a Igreja de N. Senhora da Conceição. Na extremidade noroeste do “L” situava-se a Casa de Câmara e Cadeia e na extremidade nordeste do “L” seria erguida, mais tarde, a Igreja de N. Senhora do Rosário dos Pretos. Próxima a Igreja de Nossa Senhora da Conceição estava localizada a Plataforma de Artilharia, de proteção à Vila e ao Porto. (GEP, 2010, p.209)

Já a figura 209 representa o recorte de um desenho mais amplo (figura 317). Nessa iconografia vê-se com de detalhes a conformação urbana do espaço citadino em

forma de ‘L’ como referenciado pela literatura especializada.³⁷ A iconografia aponta ainda a confluência da malha urbana para igreja matriz no vértice do ‘L’ e as muralhas aparecem de forma não regular. Para estabelecer um contraponto, apresentamos também duas imagens que são recortes de outras maiores: a figura 210 representa um recorte do *front* marítimo da Vila de Nossa Senhora da Conceição a partir de pintura elaborada por Frans Post em 1637; já na figura 211 recortamos o trecho da Vila no desenho de Vingboons elaborado em 1665.

As imagens retratam, por terem sido elaboradas uma com referência da outra, os mesmos elementos mais amplos. No desenho de Post sobressaem-se apenas as estruturas mais significativas do local: a Igreja de Nossa Senhora da Conceição (vermelho), a Casa de Câmara (azul) e a Santa Casa (amarelo); enquanto no desenho de Vingboons estas também foram representadas, porém integradas a outras que não aparecem no desenho de Frans Post.³⁸ Ambas as iconografias representam o acesso principal à Vila (roxo) e os navios no porto de Itamaracá (verde).

³⁷ De acordo com André Lemoine Neves: “Morfologicamente a Vila de Nossa Senhora da Conceição apresenta uma estrutura linear que não consegue se desenvolver para além do “L” original, entre outras coisas à derrocada da capitania desde o seu nascedouro. Não há um espaço aglutinador na vila, nem mesmo a praça matriz. Como em vilas lineares ou quase lineares como Óbidos e Mértola (em Portugal) e aquelas que nascem lineares como Olinda, os elementos mais importantes se espalham ao longo de um percurso extenso, não conseguimos passar desse estágio. [...] Hipoteticamente, é possível insinuar que seu desenvolvimento se daria com a implementação de uma possível malha mais ou menos regular inserida dentro de seu sistema defensivo e que, posteriormente desceria o morro em direção ao seu porto de modo orgânico devido às condições topográficas, resultando em uma situação similar à Olinda.” (NEVES, 2009, p.246)

³⁸ Se pensarmos que a requalificação urbanística é uma referência na administração holandesa colonial, tendo em vista que uma imagem (Frans Post) foi realizada durante a dominação holandesa e a outra (Vingboons) logo depois, é possível que algumas construções tenham sido adicionadas.

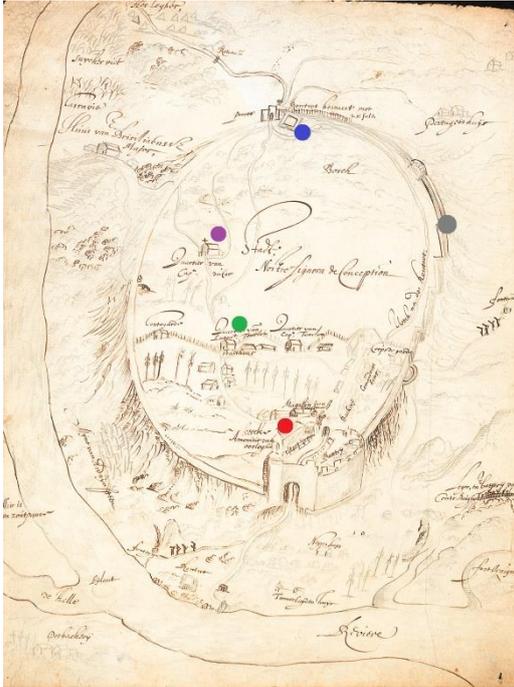


Figura 208 - Autor não identificado. *Stadt Nostre Signora de Conception*. 1630. Vermelho: Vila de N. S. C.; verde: Casa de Câmara; roxo: Santa Casa; azul: entrada fortificada; cinza: muralhas e fosso. Fonte: REIS, 2002, p. PE38

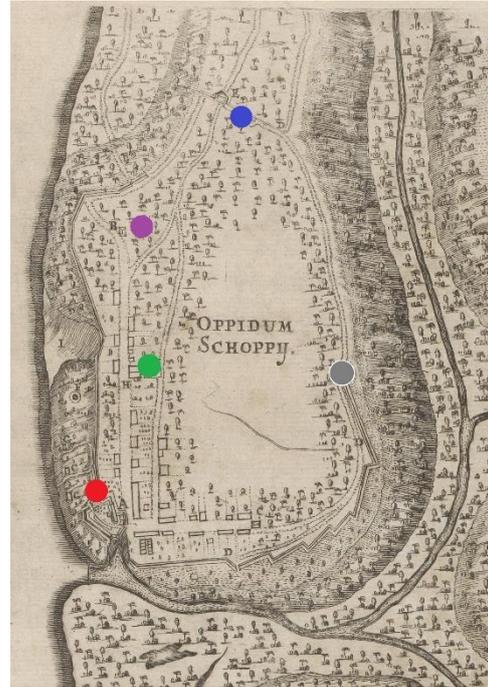


Figura 209 - Detalhe de um desenho que no livro de Gaspar Barlaeus. Vermelho: Vila de N. S. C.; verde: Casa de Câmara; roxo: Santa Casa; azul: entrada fortificada; cinza: muralhas e fosso. Fonte: Figura 317



Figura 210 - Recorte da iconografia de título 'Vista da Ilha de Itamaracá', elaborada por Frans Post em 1637.

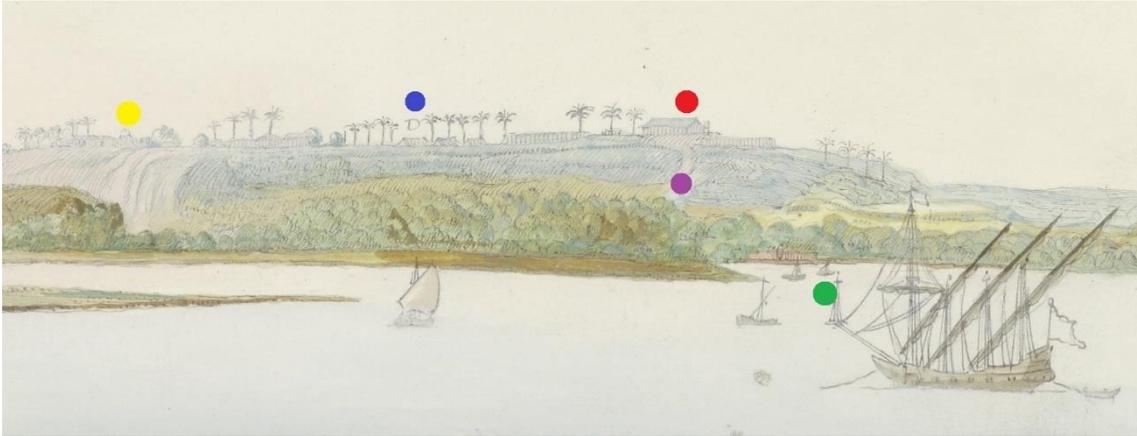


Figura 211 - Johannes Vingboons. 1665. Apresenta a Ilha de Itamaracá com vista a partir do continente.

A iconografia que apresentamos a seguir (figura 212) oferece também uma boa percepção acerca da Vila N. S. C. em específico e sobre a sua função estratégica em relação à entrada da Barra de Itamaracá. O desenho, elaborado na década de 1640 integrou o ‘Grande Atlas da Companhia das Índias Ocidentais’ sob o título ‘Caerte van 't eijland Tamaraca’. O Forte Orange é representado na entrada da barra, em um istmo circundado pelos bancos de areia. Estes locais assoreados, com fundo raso, são destacados dando os contornos do trecho navegável do Canal de Santa Cruz. No território insular destaca-se também a localização do Engenho Harlen (círculo cinza), um dos mais ativos da Ilha nesse período, esse engenho e a Vila aparecem unidos por um caminho.

Ao analisarmos as legendas da imagem, podemos ter referência a localização de alguns itens importantes na conjuntura cidadina local. A Igreja de Nossa Senhora da Conceição (círculo amarelo), fortificada, aparece na entrada principal da Vila, no ponto de confluência principal da malha urbana local. Mais adiante está apontada a Casa de Câmara (círculo verde), a meio caminho entre a Igreja e a Santa Casa (círculo branco). A Casa de Câmara é indicada com a legenda ‘A casa da cidade’, enquanto a Santa Casa aparece descrita como ‘A capela’. Na face oposta a entrada basilar, ainda no platô da Vila, existe um reduto fortificado que protegia uma entrada alternativa à principal (círculo azul). Além disso, próximo de onde hoje existe a Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos³⁹ indica-se uma casa com referência na legenda que aponta ‘A casa de hospedes’ (círculo roxo). Completa o circuito da Vila as muralhas e fossos (círculo vermelho) que potencializam o seu sistema defensivo local, dando a Vila de N.

³⁹ Não é possível afirmar que nesse período a referida Igreja já existia na Vila..

S. C. característica de cidadela. A entrada da Barra de Itamaracá (círculo rosa) é colocada entre os bancos de areia na no mar.

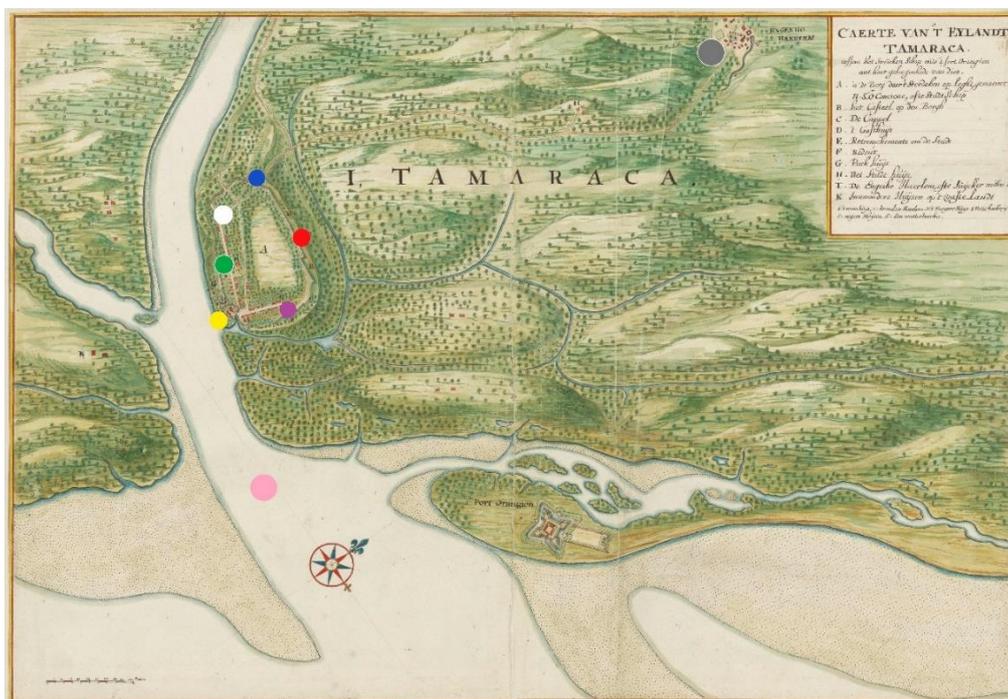


Figura 212 - Desenho de título 'Caerte van 't eijland Tamaraca' elaborado na década de 1640. Fonte: Nathional Alarchief.⁴⁰

A Igreja de Nossa Senhora da Conceição deve ser tão antiga quanto a própria Vila, levando-se em consideração que era justamente a consolidação da estrutura eclesiástica um dos principais agentes de consolidação do negócio colonial. André Luíz Gomes Soares e Mariana Melo destacam que “Sobre o aporte religioso, encontramos na vila, uma igreja fundada neste primeiro momento de ocupação, a igreja matriz, batizada de Nossa Senhora da Conceição.” (SOARES, 2010, p.450). Em sua dissertação, Leticia Detoni lembra que no final do século XVI os inquisidores do Tribunal do Santo Ofício chegaram a se estabelecer na Igreja em Vila Velha para orientar suas ações na capitania. (DETONI, 2007, p.49). Sobre a observação do padre José Anchieta, em 1585, a respeito da Igreja de Nossa Senhora da Conceição de Vila Velha, temos que “Em 31 de dezembro de 1585, dizia o padre José de Anchieta nas informações da Província do Brasil dirigidas a seus superiores em Portugal que a paróquia da Conceição de Itamaracá ‘era cousa pouca e pobre e tinha a vila o seu vigário’.” (RODRIGUES, 1972, p.206) O autor completa sua análise afirmando que já na década de 1520 é possível encontrar registros de atividade eclesiástica organizada na vila.

⁴⁰https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/4.VELH/invnr/619.101/file/NL-HaNA_4.VELH_619.101?query=tamaraca. Acesso em 13/12/2020



Figura 213 - Pátio central de Vila Velha com a Igreja de Nossa Senhora da Conceição mais próxima ao Canal de Santa Cruz. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 214 - Igreja de Nossa Senhora da Conceição. Fonte: (SOARES, 2009). Foto de Pablo Dantas



Figura 215 - Na lateral e nos fundos da Igreja de Nossa Senhora da Conceição é possível perceber o desnível topográfico. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136307/295177).

Os estudos de José Luiz da Mota Menezes sobre a igreja matriz da Vila de Conceição apontam para o fato de que ao longo do tempo sucessivas reformas foram empreendidas no local (OLIVEIRA, 2003, p.107). Desde a década de 1530, quando já se tem mais evidências sobre a existência da igreja (NEVES, 2006), suas estruturas foram sendo progressivamente atualizadas, apesar disso a função bélica sempre estava presente. Inclusive na configuração arquitetônica da construção preservada atualmente ainda existem seteiras. Sobre essas reformas mais significativas conclui-se que:

A primeira ocorreu em 1729 aproximadamente, quando a nave central foi ampliada em quatro vezes as suas dimensões, acrescentando-se lhe uma capela seguida de um púlpito. Na segunda metade do século XIX, à igreja foram acrescentadas sacristia e capela em seu lado direito; sem seu lado esquerdo, a antiga capela foi reduzida, e um espaço para cemitério foi acrescentado. A atual configuração da fachada também é datada desse período, mais especificamente concluída em 1889. (OLIVEIRA, 2003, p.107)

José Luiz da Mota Menezes, na apresentação no livro ‘Itamaracá: uma capitania frustrada’ (ANDRADE, 1999) lembra, sobre a restauração das estruturas da igreja realizada pela FUNDARPE na década de 1980, que esta ação expôs as suas diversas fases construtivas da estrutura. Ao relacionar os resultados deste estudo com as prospecções arqueológicas realizadas na Vila e em seus arredores conclui que

A matriz, antes edificação muito pequena, tinha sua capela-mor coberta por abóbada de berço de alvenaria, demolida quando de uma primeira ampliação e cujos vestígios apareceram, inclusive com os restos de um altar, em pedra, que lhe era contemporâneo. Ampliada outra vez, então no século XIX, ela apresenta hoje grande contrafacção em torre. Vila Velha é um assentamento urbano antigo e de muita importância, uma vez que restou sem mudanças, senão perdas, desde o primeiro século da colonização. Quando for alvo de um vasto trabalho de prospecção arqueológica, acredito, poderá resolver inúmeras dúvidas sobre as primeiras vilas e cidades do Brasil. (ANDRADE, 1999, p.9)

A função marítima da estrutura da Igreja pode ser apresentada sob variados prismas. Primeiro que a sua localização em relação ao Oceano Atlântico e a entrada da Barra são aspectos fundamentais no sentido tanto de fiscalizar o porto quanto para vigilância contra possíveis ataques inimigos, o local se constitui no melhor ponto de observação para a zona portuária. Para garantir a estratégia de avistar o inimigo de longe, a Igreja foi construída em porção topograficamente elevada. A Igreja de Nossa Senhora da Conceição pode ser vista a partir de distância significativa, no mar ou no Canal de Santa Cruz.

Durante o período de dominação holandesa no século XVII, já foi mencionado que a Igreja de Nossa Senhora da Conceição foi incorporado ao sistema defensivo da Vila, devido a sua posição destacada na entrada do espaço citadino. Neste momento os holandeses atualizaram as defesas da Vila como um todo, desativando antigas artilharias e erguendo outras. Adriaen Van der Dussen em 1638 registra a seguinte situação em relação ao sistema defensivo da Vila Schopp, o que corrobora a informação apresentada anteriormente:

A pequena cidade Schopp, sita na mesma Ilha, está fortificada desde o tempo antigo, quando fortificada foi quando nós a tomamos. O supérfluo parapeito feito pelos portugueses, que não havia tropa que o guarnecesse, tinha necessariamente de ser abandonado, e nós deixamos que se arruinasse; a pequena igreja, que fica ao sul da cidade, foi ligada a bateria que flanqueia o rio, ficando assim a salvo de algum súbito acometimento do inimigo ou tropa que então havia na terra; mas não era isso bastante contra o inimigo que com notável poder viesse de fora. Existe ainda (a igreja) ao modo antigo na extremidade setentrional da cidade. (DUSSEN, 1887, p.187)

Além disso, a Igreja sobressai-se em relação aos outros elementos que compõem o espaço confinado da Vila, ou seja, ela própria poderia ser utilizada para orientação de navios já que de longe a primeira estrutura visível corresponde a ela. Situação muito semelhante pode ser observada nas características da Sé Primacial na Baía de Todos os Santos construída também no início do século XVI, como expôs Carlos Costa:

A Sé foi instalada na parte alta da cidade, com a fachada voltada para a Baía de Todos os Santos. Isto é, foi estrategicamente posicionada para receber os navegantes que a esta cidade chegavam. Através da monumentalidade

arquitetônica e dos fatores topográficos de sua localização, a igreja emergiu, mais elevada que os outros prédios, em um contexto urbano hierarquizado. Dessa forma, o próprio prédio transmitia a força hegemônica da ideologia religiosa, alertando a quem chegava por mar que entrava no domínio de um reino católico. (COSTA, 2015, p.9)

Completava o circuito religioso local uma Igreja que evocava a Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. Essa Igreja está inserida em um contexto de distinção e hierarquização social na medida em que seu público era composto por extratos sociais menos abastados, como pardos e negros escravizados ou libertos. Valdecirio Rodrigues argumenta que a mesma pode ter sido construída na Vila ainda no início do século XVII: “Quem quer que se encontre em Vila Velha para ver e sentir essas coisas do passado, não se deve esquecer de ir ao local onde estão as ruínas da igreja de N.S. do Rosário, dos pretos, já erigida em 1630.” (RODRIGUES, 1972, p.200); não pudemos acessar informações que corroborem esse dado. As estruturas físicas da Igreja encontram-se extremamente deteriorados e se encontram próximas do acesso principal da Vila. Henry Koster (1942), na década de 1810, relatou a atividade eclesiástica significativa ocorrendo na Igreja, inclusive descrevendo em pormenores a coroação do Rei do Congo, celebração religiosa tradicional com intensa referência a história e cultura africana.

De acordo com Petros José da Rocha Brandão: “Quanto à Irmandade do Rosário da Vila de Itamaracá encontramos informações da existência de sua igreja já no século XVII, fazendo parte do conjunto de irmandades e igrejas do Rosário dos Pretos existentes no seiscentos.” (BRANDÃO, 2019, p.104) Na década de 1970, Valdecirio Rodrigues atenta para as precárias estruturas da igreja.

Uma das grossas paredes da nave ruiu e a área em que outrora foi a área onde, outrora, foi o interior da velha igreja está, hoje, ocupada por um montão de tijolos quebrados, pedaços de telha, restos apodrecidos das craves traves que sustinham a cobertura e pedras de várias formas e tamanho. (RODRIGUES, 1972, p.200).

Atualmente pouco se avançou em relação a preservação e conservação das estruturas da Igreja dos Homens Pretos de Vila Velha. Caso não exista um amplo projeto para consolidação das estruturas ainda de pé, as mesmas devem não resistir mais por muito tempo.



Figura 216 - Remanescentes da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes, 2020. (9136307/295177).



Figura 217 - Vista aérea da Igreja de Nossa Senhora dos Homens Pretos. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT, 2020. (9136307/295177).

Na Vila de Nossa Senhora da Conceição existia também uma Casa de Câmara e Cadeia. Essa era uma instituição central no processo de colonização, já que viabilizava a atuação dos gestores públicos em esfera local, deve ter funcionado na Vila desde o século XVI (SOARES, 2009; BARTHEL, 2007). Graça Salgado, em texto clássico sobre a administração no Brasil colonial, assim descreve a função da Câmara na gestão municipal: “Menor divisão administrativa da Colônia, o município ou termo, era dirigido por um órgão colegiado, a CÂMARA MUNICIPAL, com funções político-administrativas, judiciais, fazendárias e de polícia.” (SALGADO, 1985, p.69)

Também com posição de destaque na malha urbana da Vila, já que se localiza em um ponto mais central da área ocupada, a Casa de Câmara completava o circuito de imposição da presença metropolitana na colônia. Como observou André Luiz Gomes Soares, a localização da Casa de Câmara em relação a da Igreja de Nossa Senhora da Conceição delimitava o núcleo mais hierarquizado na Vila, integrada a Provedoria da Fazenda e a Casa do Governador (SOARES, 2009, p.17). O Plano de Preservação de Vila Velha indica que os registros da Visitação do Santo Ofício ocorrida no século XVI já aborda as atividades administrativas na Casa de Câmara. (GEP, 2010, p.57) Segundo o documento, ao referir-se aos estudos arqueológicos empreendidos no local e seus usos sociais:

Os vestígios arqueológicos da Casa de Câmara e Cadeia foram localizados e, em seguida, parcialmente resgatados e documentados por prospecção realizada na década de 1980, pela Fundarpe. Em data posterior a identificação dos restos arqueológicos o Governo do Estado de Pernambuco fez construir uma caixa d'água para abastecimento da Vila. (GEP, 2010, p.195)

Existem remanescentes arqueológicos dessa estrutura que ainda podem ser encontrados no nível da cota positiva do solo. Afastado do núcleo habitacional de Vila Velha hoje, a estrutura está em precário estado de conservação. No nível do solo é possível observar o que parece ser um vértice de um dos cômodos da antiga instituição. A estrutura é composta de pedras irregulares dispostas de forma linear e em um dos vértices encontra-se uma rocha retangular com marcas de picotado na superfície que pode estar associado a um marco construtivo para orientar as medidas. No entorno desta estrutura foi construída uma caixa d'água para abastecimento da comunidade local.

Quando esteve na Ilha de Itamaracá na década de 1810, o viajante inglês Henry Koster hospedou-se na Casa de Câmara e Cadeia em precário estado de conservação, já sem exercer funções públicas e administrativas regulares. O autor informa ainda que a

construção da Casa de Câmara era composta por dois andares (possivelmente a única na vila) onde o térreo era usado como cadeia enquanto o piso superior funcionava a Casa de Câmara:

Entramos por um lado, perto da minha nova residencia, que era um edificio de pedra, muito estragado, com um andar sobre o terreo. Nos dias prosperos dessa povoação, quando sua posição na Província seria consideravel, esse edificio era a Casa da Camara no andar superior e a prisão no terreo, mas na decadencia do lugar de sua antiga situação, o predio foi deixado sem conservação e está quasi em ruinas. (KOSTER, 1942, p.339)

Em outro momento de seu texto Henry Koster descreve a estrutura física da Casa de Câmara em si, dando detalhes de sua arquitetura e oferecendo um detalhado relato sobre a cultura material envolvida no cotidiano social da Vila de Nossa Senhora da Conceição:

A casa em que eu morava era uma construção longa e baixa, situada, como já disse antes, numa abertura estreita, rasgada na colina escarpada. Era feita de madeira e barro, e seu tecto se elevava a seis pés de altura, de um lado, e do outro apenas tres. A porta e as janelas ficavam num dos muros e olhavam para o mar. O aposento principal estava mobiliado com algumas cadeiras, uma mesa e um estante contendo meus livros e tambem uma grande arca onde depositavam a farinha e o feijão para o consumo mensal da casa. Num dos recantos havia uma enorme jarra para agua, e n'um prego, logo acima da jarra, a caneca usual da região, e que é feita da metade do casco do côco, ao qual é fixado um longo cabo. Pessoas ricas possuem côco de prata, como esses vasos são chamados. O aposento que acabo de descrever, duas camarinhas ou pequenos quartos de dormir, e a cozinha, incluíam-se na mesma casa. Em um lado construíram uma estribaria e dois quartos, que ainda não estavam terminados quando parti. Detraz da casa estava o galpão que resguardava a maquina para fazer farinha, e mais recuadamente os negros haviam feitos suas cabanas, de barro e palhas de coqueiros. Estava mais proximo ao canal que outróra e tão avizinhado que podia ver todas as canôas irem e regressarem. O terreno em torno da casa era coberto de matagal, com alguns coqueiros e existia tambem o cajueiro. Breve mandei arrancar esse pequeno bosque e a paisagem não mais ficou impedida pelo mato. (KOSTER, 1942, p.360)

Um quadro (figura 318), pertencente ao acervo da Pinacoteca do Museu franciscano de Igarassu, aponta detalhes da estrutura de Câmara e Cadeia de Itamaracá em 1729. Algumas décadas antes, uma grande peste teria assolado Pernambuco e ocasionado muitas mortes, o desenho representa a atuação dos santos católicos São Cosme e Damião na proteção da Vila de Igarassu (da qual são padroeiros). Na tela, Goiana, Itamaracá, Olinda e Recife aparecem assoladas por caveiras com foices de ceifadores; enquanto Igarassu, protegida pelos santos, teria bloqueado a entrada da morte e registrado o menor número de óbitos. Ao desenhar a Vila de Nossa Senhora da Conceição, o autor dá ênfase aos dois elementos de poder locais: a Casa de Câmara e Cadeia e a Igreja da Vila. No recorte da tela que apresentaremos a seguir (figura 218) observa-se a Igreja de Nossa Senhora da Conceição (círculo vermelho) no canto direito

e a Casa de Câmara e Cadeia de Itamaracá (círculo azul) à esquerda. A Casa de Câmara é representada como consta nas descrições dos cronistas anteriormente citados: uma construção com dois andares e janelas voltadas para a entrada da barra; tanto a Igreja quanto a Casa de Câmara são retratados na cor branca. Entre as duas estruturas algumas casas, muitos coqueiros e a morte.



Figura 218 - Recorte de um quadro datado de 1729 que representa as consequências de uma grave doença em Pernambuco. Fonte: REIS, 2002.

Ao discutir a relação entre a administração holandesa em Itamaracá com a ocupação dos espaços, Valdecírio Rodrigues lembra que “Itamaracá teve, também, a sua Câmara que funcionou em uma casa de sobrado cujo pavimento inferior servia de cadeia pública.” (RODRIGUES, 1972, p.89). Ao relatar a impressão do viajante inglês Henry Koster sobre a Vila de Nossa Senhora da Conceição em 1813, Valdecírio Rodrigues diz que o comerciante e viajante considerou a vila “decadente e arruinada, mas orgulhosa como uma velha duquesa.” (RODRIGUES, 1972, p.89). Restos construtivos e diversos tipos de materiais utilitários podem ser encontrados nos arredores.



Figura 219 - Casa de Câmara e Cadeia. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Jaime Guimarães. 2020. (9136307/295177).



Figura 220 - Casa de Câmara e Cadeira - detalhe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Jaime Guimarães. 2020. (9136307/295177).



Figura 221 - Casa de Câmara e Cadeira. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.



Figura 222 - Casa de Câmara e Cadeira. Fonte: Acervo do projeto Patrimônio Subaquático do Litoral de Pernambuco. NEPARQ/UFRPE.

Nas possessões ultramarinas portuguesas, a Santa Casa de Misericórdia também compunha um dos pilares da administração pública em esfera local. Isso porque a sua função assistencialista acabou por favorecer a atuação de controle social (FRANCO, 2014). Tanto que para Charles Boxer “A Câmara e a Misericórdia podem ser descritas, com algum exagero, como os pilares gêmeos da sociedade colonial portuguesa do Maranhão até Macau.” (BOXER, 2002, p.286). Itamaracá, enquanto sede administrativa autônoma, logo foi provida pela referida instituição que deve ter funcionado na Ilha desde os finais do século XVI. De acordo com Manuel Correia de Andrade, sobre a Santa Casa de Itamaracá:

Instituição que os portugueses sempre organizavam nas cidades e vilas de maior importância, foi do início do século XVI, tendo Felipe II da Espanha e I de Portugal concedido à mesma todos os direitos e prerrogativas de sua congênere de Lisboa. Na Vila de Conceição ela erigiu igreja e hospital que seriam destruídas pelos holandeses ao conquistarem a mesma em 1633. Ela teve mais de um século de duração, de vez que só em 13 de setembro de 1720 é que, por Carta Régia de D. João V, já restaurada a monarquia portuguesa, foi a mesma incorporada à Santa Casa da Misericórdia de Goiana que assumiu seus bens e dívidas. (ANDRADE apud GEP, 2010, p.58)

A referência mais concreta em relação a atuação da Santa Casa de Misericórdia na Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá remonta a 1611, de acordo com estudo realizado por Renato Júnio Franco (2014). O fato é que sua posição também foi citada na cartografia e documentação desde o início do século XVII. André Lemoine Neves (2006) lembra que a mesma estava localizada em uma parte mais afastada no núcleo urbano principal, entre a Casa de Câmara e o reduto na porta de saída ao oeste da Vila. O Plano de Preservação de Vila Velha aborda sua localização: “Esta edificação de caráter assistencial e religioso fica situada nas terras da fazenda “Salinas” entre os prédios da Casa da Câmara e cadeia e do reduto e fosso defensivo da entrada (ou porta) de terra.” GEP, 2010, p.196) Sobre a Santa Casa de Misericórdia de Itamaracá, Valderício Rodrigues aponta que:

Narra frei Vicente do Salvador que no ano de 1627 já estavam erigidos na vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá o hospital e a igreja da Misericórdia. Em abono da afirmativa, existe um levantamento topográfico da Ilha feito pelos holandeses do século XVII. Nesta carta, infelizmente desaparecida, constam, de fato, o hospital e a igreja que não escaparam a ação deletéria do invasor flamengo. (RODRIGUES, 1972, p.120)

Pouco restou das estruturas da Santa Casa. Suas bases encontram-se a cerca de 200 metros dos remanescentes arqueológicos da Casa de Câmara em uma área que já tem vegetação densa. Essas estruturas também foram inventariadas pela FUNDARPE. É possível perceber que as mesmas foram expostas através de atividade antrópica,

provavelmente escavada por caçadores de tesouro ou curioso. Isso revelou uma base de pedras alinhadas que se estende por cerca de 80 centímetros da superfície até o limite escavado. As técnicas e materiais construtivos utilizados nessa instituição não difere significativamente das outras encontradas na vila (pedras areníticas aglomeradas por argamassa com calça e conchas marinhas trituradas.). De acordo com Pereira da Costa, sobre as estruturas da Santa Casa de Misericórdia: “Destruída pelos holandeses não se cuidou mais de sua restauração, de sorte que tudo ficou em completo abandono.” (COSTA, 1983b, p.285)



Figura 223 - Santa Casa de Misericórdia. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136307/295177).



Figura 224 - Santa Casa de Misericórdia. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Amanda Barreto. 2020. (9136307/295177).

Por ser uma vila comercial, pelas relações econômicas que se davam através do porto, a Vila de Nossa Senhora da Conceição teve seu desenvolvimento urbano intimamente ligado a intensificação da movimentação portuária, como já falamos aqui. O fato de que o comércio no porto de Itamaracá iniciou considerável declínio já durante o século XVII não viabilizou o fortalecimento e desenvolvimento das estruturas urbanas associadas. Ou seja, a subutilização do porto local não favoreceu a consolidação de núcleos populacionais densos na Ilha como é comum em cidades portuárias, inclusive as suas vizinhas Igarassu, Olinda e Goiana. Pensando nessa perspectiva, é possível entender melhor como, neste caso, as atividades marítimas se expressaram nos dados arqueológicos.

Além de todo o exposto, é possível encontrar em Vila Velha ainda hoje uma infinita gama de vestígios arqueológicos como moedas, cachimbos e faiança grossa. É comum na Vila que os moradores locais tenham guardado verdadeiras coleções de artefatos em suas casas. Um estudo arqueológico amplo no local precisa ser realizado para que estas informações não se percam no tempo, enquanto o contexto ainda se mantém preservado. Basta um período de intensa chuva para expor nova leva de

vestígios. Maior fiscalização dos órgãos públicos em relação a proteção do patrimônio cultural local também precisa ser implementada urgentemente. É comum ver na Vila ‘caçadores de tesouro’ que, mal intencionados, utilizam inclusive detectores de metal no local.

4.2. O Forte Orange como reduto marítimo.

A necessidade de proteger a entrada da barra de Itamaracá era latente em tempos de constante incerteza em relação a efetivação no território requisitado por Portugal. Já que essa passagem possibilitava acesso a diversos espaços chave dentro da lógica colonial. Por lá que o porto se apresentava, também a Vila de Nossa Senhora da Conceição poderia ser facilmente acessada. Além disso, existia no continente o caminho fluvial para chegar a vila de Igarassu e a Itapissuma, jurisdições de Pernambuco; ou navegar até a Vila de Goiana, localidade próspera pelos engenhos pertencente a Capitania de Itamaracá no continente. Tanto que os holandeses, já nos primeiros movimentos militares no interior da Ilha (por volta de 1630), construíram um forte regular na entrada da barra para se consolidar no local, o forte Orange.

A estratégia dos colonizadores em proteger e fiscalizar os estuários, que poderiam abrigar atividade portuária, geraram fortes. Redutos militares de maneira geral correspondem a importantes elementos da conformação espacial da paisagem colonial. A intenção, obviamente, é formar um sólido sistema de defesa que garanta a exploração econômica do território como também as atividades políticas e o cotidiano cidadão. Esta demanda é crucial nos primeiros séculos da colonização do Brasil já que existia intensa instabilidade em relação as disputas por território entre franceses, holandeses, ingleses, espanhóis e outras potências de além-mar. Seguindo a lógica da arquitetura colonial aplicada ao Brasil em relação as fortificações, é possível dizer que “Os fortes foram construídos em formatos quadrangulares ou poligonais (estrela). Às vezes, o relevo do local forçava uma adaptação e fuga do formato regular, gerando curiosidades.” (CUSTÓDIO, 2011, p.183)

Já nas primeiras décadas do século XVI, a necessidade de um sistema de defesa eficiente se tornou demanda prioritária aos portugueses e muitas iniciativas de construção de redutos fortificados se iniciaram desde este período. Francisco Cossentino (2012) reforça as intenções portuguesas de fortificar o espaço da conquista, principalmente o litoral. Para o autor, as garantias legais apresentadas por Portugal eram

facilmente ignoradas no trato com imensos territórios coloniais, sendo que somente um eficiente sistema de defesa poderia realmente minimizar essa interação indesejada para os lusitanos. Para tal finalidade que foram construídos fortes e redutos militares nos mais diversos pontos do Brasil em locais estrategicamente posicionados. Sendo assim, “Os direitos de Portugal sobre as terras do Brasil e o seu Império ultramarino, em última instância, estavam condicionados pela ocupação efetiva das regiões e a sua capacidade de, ao longo dos tempos, manter essa ocupação.” (COSSENTINO, 2012, p.10)

Tendo em vista a expressiva concentração urbana no litoral até o século XVII, a exploração econômica e a ‘garantia’ política sobre a terra não proporcionava a efetivação da soberania portuguesa no vasto território da conquista. Isso porque o perigo vinha do mar:

No litoral, após o controle da terra passasse a concentrar os esforços na proteção dos riscos externos. Essas ameaças marítimas são os principais motores da organização defensiva, ou seja, a guerra de curso travada entre espanhóis, portugueses, ingleses, franceses e holandeses fomentam a necessidade de fortificar os domínios e centros produtores coloniais. (MIRANDA, 2003, p.89)

Em seus estudos sobre o Port Phillip, na costa australiana, Brad Duncan (2006) ressaltou o papel da defesa do território na constituição de paisagens marítimas. Para o autor, o aspecto militar desempenha forte influência na determinação locacional e nas restrições de uso dos espaços marítimos (DUNCAN, 2006). Portanto, a autoridade e o poder na paisagem se materializam com o objetivo de vigiar, controlar e proteger o território e a população. As proposições do autor, ancoradas também em Christer Westerdahl (1992), nos levam novamente ao conceito de paisagem do poder, que pode ser arqueologicamente visível nas torres de vigia, bloqueios, mecanismos de controle e na própria toponímia. A fortificação constitui um importante elemento de poder na configuração de paisagens portuárias e marítimas na medida em que

O princípio fundamental da fortificação é o da capacidade de uma pequena força defender sua posição contra um grande conjunto de tropas ou até mesmo de embarcações. [...] Nos rios ou estreitos, uma fortificação pode negar o tráfego do inimigo, garantindo acesso para o interior. (MIRANDA, 2003, p.90)

Brad Duncan propõe que a defesa desempenha papel primordial na consolidação de paisagens portuárias tanto do ponto de vista material quanto cognitivo. (DUNCAN, 2006, p.117) Para justificar seus argumentos, aponta como no porto de Queenscliff os sinais arqueológicos da militarização daquele espaço são diversos e articulados a rotina dos portos e atracadouros locais. Algumas marcas da defesa na configuração da paisagem marítima são expressas de forma sistematizada, de modo que entender as

necessidades de militarização de suas áreas de pesquisa podem proporcionar aos arqueólogos identificar com maior facilidade estas unidades. Para Duncan:

The most obvious signature of the defence landscape were the robust frontline features normally associated with the military presence; i.e. fortresses, batteries and magazines, searchlights and observation posts. These sites were generally found clustered together, and the presence of one of these sites was usually indicative of the existence of other sites types close by. (DUNCAN, 2006, p.118)

A Ilha de Itamaracá como um todo estava inserida em um complexo sistema de defesa que está intimamente ligado a paisagem marítima, pois suas distribuições espaciais e suas funções tem relação direta com o que se passava no mar. Neste sentido, sobre o Forte Orange, Valdecirio Rodrigues completa: “O local escolhido permitia ao forte dominar a entrada do porto, de sorte que os navios que demandavam ficavam ao alcance da sua artilharia.” (RODRIGUES, 1972, p.66) A dinâmica de constantes conflitos militares na borda do mar impulsionou aos agentes envolvidos no trato colonial a qualificar seus pontos de defesa.

Existem pelo menos quatro elementos, dos quais ainda existem os remanescentes arqueológicos, que integravam o sistema de defesa da Ilha durante os séculos XVI e XVII: o fortim da Catuama, que deveria defender a entrada norte da Ilha; o forte Orange que deveria proteger a entrada da barra principal do Canal de Santa Cruz; a própria Vila de Nossa Senhora da Conceição é descrita como reduto fortificado; e o reduto dos Marcos, nos arredores de onde teria sido a feitoria de Cristóvão Jacques, que localizava-se no continente, após se adentrar ao canal e ter passado pela Vila na margem norte. Além disso, existiu um reduto militar em Itapissuma, anterior a 1630, do qual não existem muitos dados arqueológicos ou históricos, mas que integrava a defesa da Ilha e das terras dos seus arredores de qualquer embarcação que desejasse contorná-la, já que Itapissuma encontra-se a meio caminho entre uma barra. De acordo com Pereira da Costa: “A Ilha de Itamaracá foi convenientemente fortificada, tendo como guarda avançada dois redutos no continente, um em Itapissuma e outro nos Marcos, ficando o porto e barra guardados pelo excelente Forte Orange.” (COSTA, 1983b, p.236) A partir deste momento iremos nos ater a discussão sobre o Forte Orange e sua importante função no sentido de proteger o acesso pela Barra de Itamaracá.

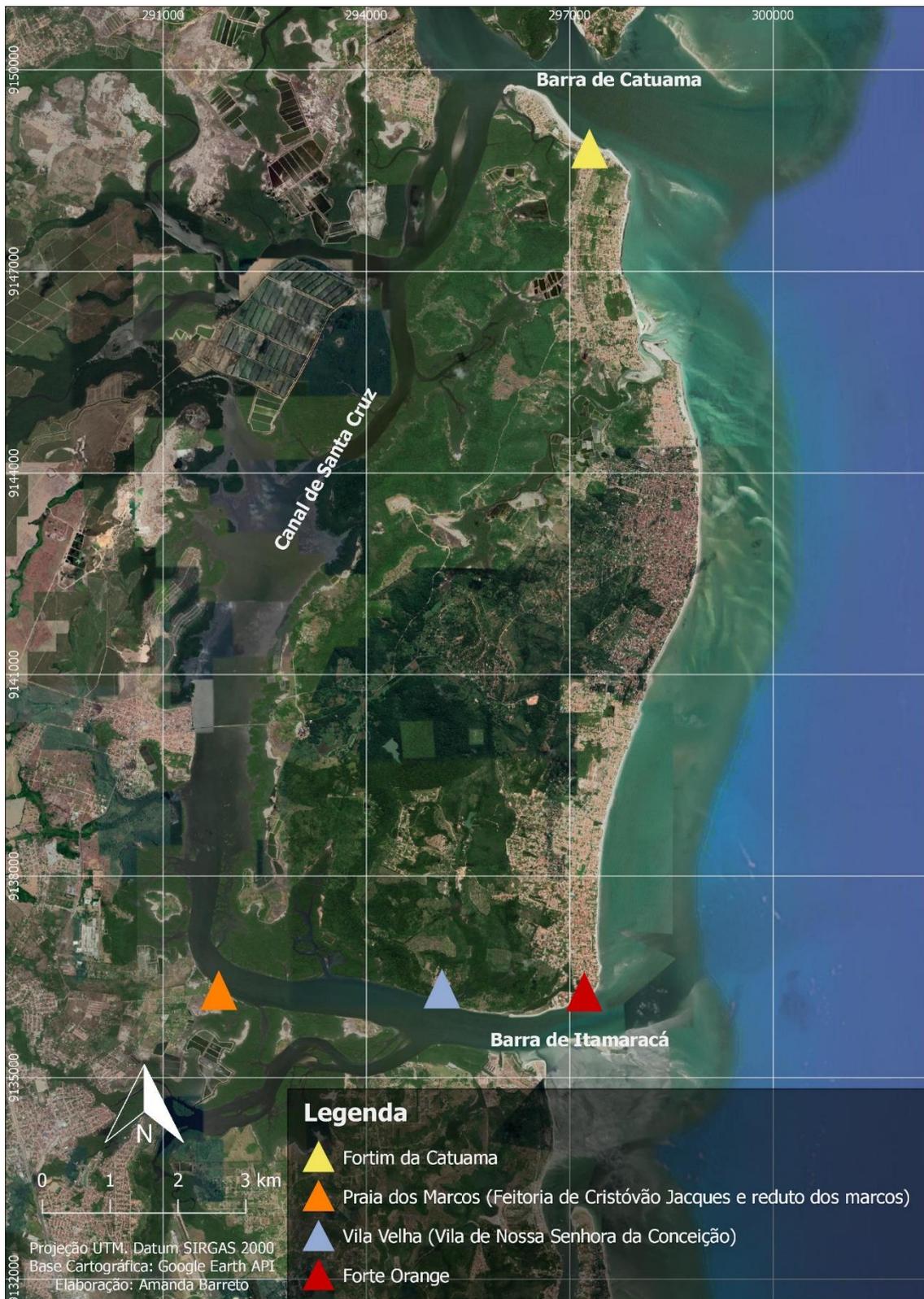


Figura 225 - Sistema de defesa de Ilha de Itamaracá durante o período colonial.

Em momento posterior do nosso texto, a própria nomenclatura Forte Orange será discutida. O que vale ressaltar inicialmente é que o mesmo foi construído em um pequeno istmo localizado exatamente na entrada da barra meridional do Canal de Santa Cruz. Suas estruturas sofreram inúmeras alterações ao longo dos séculos; o posicionamento de quatro baluartes, dois voltados para o mar e dois para o interior do território insular, perdura desde o início do século XVII. De acordo com Marcos Albuquerque:

La fortificación levantada en 1631 probablemente fue construida en madera, como se puede deducir por las representaciones iconográficas que se conocen. Posteriormente, en 1633, bajo el mando de Sigismund van Schkopp, el fuerte fue reformado, tal vez ampliado, o incluso sustituido por otro fuerte, que pudiese defender mejor la posición. (ALBUQUERQUE, 2006, p.123)

Gaspar Barlaeus, quando foi remeter a Maurício de Nassau, relatou na Ilha de Itamaracá um forte na entrada da barra, chamado por ele de Orange. Segundo o cronista “Defendem a ilha de Itamaracá os fortes seguintes: o de Orange, na boca meridional do porto. Tem quatro bastiões e é cercado de uma estacada, por falta de água nos fossos. Está armado de 12 canhões, 6 de bronze e 6 de ferro.” (BARLAEUS, 1980, p.45). O trecho faz referência a um problema recorrente relatado em relação às estruturas desse forte: pelas características do solo local, extremamente friável devido à instabilidade da areia da praia, não era viável a realização de fossos, o que demandava o estancamento externo da estrutura e obras contenção no seu contorno.

Durante as sucessivas batalhas travadas entre os holandeses e portugueses para efetivação no território, também o Forte Orange se sobressai como posição estratégica em relação a consolidação da presença. Já que dominando o forte seria possível controlar a movimentação de navios na Barra, o que poderia viabilizar ou inviabilizar a circulação de víveres, armas e informações. Esse fator fica explícito quando analisamos o relato de Johan Nieuhof em sua já citada obra ‘Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil’. Nas conclusões do autor: “Sabiam também os lusos que, sem capturar o Forte Orange, não poderiam esperar conservar a posse de Itamaracá, pois a entrada meridional era controlada por aquele forte e a passagem norte pela nossa frota.” (NIEUHOF, 2001, p.304). Configurado, assim, o cerco a Ilha de Itamaracá.

Os resultados das pesquisas do historiador Bruno Romero Miranda sempre apontam interação marítima/militar com a Ilha de Itamaracá no contexto holandês. Isso porque as batalhas que foram travadas entre os holandeses e os portugueses eram realizadas principalmente margeando a costa e estavam relacionadas a estratégias que

envolviam os fortes, os portos e as vilas do litoral. Este contexto se expressa, por exemplo, quando o autor explica como o Forte Orange de Itamaracá se tornou elemento chave da resistência holandesa durante as guerras de reconquista. (MIRANDA, 2014, p.9). Sobre as características das fortificações holandesas no Brasil, Bruno Miranda aponta que

Suas características podem ser observadas nas muralhas rebaixadas de terra e taipa, nos ângulos agudos salientes, nos múltiplos fossos molhados, na escolha por locais planos e facilmente inundáveis com água em torno de reparos de terra batida e na proliferação de estruturas complementares de fortificação, a exemplo de ravelins (meias-luas) e hornaveques. (MIRANDA, 2016, p.169)

Os aspectos principais destes elementos citados podem ser observados se pensarmos no forte Orange holandês. Além de sua posição atender a demanda de escolha adequada de sítio defensivo em relação a estratégia militar, as pedras na Ilha viabilizaram sua estruturação. Vários autores indicam que no Forte Orange foram utilizadas pedras provenientes da própria Ilha de Itamaracá para construção, como também as vindas de outros locais como lastro de navio (BARTHEL, 2007; ALBUQUERQUE, 2009, 2007, 2012; MIRANDA, 2016). Ou seja, pedras retiradas nos vastos afloramentos rochosos da Ilha, ou vindo como lastro dos navios, estruturaram o Forte Orange. Para Bruno Romero Miranda:

Escavações arqueológicas realizadas no forte Orange – entre os anos de 2002 e 2003 –, em Itamaracá, ao Norte de Pernambuco, evidenciaram que os construtores de fortificação a serviço da Companhia utilizaram-se de materiais disponíveis localmente, como terra, areia, madeira e argila (HEFTING, 2006:266-267). Tijolos neerlandeses, – comuns e refratários a água – pedra – ambos trazidos como lastros das embarcações que chegavam ao Brasil – e madeira da Europa do Norte também constituíam parte do material utilizado. (MIRANDA, 2016, p.188)

Ainda é possível observar, nos remanescentes da estrutura do Forte, que algumas construções foram realizadas em paralelo as suas muralhas para conter o impacto do mar. O Forte Orange está localizado literalmente na faixa de praia no contexto de interface, este panorama proporciona a estrutura exposição direta ao intemperismo marítimo: a muralha e os baluartes na face leste recebem o impacto das ondas na maré cheia; enquanto que o próprio baluarte mais ao norte, perto do mar, passa boa parte do tempo em contato com a água. Não é possível definir exatamente de qual período pertencem as estruturas externas construídas para contenção da água do mar, Marcos Albuquerque aponta que devem ter ocorrido sucessivas fases que devem remontar até o período holandês. (ALBUQUERQUE, 2009, 2007, 2012)



Figura 226 - Estruturas externas para potencializar a defesa do Forte. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)

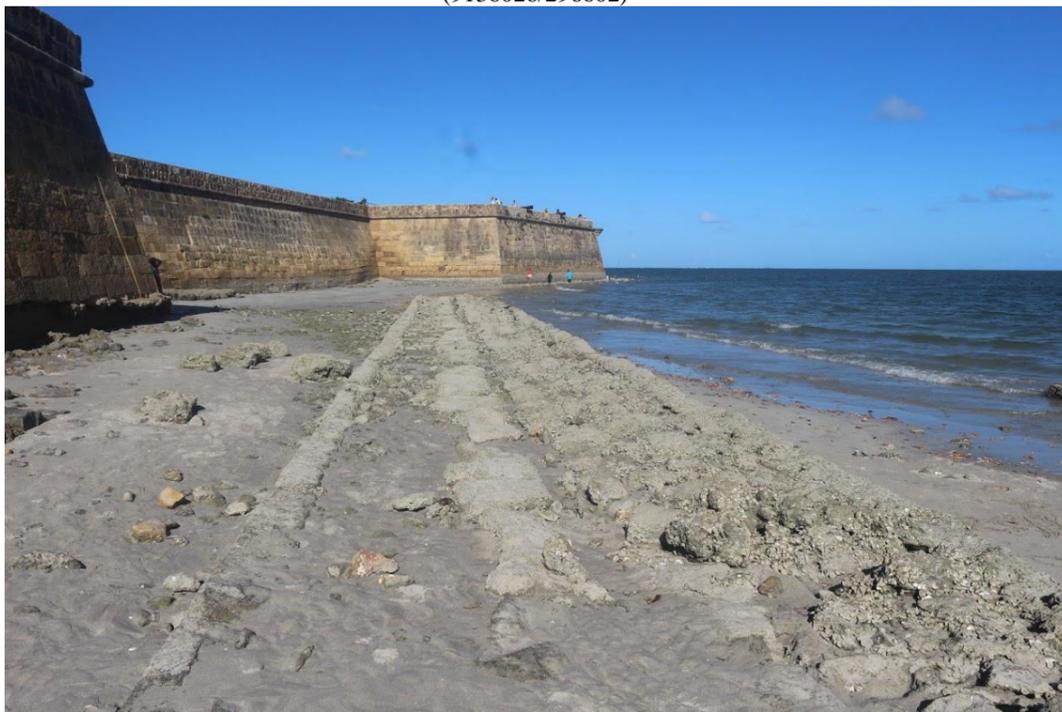


Figura 227 - Estruturas externas para potencializar a defesa do Forte. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)



Figura 228 – Equipe realizando registro das estruturas externas adjacentes ao Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Prospecção arqueológica. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)



Figura 229 – Equipe realizando registro das estruturas externas adjacentes ao Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Prospecção arqueológica. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)



Figura 230 - O Forte Orange. Fonte: Acervo da pesquisa. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)



Figura 232 - As estruturas externas ficam quase totalmente encobertas de água do mar na maré cheia. Fonte: Acervo da pesquisa. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)



Figura 231 - As estruturas externas do Forte submersas pela maré cheia. Fonte: Acervo da pesquisa. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)

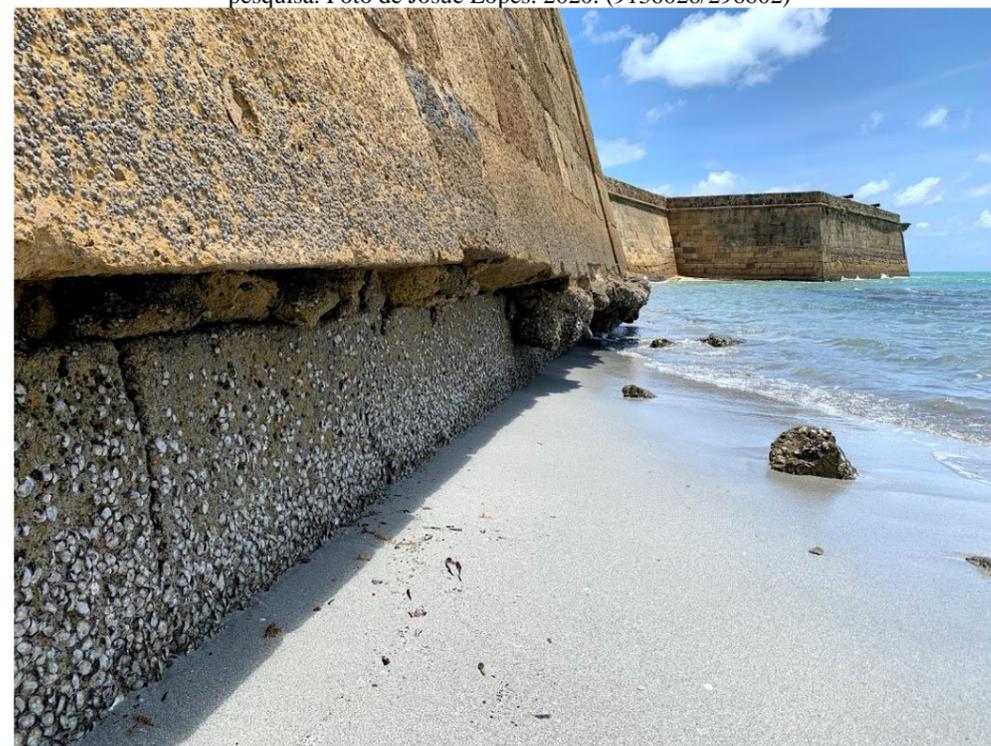


Figura 233 - A água do mar deixa suas marcas na estrutura do Forte. Fonte: Acervo da pesquisa. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)

Voltando para os cronistas, temos o relato de Francisco de Brito Freire na sua ‘Nova Lusitania – história da guerra Brasílica’, apresentada em 1675. Com teor memorialista, aponta-se a visão portuguesa sobre a consolidação do Forte nos primeiros anos de efetivação da presença holandesa no território brasileiro. Segundo o relato, após descrever as barras e a capacidade náutica daquelas águas, foi construído um forte pelos inimigos no terreno mais adequado na entrada do canal:

A tiro de mosquete da terra firme, por junto a povoação de Goiana, rodeia a ilha um braço de mar que forma duas barras quando sai e entra. Nesta, capaz de embarcações de trezentas toneladas, saltaram os inimigos, erguendo no sítio mais acomodado um grande forte a que deram o seu fausto título de Orange. (FREIRE, 2001, p.212)

Um outro documento histórico, transcrito e traduzido pelo IAHGP em 1887, intitulado ‘Breve discurso sobre o estado das quatro Capitanias conquistadas: de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande, situadas na parte setentrional do Brasil’, também oferece uma valiosa descrição sobre o Forte Orange. O texto foi escrito por Adriean Van der Dussen na década de 1630 para dar conta a WIC sobre a situação da defesa nas terras recém conquistadas pela companhia. No documento lê-se:

Dentro da barra apresenta-se em primeiro lugar o forte Orange, situado sobre um baixo de areia separado de terra firme por uma angra, que é vadeável de baixamar. Este forte domina a entrada do porto, visto que como os navios que entram têm que passar por diante dele a tiro de arcabuz. É quadrado, com quatro baluartes, e ultimamente foi elevado e reparado, mas quase não tem fossos, nem estacada ou paliçada, o que é necessário que se faça, bem como convém aprofundar o fosso e cercar o lado exterior com uma contra-escarpa. Diante deste forte, do lado do Norte, por onde o inimigo pode se aproximar, há um hornaveque. (DUSSEN, 1887, p.186)

Novamente a função marítima do forte é sobressaltada. Isso quando o relatório indica que o reduto detém o controle sobre a entrada no porto, já que qualquer embarcação que desejasse acessar a barra deveria estar ao alcance da artilharia do forte. Novamente a necessidade de aprimorar o fosso é ressaltada; além disso as paliçadas também precisam ser aperfeiçoadas pela conclusão do relatório. A pesquisadora Stela Barthel (2007) mapeou diversas destas intervenções em sua dissertação de mestrado.

Um aspecto interessante em relação a este Forte, que pôde ser percebido através das prospecções marítimas e terrestres realizadas na entrada da barra, é que o mesmo se vê de longe quando se chega por mar e rapidamente desaparece a medida a entrada no Canal é realizada, pelo estreito trecho ladeado por bancos de areia. Na perspectiva da terra novamente o Forte rapidamente se esconde na paisagem à medida que a Barra é adentrada e se acessa a vastidão do Canal de Santa Cruz. Ou seja, a função do Forte está mesmo relacionada a quem chega pelo mar. O baluarte leste do Forte Orange se destaca

no front marítimo de longe, assim que a manobra para acesso na Barra de Itamaracá é iniciada.

Adentrando a Barra, porém, não é possível mais ter visualização do Forte Orange a partir de uma embarcação no Canal de Santa Cruz. Em contrapartida, a estrutura da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, no alto de Vila Velha, se apresenta na margem norte da paisagem costeira, no território insular.

Passando o Forte, a artilharia da Vila de Nossa Senhora da Conceição deveria responder a ofensiva. Se invertermos a lógica e pensarmos em uma embarcação inimiga que, por ter entrado pela Barra de Catuama, teria que primeiro passar pelo reduto dos Marcos, já no limite da zona portuária principal do Canal, depois vencer a artilharia da Vila de Nossa Senhora da Conceição e só depois chegar ao confronto com o Forte Orange. Somente vencendo estas etapas é que o controle da Barra sul do Canal de Santa Cruz estaria realmente efetivado. Importante lembrar que é recorrente na descrição técnica do Forte Orange, elaboradas pelos cronistas do século XVII, a informação de que qualquer navio que deseje entrar pela Barra do Canal estaria exposto a artilharia do reduto.



Figura 234 - O Forte Orange defende a entrada da Barra de Itamaracá. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 236 - Entrada da barra de Itamaracá a partir de um dos baluartes do Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.



Figura 235 - O Forte Orange e a entrada da barra. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 237 - Forte Orange de Itamaracá (na verdade Fortaleza de Santa Cruz). Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 238 - Artilharia do Forte em relação a entrada da Barra. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)



Figura 239 - O Forte Orange na entrada da Barra. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135908/ 297282)



Figura 240 - O Forte Orange na entrada da Barra. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135908/ 297282)



Figura 241 - A entrada do Forte português. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)



Figura 242 - Turista em visita as estruturas do forte. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136026/296602)

Apesar da intensa quantidade de registros sobre o Forte Orange durante o período holandês, é importante dizer que existia um reduto português no entorno desse forte com atuação anterior a 1630. Essa informação foi apresentada por José Luís da Mota Menezes na introdução do livro de Manuel Correia de Andrade (1999) intitulado ‘Itamaracá: uma capitania frustrada’ que usou como base para afirmativa pesquisa documental e informação cartográfica. Esse forte deve ter sido “construído ao mesmo tempo em que o fortim de Catuama e ficava na restinga, com o nome de forte de Santa Cruz. Um em cada entrada do braço de mar do Canal de Santa Cruz. Não há comentários sobre o material de construção empregado, mas provavelmente era de alvenaria de pedra e cal.” (BARTHEL,2007, p.32).

A pesquisa realizada por Stela Barthel indica que desde a década de 1620 existe certa quantidade de solicitações para otimização e realização de melhorias nesse reduto (BARTHEL, 2007, p.32). Apesar disto, porém, a intensificação das investidas holandesas, a partir de 1630, inviabilizaram que tais melhorias fossem realizadas e a tomada definitiva do território insular pelos inimigos mitigou as iniciativas portuguesas, já que os holandeses se aquartelaram nesse local inicialmente. Nas palavras de Barthel:

Quando atacou a ilha pela primeira vez e não conseguiu tomar a Vila de Nossa Senhora da Conceição, o governador holandês Waerdenburch mandou construir um forte numa restinga, como uma fortificação provisória. Seria bem próximo a este forte luso-brasileiro, que deve ter sido tomado e

destruído pelos holandeses na ocasião em que foi construído o forte Orange ou quando foi tomada a Vila de Nossa Senhora da Conceição. (BARTHEL, 2007, p.32)

O início do planejamento da fortificação holandesa remonta ao ano de 1630, quando estes conseguem efetivar-se na Ilha e de lá iniciam a articulação para sobrepujar todo o território insular. Poucos meses após o início da obra em maio de 1631 já estavam de pé a primeira estrutura, quadrada e com quatro baluartes. Este embrião foi construído, com base nos estudos arqueológicos, a partir de uma variação da taipa de pilão (comum em construções do período) conhecida como ‘torrão’, esta “que usou armações de galhos de madeira e palha para estabilização, como se fosse um tipo de estuque.” (BARTHEL, 2007, p.34).

Genericamente, a estrutura do Forte Orange aparece sempre descrito (nas iconografias e nos relatos) com formato similar: quatro baluartes unidos por cortinas reforçadas; eventualmente o hornaveque⁴¹ é representado. Algumas iconografias, principalmente do período pós invasão holandesa, incluem também outros redutos de militares ao redor do Forte, que deveriam servir de elementos de apoio ao mesmo (figuras 243 e 244).

⁴¹ Estrutura de potencialização da defesa, construído na parte externa de fortificações.



Figura 243 - Recorte do desenho possivelmente realizado por Georg Marcgraf representando a Ilha de Itamaracá na década de 1640 (figura 317). Fonte: Rijks Museum.



Figura 244 - Recorte do desenho de título 'Forte d'Oranges; Forte Guglielmo; Fortezza di porto Calvo; Forte Giselingh. Fortezza del Puntal' representa o Forte Orange e outros fortes do Brasil; datado do século XII. (figura 312). Fonte: Europeana.eu.

Existe um desenho datado de 1729 atribuído a Peter Aa depositado na Biblioteca Nacional de Veneza que mostra o Forte e seus arredores em Itamaracá. Em primeiro plano aparece o Forte de Itamaracá com estruturas bastante elaboradas, ao redor do mesmo encontra-se uma intensa atividade nos espaços marítimos, com embarcações de diversos tipos e tamanhos, pescadores e ribeirinhos. Ao fundo (lado esquerdo), no topo do morro, existem algumas casas com a indicação, na legenda, de pertencerem à Vila de Nossa Senhora da Conceição, os acessos também são indicados. A estrutura do Forte chama a atenção pela complexidade arquitetônica representada, com muitas dependências adjacentes; várias partes, ao que parece, eram realmente compostas de madeira.



Figura 245 - La ville de Itamaraca dans le Bresil. A autoria de Peter Aa datado de 1729.⁴²

Geralmente a cartografia holandesa aponta o Forte Orange de forma extremamente similar. Como características gerais temos a forma quadrangular composta por um baluarte em cada vértice, cercado por fossos rasos e paliçadas. Além disso, a praça de armas com as construções internas era posicionada em paralelo a cortina da muralha. O hornaveque também é constantemente representado, apesar de não terem sido encontrados vestígios materiais dessas estruturas nas escavações arqueológicas. Sobre esse elemento, Marcos Albuquerque destaca que

Na face em que é representada a presença do hornaveque, na planta holandesa, utilizamos vários procedimentos: escavação manual, mecânica, magnetométrica e radar de solo (GPR). Com nenhum dos procedimentos foram encontrados vestígios dessa estrutura de defesa externa. Surgem, portanto, três possibilidades: 1 – O hornaveque nunca chegou a ser construído pelos holandeses, apesar de representado. 2 – A sua construção foi em madeira, suspensa, de modo que não deixou vestígios. 3 – Movimentação de terra no exterior do forte, ao longo dos séculos, destruiu os vestígios dessa estrutura. (ALBUQUERQUE, 2010, p.51).

Após inúmeras batalhas empreendidas entre a resistência portuguesa e as tropas holandesas, o controle sobre o território do Brasil passa a ser progressivamente retomado pela Coroa Portuguesa. A reconquista definitiva da Ilha de Itamaracá por

⁴² <https://www.europeana.eu/pt/item/447/GEO0023640>. Acesso em 13/12/2020

parte dos luso-brasileiros ocorreu de fato em 1654, antes disso os holandeses ainda se aquartelavam no Forte Orange, um dos últimos reduto retomado ao norte de Recife. A partir desse momento o Forte passou por significativas modificações em suas estruturas, que otimizaram seu poder bélico, mantendo-se parte do esquema original holandês (estrutura estrelada com quatro baluartes).

Também como consequência da retomada, o nome da fortificação foi alterado para Fortaleza de Santa Cruz, em referência ao antigo forte existente na região. (ALBUQUERQUE, 2009, p.44). Apesar da grande semelhança morfológica, Marcos Albuquerque ressalta que a cota positiva da fortaleza hoje de pé nada tem que seja das antigas estruturas do forte holandês, este que se encontra abaixo das atuais estruturas e foi evidenciado por pesquisas arqueológicas no início dos anos 2000. (ALBUQUERQUE, 2009, p.44). No que diz respeito a estratigrafia, Marcos Albuquerque lembra que a ação dos intemperismos (deposição de areia pelo vento, ação das águas) não favoreceu a composição de uma distinção nítida entre as ocupações holandesas e portuguesas, isso intensificou-se pelas sucessivas reformas empreendidas no local desde o século XVII que devem ter modificado a deposição original do solo (ALBUQUERQUE, 2009, p.44)

Stela Barthel indica que em 1687 uma ordem régia definia que todas as pedras que viessem de Portugal como lastro para embarcações fossem direcionadas a Itamaracá para otimização das muralhas do forte, que agora deveriam ser construídas de pedra e cal (BARTHEL, 2007, p.105). Durante o século XVIII, diversas reformas foram também sendo empreendidas. Para Marcos Albuquerque, boa parte da matéria prima empregada na construção do forte luso-brasileiro foi acessado dentro da própria Ilha já que eram abundantes jazidas de pedra calcária e também era intensa o processamento da cal em fornos espalhados na barra sul. (ALBUQUERQUE, 2009, p.46)

A situação da Ilha não favoreceu que as estruturas da Fortaleza fossem mantidas em bom estado e o mesmo chegou ao século XX em ruínas (urbanização insipiente, ausência de atividade portuária em escala comercial e a mitigação da ameaça estrangeira constante nos tempos coloniais). A partir da década de 1980 o Exército brasileiro juntamente com entidades de proteção ao patrimônio cultural empreende reformas no Forte com o objetivo de estabilizar suas estruturas. De acordo com Marcos Albuquerque:

A escavação arqueológica ali realizada demonstrou que durante certo período, tropas luso-brasileiras ocuparam as instalações do Forte Orange, abandonado pelos holandeses. Uma ocupação que se prolongou nos séculos subsequentes, entremeando períodos de intensa atividade construtiva da nova fortaleza, com períodos de quase abandono. (ALBUQUERQUE, 2009, p.41)

Existe uma certa quantidade de referências, no Arquivo Histórico Ultramarino e nas Ordens Régias da Capitania de Itamaracá, requisitando reformas nas estruturas da Fortaleza de Santa Cruz a partir da rendição dos holandeses até o século XVIII. Em um deles, datado de 1704, é possível encontrar uma resposta de Catarina de Bragança, que despachava como Infanta de Portugal, a uma solicitação de recursos requerida pelo Provedor da Fazenda da Capitania de Itamaracá. No documento a Regente descreve a obra em andamento e indica outras providencias, além de reforçar a importância estratégica da Fortaleza:

Registro da carta da Rainha ao Provedor João Lopes Vidal acerca da [ilegível] do forte e praça de artilheiros.

Provedor da Fazenda da Capitania de Itamaracá, Eu a Rainha da Grã Bretanha Infanta de Portugal vos envio [ilegível] saudar [ilegível] a vossa carta de vinte de março deste ano em que dais conta da [ilegível] em que se acha a Fortaleza Santa Cruz [ilegível]. Despesa que na sua ratificação se está fazendo, como também nas duas praças de artilheiros que o Governador de Pernambuco mandou acrescentar nessa fortaleza e pareceu-me [ilegível] que ao dito Governador se escreve aprovando-lhe tudo o que mandou dispor sobre a obra dessa fortaleza como também o mandar assentar praça a esses artilheiros por [ilegível] muy necessário para a defesa dessa praça de que vos aviso para serdes assim entendido o que nesta parte se ordena e executardes o que nesta particular tenho [ilegível] escrito em Lisboa a seis de Agosto de 1704.⁴³

No Arquivo Histórico Ultramarino existe uma carta datada de 1726 “sobre a visita feita à fortaleza de Santa Cruz, informando o pouco adiantamento da obra apesar do dinheiro gasto pela Fazenda Real.”⁴⁴ Em 1784, mais de 50 anos depois, um outro documento enviado a Rainha D. Maria I solicita “a reforma da fortaleza de Santa Cruz na capitania de Itamaracá.”⁴⁵

Durante a maior parte do tempo ativo, o reduto esteve inserido dentro da lógica militar portuguesa com o nome de Fortaleza de Santa Cruz. Apesar deste fato, se perpetuou no imaginário social o título Forte Orange, que hoje acaba sendo o nome turístico do local apesar dos pouco mais de vinte anos de presença holandesa no reduto. Parece que o reforço de uma memória holandesa prevaleceu no discurso oficial. Sobre o assunto, Marcos Albuquerque descontrai: “praticamente tudo, cuja origem se perdeu nas

⁴³ APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 1.

⁴⁴ AHU_CU_015, Cx. 34, D. 3149.

⁴⁵ AHU_CU_015, Cx. 151, D. 10959.

brumas do passado, é atribuído, no Sul, aos jesuítas, e no Nordeste, aos holandeses.” (ALBUQUERQUE, 2009, p.39)

4.2.1. As escavações arqueológicas.

Como já foi mencionado, as escavações arqueológicas empreendidas pelo Laboratório de Arqueologia da UFPE nas instalações do reduto evidenciaram dois momentos distintos em relação a sua ocupação. Apesar disso, a sua função bélico-marítima se manteve como elo, além de algumas características em relação ao seu traçado. Inicialmente temos o Forte Orange, construção holandesa que tem estruturas atualmente abaixo da Fortaleza de Santa Cruz. Os remanescentes arqueológicos relacionadas a cada um dos fortes foram evidenciadas e discutidas na produção das últimas duas décadas pelo arqueólogo Marcos Albuquerque, coordenador dos trabalhos de campo. Inicialmente vale frisar novamente que a cota positiva das estruturas remanescentes é totalmente luso-brasileira, enquanto que o forte holandês encontra-se completamente na cota negativa.

A porta principal de entrada no reduto, por exemplo, apresenta uma distinção significativa nas duas estruturas. No Forte Orange a entrada encontrava-se voltada para o mar, o que poderia deixar a posição vulnerável a ataques marítimos diretos. Isso se justifica, na ótica de Marcos Albuquerque, pelo fato de que era prática comum entre os holandeses manter sua armada ancorada na frente dos fortes (ALBUQUERQUE, 2010, p.45). A característica de se manter navios com potencial de artilharia ancorados próximos a regiões portuárias foi apontada por Brad Duncan ao abordar que no complexo portuário de Queenscliff essa era uma prática usual. (DUNCAN, 2006, p.101)

Voltando para o Forte Orange, a porta holandesa foi localizada no terrapleno sul de uma das cortinas do forte português, a voltada diretamente para o oceano (leste). A relevância do achado é exposta por Stela Barthel “É a única porta original de um forte holandês que existe no mundo, o que aumenta a sua importância enquanto achado arqueológico.” (BARTHEL, 2007, p.139)

Depois da retirada de toneladas de sedimento, como destacou Marcos Albuquerque, evidenciou-se “uma porta monumental, como descreveram os holandeses, em pedra” (ALBUQUERQUE, 2010, p.50). Enquanto na Fortaleza de Santa Cruz a entrada principal está localizada na cortina leste da estrutura, ainda assim voltada para a

entrada da barra, porém menos exposta ao risco marítimo de quem vem chegando pelo mar. (ALBUQUERQUE, 2010, p.45).

Uma outra estrutura significativa relacionada ao forte holandês diz respeito as muralhas em terra encontradas abaixo do terrapleno sul da fortificação lusa. A estrutura era composta por uma base argiloso-arenosa onde se fixou a paliçada de madeira articulada com ferro para garantir a estrutura defensiva em uma das versões mais antigas do Forte Orange. No resumo de Marcos Albuquerque:

A escavação arqueológica do Forte Orange permitiu ainda conhecer-se a estrutura das muralhas holandesas, erguidas em terra, entremeada de ramagens. Foi possível também reconstituir-se a extensão e altura daquelas muralhas, cujos parapeitos eram reforçados por uma estrutura em madeira. (ALBUQUERQUE, 2012, p.31)

As rampas de acesso dos baluartes até a praça de armas também apresentam diferenças nas duas estruturas. No Forte Orange existem apenas duas, posicionadas uma em sentido oposto a outra, enquanto que na Fortaleza de Santa Cruz quatro rampas foram identificadas por Marcos Albuquerque, uma em cada baluarte. A localização da casa de pólvora e quartéis também apresentam significativas diferenças. (ALBUQUERQUE, 2010, p.45).

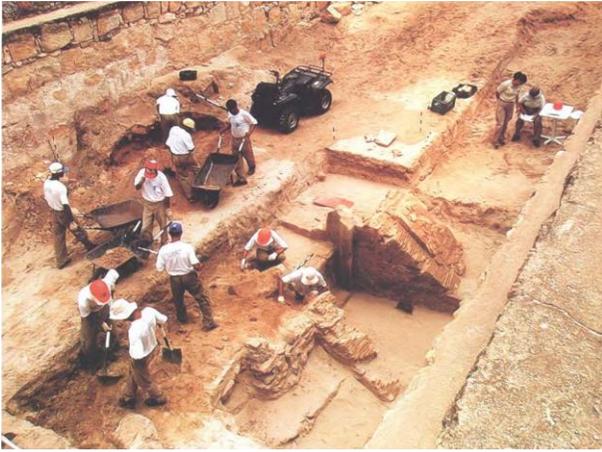


Figura 246 - Porta do Forte holandês.⁴⁶



Figura 248 - Restos do Forte holandês escavado.⁴⁸



Figura 247 - Porta do Forte holandês.⁴⁷



Figura 249 - Restos do Forte holandês escavado.⁴⁹

⁴⁶ <http://www.brasilarqueologico.com.br>

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ <http://www.brasilarqueologico.com.br>

⁴⁹ Idem.

Albuquerque indica que chegou a conclusão de que estaria de fato escavando o Forte Orange holandês quando percebeu pela estratigrafia exposta a ocorrência de grandes valas na praça de armas da Fortaleza de Santa Cruz. Estas, na medida em que as escavações avançavam, começaram a compor lógica geométrica compatível com as estruturas do forte holandês, a partir do que se sabia pelos dados cartográficos. O prosseguimento das pesquisas constatou que se tratavam dos alicerces dos quartéis holandeses (ALBUQUERQUE, 2010).

Durante as escavações na praça de armas também foi possível identificar as estruturas da casa de pólvora e do poço. A primeira, que será objeto de análise posterior, foi construída “com tijolos importados da Holanda, que provavelmente vinham como lastro de navios, estava completamente soterrada.” (ALBUQUERQUE, 2010, p.48). Já em relação ao poço foram identificadas duas estruturas. O de construção luso-brasileira apresenta-se na cota positiva do solo, se observaram alguns tijolos holandeses em sua composição de subsuperfície, que Marcos Albuquerque associou ao reaproveitamento de material construtivo. Está localizado no centro geométrico da Praça de Armas da Fortaleza de Santa Cruz.

O segundo poço, de origem holandesa, foi evidenciado com o prosseguimento das escavações e era composto por um barril de madeira calçado por pedras e tijolos.⁵⁰ Ainda existiam vestígios da madeira que revestia o início do poço e material arqueológico proveniente de descarte foi identificado no seu interior. (ALBUQUERQUE, 2010, p.48). Marcos Albuquerque (2010) destaca que este poço não estava localizado no centro geométrico da Praça de Armas atual, o que o levou a concluir que as dimensões dos dois fortes apresentavam significativa diferença, hipótese comprovada com o prosseguir das pesquisas arqueológicas. De acordo com Stela Barthel “O poço holandês localizava-se no centro do perímetro do forte holandês, que era menor que o da fortaleza luso-brasileira. Por isto, encontra-se deslocado em relação à atual Praça de Armas, não longe do poço luso-brasileiro, que se encontra visível.” (BARTHEL, 2007, p.137)

⁵⁰ Marcos Albuquerque (2010) ressalta que foi realizado acompanhamento químico da qualidade da água e ela era compatível com o exigido pela OMS para consumo na época da pesquisa.



Figura 250 - Poço português.⁵¹



Figura 252 - Poço holandês.⁵³

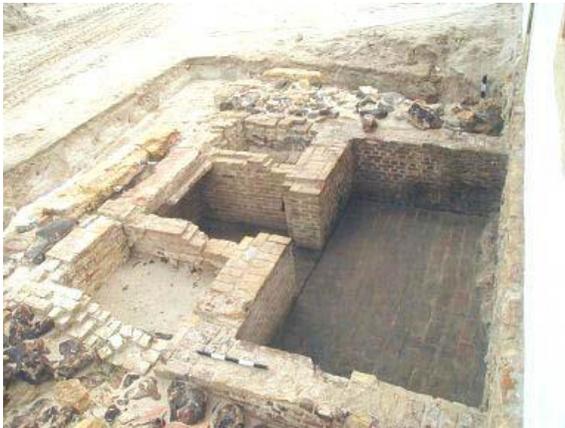


Figura 251 - Casa de pólvora do Forte holandês⁵²



Figura 253 - Casa de pólvora do Forte holandês.⁵⁴

⁵¹ Fonte: <http://www.brasilarqueologico.com.br>

⁵² Idem.

⁵³ <http://www.brasilarqueologico.com.br>

⁵⁴ Idem.

De acordo com Stela Barthel, a casa de pólvora da estrutura holandesa começou a ser evidenciada já nos primeiros centímetros após da escavação. Esse elemento tem função chave dentro da lógica militar de uma fortificação e deveria estar localizada num ponto de fácil acesso dentro da praça de armas, mas também longe de umidade (BARTHEL, 2007, p.127). Para Marcos Albuquerque: “Uma casa de pólvora de paredes em tijolos, reforçada externamente por uma segunda parede em pedras. O piso em tijolos, recebia à época uma camada de carvão, cuja função estava também associada à evitar a umidade.” (ALBUQUERQUE, 2007, p.52).

Abaixo da praça de armas do forte português também foram encontrados os quartéis que compunham a praça de armas do reduto holandês. Stela Barthel explica que a principal diferença construtiva dos quartéis, excetuando a localização diferente, em relação a fortificação luso-brasileira é que os quartéis holandeses localizam-se separados da contra muralha do forte, enquanto que na Fortaleza de Santa Cruz os quartéis são adjacentes a contra muralha (BARTHEL, 2007, p.134). Pela conclusão de Marcos Albuquerque “Los cuarteles fueron construidos con piedra (caliza y arenisca) obtenida em la propia isla. Sus paredes estaban enlucidas y encaladas de blanco. Aparecían cubiertos de tejas y el suelo estaba revestido con ladrillos.” (ALBUQUERQUE, 2006, p.124)

O esquema a seguir aponta algumas das principais estruturas arqueológicas evidenciadas do reduto holandês em relação a fortificação portuguesa. Nela podemos visualizar melhor o que vem sendo argumentado até agora a partir da vasta literatura arqueológica sobre o tema: a porta holandesa localizada na cortina leste (mais exposto ao mar) em comparação a porta do forte português; o poço para captação de água que também divergia em relação a localização nas duas estruturas.

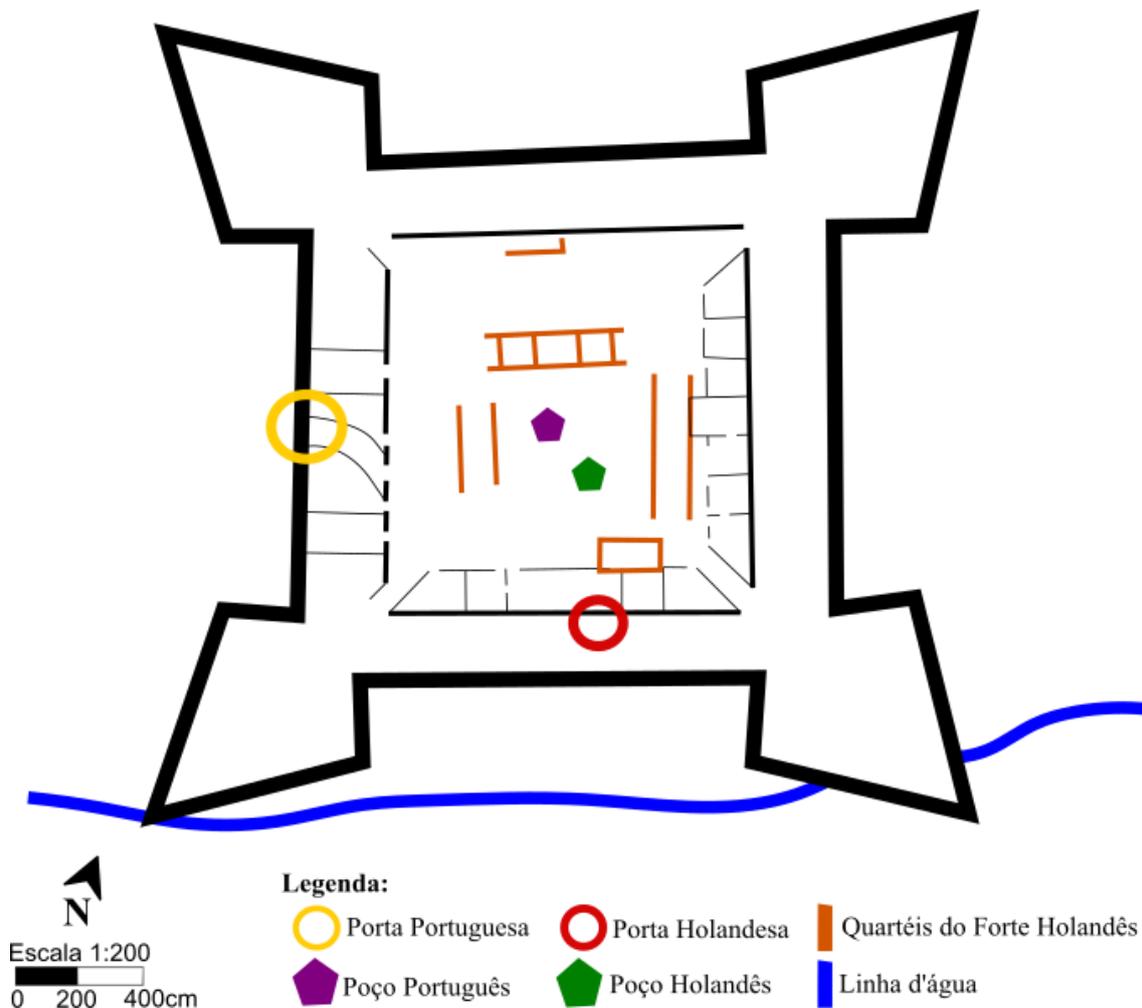


Figura 254 - Principais elementos referentes as escavações no Forte Orange. Elaborado por Amanda Barreto. Fonte: Modificado de BARTHEL, 2007.

As estruturas dos dois fortes estiveram circunscritas uma em relação a outra. Ou seja, apenas uma das cortinas do forte holandês esteve alinhado com a construção portuguesa; justamente onde estava localizada a porta da primeira estrutura, na cortina leste. O Forte Orange, por apresentar menor dimensão, encontra-se literalmente dentro do forte português. Apesar do não reaproveitamento dos remanescentes arquitetônicos de uma estrutura em relação a outra, apenas materiais construtivos. Nas palavras de Albuquerque:

No conjunto, duas faces do forte holandês puderam ser parcialmente recuperadas: a face voltada para o Canal de Santa Cruz, correspondente a fachada principal do forte e a face voltada para o oeste, para o interior da ilha, disposta a 90° em relação à primeira. De modo análogo a porta do forte holandês, essa segunda face da muralha também se encontra circunscrita entre a muralha e contra muralha do forte português. Ou seja, o forte português foi construído não “encamisando” o forte holandês e sim ampliando as suas dimensões, que o incorporou entre suas muralhas e o Forte Orange, de construção holandesa. (ALBUQUERQUE, 2010, p.50)

A fortaleza portuguesa, significativamente maior que a holandesa, recebeu o nome de Fortaleza de Santa Cruz em referência também ao antigo reduto existente no local antes da efetivação neerlandesa. Dito isto, Marcos Albuquerque destaca as especificidades das estruturas arqueológicas remanescentes. Levando em consideração que a própria porta de entrada no forte era localizada em quadrantes diferentes, toda a estrutura interna da mesma também apresenta diferenciações. Para Marcos Albuquerque (2012) a rotação de 90° na posição da porta também rotacionou muitas das estruturas internas nessa mesma proporção, ao menos as destacadas na pesquisa arqueológica (quartéis, alojamentos).

Também se evidenciou o reaproveitamento de material construtivo quando no poço e na Casa pólvora da Fortaleza de Santa Cruz foram encontradas partes da construção realizadas com tijolos holandeses intercalados as técnicas construtivas portuguesas. Na parte externa do forte português também foram encontradas bermas construídas a partir de grandes pedras calcárias que aparentemente serviram de base para o alicerce do forte. A capela que hoje compõe a parte interna da fortificação foi construída aproveitando-se as estruturas dos antigos quartéis, portugueses, em momento posterior de ocupação possivelmente no século XIX.

O conjunto de artefatos expostos durante as escavações no Forte Orange evidenciam também o cotidiano nas dependências do reduto. Lógico que pela sua função militar o acervo é composto em grande parte por petrechos bélicos, armas e munições principalmente. Além disso, materiais utilitários como faianças, grés, vidro, cachimbos e cerâmica foram localizados em grande volume a partir dos processos de peneiramento do sedimento proveniente da praça de armas, dos terraplenos e da área externa ao forte. Alguns esqueletos de oficiais luso-brasileiros também foram evidenciados durante a escavação.

Um acervo que reúne tanto peças do sistema de defesa propriamente dito, como armas brancas e de fogo, munições, palamentas, etc., quanto peças do cotidiano 'doméstico' das tropas, representado pela louça e tralha de cozinha. Moedas perdidas e talvez escondidas (conjunto de moedas reunido) que abrangem desde as primeiras décadas do século XVII ao século XIX. (ALBUQUERQUE, 2007, p.54)

Por conta das características stratigráficas do local, intensamente influenciada pela dinâmica das marés e pelo revolvimento proporcionado pelas sucessivas reformas, Marcos Albuquerque argumenta sobre a dificuldade de se discutir quem realmente usou aqueles materiais. Mesmo estabelecendo-se uma cronologia para as peças, na percepção

do pesquisador, essa interpretação estaria comprometida já que a disponibilidade desses artefatos era limitada, o que gerava circulação e reaproveitamento nos tempos coloniais. Ou seja, por não existir uma estratigrafia definida em relação a ocupação holandesa e a portuguesa atrelado as especificidades da circulação dos produtos, estes poderiam estar relacionados tanto ao contexto luso quanto batavo. Nas palavras do autor:

Não seria sensato pensar que, por ocasião da ocupação holandesa em Pernambuco, sobretudo por ocasião da marcha para tomar a Vila da Conceição, hoje “Vila Velha”, fossem procuradas casas comerciais para adquirir louça, munição etc., a prática comum era inegavelmente o saque. O reflexo arqueológico dessa prática é a impossibilidade de se afirmar que a presença de uma faiança portuguesa, por exemplo, não tivesse sido utilizada pelos holandeses. Essa afirmação, entretanto, seria viável caso a estratigrafia não tivesse sido perturbada. (ALBUQUERQUE, 2012, p.34)

Pelos dados arqueológicos resgatados, foi possível estabelecer que o arsenal de que dispunha o forte era significativo. Armas brancas como punhais, facas, ponta de lança e alabarda⁵⁵, comuns entre os soldados holandeses, compunham o conjunto de artefatos (AMORIM, 2004). Pela análise de Stela Barthel “Várias armas brancas foram encontradas em locais diferentes da Praça de Armas, mas numa das rampas, foi recuperado um punhal com o cabo trabalhado.” (BARTHEL, 2007, p.132). No que diz respeito as armas de fogo, Raquel Silva (2004) indicou uma grande diversidade de projéteis com diferentes diâmetros e marcas de utilização, empregadas desde em mosquete até canhões.

Durante o processo de rendição dos holandeses, os administradores locais instigaram a elaboração de um inventario de todo o arsenal presente nos fortes e redutos deixado pelos holandeses. O manuscrito holandês, analisado por José Antônio Gonsalves de Mello (2017), aponta a preocupação das forças militares e dos governantes em tomar ciência da situação de suas unidades, além de atestar a diversidade de peças de artilharia que circulavam entre as fortificações. Para o Forte Orange, por exemplo, existe a citação a pelo menos seis peças de bronze o oito de ferro no que diz respeito a artilharia de menor calibre. (MELLO, 2017, p.290)

Dentre a intensa variedade de vestígios arqueológicos que foram resgatados durante as escavações do Forte Orange, as faianças se sobressaem. Esse material foi analisado por Maria Eleonora Curado em sua dissertação de mestrado que apontou uma cronologia relativa a produção e circulação desses itens desde o século XVI ao XIX.

⁵⁵ Sobre esse artefato em específico, Stela Barthel acrescenta: “Mas a descoberta considerada mais importante foi uma alabarda de ferro, uma arma ainda da época medieval, que é formada por uma haste alongada no fim da qual é colocada uma lâmina em forma de meia-lua.” (BARTHEL, 2007, p.130)

Pautada nos atributos morfológicos e após análises químicas e microscópicas minuciosas, a pesquisadora concluiu “se tratar de um material bastante heterogêneo do ponto de vista técnico e estilístico.” (CURADO, 2010, p.90).

Maria Eleonora Curado aponta que também foram encontradas, além das portuguesas, faianças italianas e holandesas. Para as primeiras, a pesquisadora estabelece a produção entre 1590 e 1610 e justifica sua presença no forte já que nesse período Portugal era também consumidor do produto italiano. A faiança holandesa chama especial atenção da pesquisadora pois foram identificadas algumas poucas peças. A problemática levantada diz respeito ao fato de que a produção de faiança na região dos Países Baixos é posterior ao período de ocupação holandesa no nordeste do Brasil, o que pode denotar a prática de algum tipo de relação não oficial ocorrendo no local. (CURADO, 2010, p.94)

A estrutura do forte interage com a água em muitos aspectos, tanto por conta de sua localização em um istmo, quanto pela disponibilidade de água apropriada ao consumo no local. Isso se expressa quando, na parte externado forte são construídas bases reforçadas em seus alicerces para minimizar o impacto das enchentes do rio, ou a base de pedra localizada entre o reduto e o mar que deveria tanto otimizar o fosso quanto conter a força das marés.

A água do mar escorre da estrutura do forte carregando consigo o sedimento dos terraplenos após períodos de maré alta (ALBUQUERQUE, 2009, p.42). Quando observadas as imagens da escavação percebe-se a equipe de Marcos Albuquerque muitas vezes executando suas atividades emergidos em alguns centímetros de água do mar e das fontes subterrâneas. Não apenas pelas suas características locais e sua funcionalidade que o Forte Orange é um forte marítimo, a influência do mar condiciona inclusive sua conservação e preservação.

4.3. A ‘Trilha dos Holandeses’ e os caminhos da Ilha.

Tendo em vista que a Vila de Nossa Senhora da Conceição e o Forte Orange compunham os principais elementos em terra relacionados a atividade portuária na Barra de Itamaracá nos primeiros séculos da colonização, a existência de uma rota unindo as estruturas parece óbvia. Seguramente estes dois contextos são os que mais imprimem sua imponência na paisagem marítima no estuário sul do Canal de Santa Cruz. Já falamos nesta tese que a relação entre a Vila de Nossa Senhora da Conceição e

o Forte Orange era importante e como em vários momentos da história da Ilha esta interação é destacada.

Cerca de dois quilômetros separam a Vila do reduto militar, esse trecho poderia ser feito por diversos caminhos espalhados pelo interior da Ilha. O mais curto deles, realizado quase na faixa de praia pelo mangue, é hoje uma conhecida rota turística em Itamaracá intitulada como ‘Trilha dos Holandeses’. Essa, como outras rotas na Ilha, garantia a capilaridade da circulação entre os engenhos, os currais de pesca, as plantações no interior do território insular, nascentes de água potável, salinas, entre outros elementos. A análise da cartografia histórica sobre a Ilha de Itamaracá mostra que muitos destes caminhos eram registrados nas iconografias.

No contexto da dominação holandesa, esses caminhos ganharam significativa importância; já que conhecer e dominá-los poderia fazer a diferença em um cerco, por exemplo. Esse foi o caso das disputas pela conquista da Ilha realizadas entre holandeses e portugueses na década de 1630, onde por anos, ao mesmo tempo em que os holandeses se mantinham no Forte Orange, os portugueses ocupavam Vila de N. Sr. da Conceição. Isto só poderia ser viável se pensarmos que a comunicação dos portugueses com o continente (em tempos de cerco a Vila de N. S. da Conceição, com a entrada da barra obstruída) deveria ser realizada pela Vila de Igarassu o Itapissuma, que possuía ligação com Recife, Olinda e Goiana independente da rota marítima.

Muitas dessas rotas tinham o Forte Orange e a Vila de Nossa Senhora da Conceição como pontos de confluência; dada a importância destes elementos para a gestão da governança local e, conseqüentemente, para a conformação da paisagem portuária. Como constatou Stela Barthel:

Na época da ocupação holandesa, a principal via de acesso era o Canal de Santa Cruz, mas havia caminhos que ligavam o edifício aos outros pontos da ilha, identificados através de fotografias aéreas e da iconografia da época, conhecidos como “A trilha dos Holandeses”. Um deles levava à Vila Schkoppe, através da beira-canal, por dentro do mangue e outro contornava o morro da Baliza. (BARTHEL, 2007, p.15)

Para Brad Duncan (2006) entender como funcionava a logística das rotas em terra é componente fundamental para composição de uma paisagem marítima. As rotas, trilhas e caminhos fornecem conexões entre distâncias e são pontos de atividade que oferecem movimento e impõem uma dinâmica a paisagem cultural. Isto ocorre em diversas escalas segundo Brad Duncan, em terra ou mar; ou seja, tanto como em terra, uma embarcação que desejasse explorar uma determinada área, precisava conhecer as

rotas marítimas ou, através da experiência adquirida, saber por onde seguir no local. Em resumo, “Routes are importante landscape componentes (Evans, 1999), and not only provide connections through the landscape, but are in themselves centres of activity that are imbued with meaning and tangible substance.” (DUNCAN, 2006, p.24)

A iconografia de título ‘Kaart van de kust van Pernambuco em eiland Itamaracá’ elaborada em 1647 por Salomon Savery encena um amplo panorama entre as Capitânicas de Pernambuco e de Itamaracá (figura 316). O recorte que apresentaremos em seguida (figura 255) refere-se ao trecho dessa imagem em que se destaca a Ilha de Itamaracá. Na iconografia em tela, apresenta-se um detalhamento dos caminhos no litoral de forma meticulosa. A partir da Vila de Nossa Senhora da Conceição se dispersa uma rede de articulação entre os lugares significativos da Ilha de Itamaracá com caminhos indicados por um pontilhado que se conectam a células de ramificação. A malha abrange todo o espaço insular: a passagem de Itapissuma com os engenhos a oeste; o fortim da Catuama no extremo norte da Ilha; os povoados de Jaguaribe e Pilar, ao leste na face oceânica da Ilha. Estas conexões representam elementos que atestam a capilaridade e a abrangência dos caminhos internos de Itamaracá.

A rota turística atualmente conhecida como ‘Trilha dos Holandeses’ é representada no desenho. O pontilhado indicado na iconografia que vai, a partir da Vila de Nossa Senhora da Conceição, em direção ao leste conecta-a ao Forte Orange pelo litoral. Para tal seria preciso, porém, que se atravessasse o Rio Paripe, que na iconografia aparece com seu nome antigo: Carapitangi. Próximo ao trecho do pontilhado que indica a Trilha dos Holandeses, nos arredores de Vila de N. S. C., existe a indicação de uma âncora que representa o local onde ocorriam as rotinas portuárias.



Figura 255 - Recorte da 'Kaart van de kust van Pernambuco em eiland Itamaracá' elaborado por Salomon Savery em 1647. Fonte: Rijks Museum.⁵⁶

A necessidade de se conhecer os caminhos que ligam os espaços na terra se configuram igualmente importantes à demanda pelo mapeamento das rotas marítimas em portulanos e roteiros náuticos transoceânicos. Basta pensar que até os dois primeiros séculos da colonização do Brasil, pouco se tinha avançado pela vastidão do território em direção ao 'sertão'. Isso quer dizer que explorar um local desconhecido, estando espremido no litoral e com as distâncias entre os núcleos administrativos e fontes de recursos repletas de perigos naturais desconhecidos e indígenas que certamente ofereceriam resistência à invasão, não era tarefa fácil. Dessa maneira, conhecer os caminhos e mantê-los seguros era primordial. Neste momento podemos lembrar o que apontou Evaldo Cabral de Mello (1978) ao indicar que a principal forma de deslocamento entre Recife, Olinda e outras paragens do Pernambuco colonial se fazia majoritariamente por jangadas utilizando-se da malha fluvial local.

A Trilha dos Holandeses constitui-se em uma trilha estreita por dentro do mangue na beira do Canal de Santa Cruz, bem na curva da entrada da Barra sul. Este caminho deve ter sido utilizado durante os primeiros séculos da colonização tanto pelos

⁵⁶ <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/BI-1892-3415-5>. Acesso em 13/10/2020

agentes europeus quanto pelos caiçaras e colonos. A maior parte do trecho corresponde a uma trilha de areia por entre a vegetação de manguezal e vários pés de caju. Muitos turistas frequentam o local hoje em dia, porém, existem relatos de que pode existir falta de segurança. Uma das características da trilha, primordial para nossa análise, é a sua localização na faixa de praia. Esse caminho corresponde a ligação pela praia entre o Forte Orange e a Vila de N. SR. da Conceição.

Tendo em vista que a vila se localiza já dentro da Barra, também onde se processava maior atividade portuária; e o forte na entrada do estuário do Canal, essa trilha mapeia boa parte do *front* marítimo que nossa pesquisa engloba. O Plano de Preservação de Vila Velha indica que a requalificação do acesso entre a Vila e o Forte, com pavimentação, é uma demanda antiga dos moradores locais; chegou-se a ser elaborado um projeto, porém nunca executado. (GEP, 2010, p.155) Para Marcos Albuquerque, Veleda Lucena e Ricardo Pessoa (2003) a necessidade de uma ligação entre a vila e o forte era óbvia no período colonial:

Sem dúvida havia um sistema de comunicação entre o forte e a vila. Apesar de dispor de suas próprias defesas, os habitantes da Vila Schoppe confiavam no socorro que esperavam do Forte Orange. Não se pode admitir que não houvesse uma comunicação mais direta, que a longa estrada que atravessa toda a Ilha. (ALBUQUERQUE, LUCENA, PESSOA, 2003, p.43)

O Plano de Preservação de Vila Velha também indica um projeto, sob coordenação do Governo do Estado de Pernambuco, da década de 1990 com o título ‘Caminhos da Ilha’ (GEP, 2010, p.157). O Objetivo do projeto era mapear as rotas históricas da Ilha de Itamaracá com a finalidade de atrair turistas ao local e fortalecer a valorização do patrimônio cultural. Neste documento, a atualmente conhecida como ‘Trilha dos Holandeses’ aparece descrita com o nome ‘Trilha do Oitizeiro’ e apresenta a seguinte descrição genérica: “A ‘Trilha do Oitizeiro’ - tem início em Vila Velha e término no Forte Orange. Pode ser utilizada para caminhadas e esporte de aventura. Possui grau de dificuldade intermediário e duração de 2h30, numa extensão média de 2350 m.” (GEP, 2010, p.157)



Figura 256 - Mapeamento do *front* marítimo da 'Trilha dos holandeses'. Seta vermelha aponta Vila Velha e a seta amarela o Forte Orange. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Joana Sant'ana.



Figura 257 - Faixa de praia que corresponde a boa parte da extensão da 'Trilha dos holandeses'. Seta vermelha indica Vila Velha. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.

Uma observação importante que vale ser mencionada é que a trilha só é viável em maré seca. Quando a maré está muito cheia pode ser difícil atravessar alguns pequenos caminhos de água que cruzam o local. Outro aspecto relevante, que percebemos a partir do *tracking* na trilha é que quando já se está próximo do Forte Orange o caminho se afasta da praia e adentra mais ao interior. Isso ocorre próximo ao curso d'água que forma o istmo onde está localizado o Forte, a ausência de uma ponte que viabilize a travessia sob qualquer condição de maré pode justificar o afastamento. Sobre isso, é preciso esclarecer que essa (a atual Trilha dos Holandeses) era apenas um dos caminhos que poderiam ser acessados pelo local. Antes, nos tempos coloniais, também deveriam existir outras rotas que seguissem pela praia nesses últimos 300

metros do percurso. O nome ‘Trilha dos Holandeses’ se insere também no que pontuou Nátalli Emmanuelli Araújo da Silva (2014) ao indicar que desde o século XX se força uma relação com o período holandês pelo discurso institucional sobre o patrimônio e a memória local.

Existe uma grande quantidade de material arqueológico exposto no decorrer da trilha. Os mesmos podem ser encontrados na borda do mar, indo e vindo pelo movimento das ondas; emaranhados nas raízes do mangue, como também adentrando-se no território. São majoritariamente cerâmicas, louça, faiança, moedas, grés, materiais construtivos, ferro, pedaços de cachimbos entre vários outros tipos de artefatos que atestam a intensidade da vida social do local e confirmam o apontado por Leandro Domingues Duran (2008) de que os lugares onde existia maior movimentação marítima se sobressaem em relação quantidade e variabilidade de artefatos arqueológicos. Também existem fornos de cal na trilha que serão melhor abordados no próximo item.



Figura 258 - Tracking na Trilha dos holandeses.

Importante dizer que optamos por realizar a prospecção na trilha a partir da Vila em direção ao Forte. Descendo pela porta principal da Vila de Nossa Senhora da Conceição, próximo a Igreja matriz, logo se poderá avistar o Rio Paripe e a Ponte dos Holandeses. Esse rio desemboca no Canal de Santa Cruz, justamente em uma das áreas de maior movimentação de embarcações, conhecido pelos locais como ‘Porto da vila’. O rio vem do interior da Ilha e é justamente ele que separa a vila de outro morro conhecido hoje como ‘morro das balizas’, de menor proporções, mas que deveria orientar embarcações no período colonial por estar mais próximo a entrada da barra. De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha:

Situado a leste da área protegida do Sítio Histórico de Vila Velha o rio Paripe, possui sua nascente na Mata do Engenho Amparo e sua foz deságua no canal de Santa Cruz, onde se preserva a mata ciliar e a paisagem do manguezal. A área é utilizada pelos moradores da comunidade para pesca e atividades de lazer. (GEP, 2010, p.139-140)

Para a execução da Trilha dos holandeses é necessário atravessar o rio, mesmo que na maré seca a travessia seja possível com algumas dificuldades. Justamente para viabilizar o percurso é que foi construída uma ponte sobre este curso d’água, a apenas cerca de 15 metros da sua desembocadura no Canal de Santa Cruz. Cerca de 20 metros, aproximadamente, separam uma margem da outra.

A ponte é um dos principais marcos turísticos da trilha hoje, talvez por isso ela seja conhecida como “Ponte dos Holandeses”. Não existe qualquer indício de que a estrutura tenha sido de fato construída pelos holandeses, recaindo novamente na questão da forma como as memórias locais foram construídas. A ponte é descrita na documentação e nas iconografias históricas desde as primeiras décadas do século XVII. Em um mapa de João Teixeira Albernaz (figura 185) já existe a indicação da estrutura “cujos vestígios estão ainda aparentes, que fazia a ligação entre a Vila de Nossa Senhora da Conceição e o Morro da Baliza.” (BARTHEL,2007, p.32).

Quando estive em Itamaracá na década de 1810 o comerciante inglês Henry Koster (1942) descreve as estruturas incipientes da ponte que dava acesso a Vila de Nossa Senhora da Conceição. Após realizar o traslado do continente para a Ilha através de uma jangada, Koster verificou que a ponte dava passagem apenas aos pedestres e que tinha estruturas pouco solidas.⁵⁷ Além da observação sobre a ponte em si, Koster aponta

⁵⁷ De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha em meados do século XX seria possível realizar o traslado pela ponte a partir de veículos automotivos: “Edificada nos primeiros anos do século XVIII, mas que ainda funcionava para o trânsito de veículos automotores em 1948.” (GEP, 2010, p.190)

também alguns elementos referentes a moradias próximas à subida que dá acesso a Villa, caracterizando-as como choupanas emaranhadas no mangue:

Deixei os cavalos com Manuel, aguardando a hora da travessia, e acompanhei o homem que me viéra receber. Seguimos por uma ponte construída com vigas separadas e apenas praticável pelos pedestres, e, logo após haver passado algumas choupanas, com mangues diante da porta, subimos a uma colina no cimo da qual está situada a povoação, em forma quadrangular. (KOSTER, 1942, p.339)

Marcus Albuquerque, Veleza Lucena e Ricardo Pessoa (2003), no texto ‘Trilha dos Holandeses: uma avaliação geoarqueológica’, indicam que a trilha foi traçada pelos manguezais e áreas alagadas da faixa de praia por militares, pelo menos desde as primeiras décadas do século XVII. Segundo os autores, o Imperador Dom Pedro II quando visitou a Ilha em 1859 constatou a ponte em ruínas. Sobre as fases construtivas, os autores indicam que deve ter avido uma reforma no século XIX com a construção de uma estrutura de madeira sob os alicerces de pedra; essa estrutura teria sido substituída por outra completamente de madeira construída ao lado das ruínas da ponte histórica. (ALBUQUERQUE, LUCENA, PESSOA, 2003, p. 44) O Plano de Preservação de Vila Velha também aponta que houve reformas no século XX. (GEP, 2010)

Atualmente, o acesso a trilha é realizado por essa ponte de madeira. Restam apenas as ‘cabeças’ da ponte histórica, uma em cada margem. As estruturas mais antigas são justamente as que ficam boa parte do tempo embaixo d’água e são expostas em maré seca; ela é composta por blocos de rocha calcária unidos por argamassa sem destoar do padrão construtivo da Ilha na época. Pelos vestígios ainda remanescentes é possível perceber que as ruínas sofreram sucessivas modificações, sendo que a parte superior contém indícios de construção recente, apontando que houveram processos construtivos diversos ao longo do tempo, como também indica que até pouco tempo atrás a ponte histórica ainda era utilizada.

Tendo em vista a relevância do trecho em questão, elo entre a Vila e o Forte, a necessidade da ponte para transpor o Rio Paripe é latente já que seu volume não permite travessia segura e cômoda em nenhuma condição de maré. Essa demanda ainda hoje se constitui em uma reivindicação da comunidade local pois a má conservação das estruturas de madeira oferece grandes riscos aos transeuntes. Um documento contido nas ‘Ordens Régias da Capitania de Itamaracá’ dá indícios de que essa também era uma preocupação das autoridades locais em 1709; nele o Rei de Portugal reforça a importância das pontes para garantir o trajeto seguro entre a Vila de Nossa Senhora da

Conceição e a Fortaleza de Santa Cruz na Ilha de Itamaracá. O teor da passagem indica que o Rei tinha conhecimento que era necessário, para se chegar até o Forte a partir de Vila N. S. C., transpor dois cursos d'água: o Rio Paripe e o canal que forma o istmo onde está situada a Fortaleza.

Registro da carta de Sua Majestade ao Provedor da Fazenda Real sobre as pontes.

Provedor da Fazenda da Capitania de Itamaracá eu El Rey voz envio muito saudar [ilegível] a vossa carta de vinte de agosto do ano passado em que representais o dano que segue a esse povo de ter impedido a passagem da Vila para a Fortaleza de Santa Cruz pela falta de pontes [ilegível] passarão os dois rios que [ilegível] pertencer [ilegível] depois se acha uma [ilegível] arruinada pareceu-me dizer-vos que o Ouvidor Geral da Paraíba ordeno faça reparar a dita ponte assim como até agora se foi deixado provimento ao ouvidor.⁵⁸

A análise das técnicas construtivas indica que a partir da base até a sua parte mais elevada exprimem-se diversas temporalidades. Os alicerces da ponte estão expostos a ação da maré e muitos materiais construtivos e utilitários podem ser encontrados nos arredores, na interface da terra com o mar. O mais provável, porém, é que a ponte do século XVII tenha sido construída em madeira, com alguns alicerces de pedra. Uma pesquisa subaquática sistemática e uma escavação arqueológica certamente ajudariam a entender melhor a história dessa ponte. Vale mencionar aqui novamente que era justamente neste trecho, nos arredores do rio Paripe, que se concentrava a maior rotina portuária na barra de Itamaracá entres os séculos XVI e XVII.

⁵⁸ APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 1.



Figura 259 - Ponte dos holandeses na foz do Rio Paripe. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 261 - Rio Paripe desemboca no Canal de Santa Cruz no sopé do morro onde está a Vila Velha. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 260 - Rio Paripe com embarcações de pesca. Igreja de Nossa Senhora da Conceição se destaca na parte mais alta do limite da vegetação. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 262 - Na maré seca a vazante do Rio se acentua. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 263 - Pesca através de rede de arrasto é comum entre os moradores locais no rio Paripe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 265 - A base das 'cabeças' da ponte corresponde aos mais antigos da estrutura. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Cecília Barthel. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 264 - Cabeças da 'ponte dos holandeses'. Estruturas superiores correspondem a construções recentes. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Cecília Barthel. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 266 - Restos da ponte histórica no contexto de interface. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 267 - Continuação das estruturas da ponte indicam aprimoramentos ao longo do tempo. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 269 - Realização de registro fotográfico das estruturas da ponte. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Cecília Barthel. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 268 - Perfil da 'cabeça' da ponte. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado. 2020. (9136095/ 295287)



Figura 270 - Vista panorâmica da foz do Rio Paripe com a 'ponte dos holandeses'. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Cecília Barthel.



Figura 271 – Ponte dos holandeses no *front*, aos pés do morro que abriga da Vila de Nossa Senhora da Conceição. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136095/ 295287)

Existe uma outra ruína que pode ser encontrada no percurso da trilha, cerca de 600 metros da ponte, que é conhecida como ‘Casa do Padre Vigário Tenório’. Durante o contexto da Revolução Pernambucana de 1817, o Vigário Tenório⁵⁹ pode ter se refugiado nesse local para fugir da perseguição política (RODRIGUES, 1972). A construção está localizada a poucos metros do mar e parece ter sido também utilizada como capela. O local se encontra a meio caminho entre o Forte e a Vila e atesta para a constante utilização desse percurso. O estado de conservação das estruturas é péssimo e a cada etapa de campo que realizamos no local, pudemos constatar o avanço da deterioração. No Plano de Preservação de Vila Velha é possível ter uma descrição mais específica sobre algumas características arquitetônicas da estrutura, marcada pela tendência neoclássica comum na primeira metade do século XIX:

⁵⁹ Sobre o Vigário Tenório, pároco de Itamaracá, o viajante inglês Henry Koster assim o caracterizou na década de 1810: “A paróquia de Itamaracá, há alguns anos, é abençoada pela presença do atual Vigário, Pedro de Souza Tenório. Seu mérito foi proclamado pelo Governador, a quem serviu como capelão, e de cuja intervenção junto ao Príncipe Regente resultou a obtenção do seu presente cargo.” (KOSTER, 1942, p.345) Henry Koster menciona o Padre como uma pessoa muito querida na Vila de Nossa Senhora da Conceição, por seus cuidados e preocupações com a Vila, assistencialismo e bons conselhos. Revolucionário, o Vigário Tenório é considerado um dos articuladores da Revolução Pernambucana de 1817 em Itamaracá, da qual fez parte da administração provisória. Debeladas as forças Revolucionárias, o Vigário foi executado pelo poder político. De acordo com Pereira da Costa: “Pernambucano também e Vigário de Itamaracá, foi ele que ali pôs em campo a Revolução, rendeu a Fortaleza de Santa Cruz e depois fez parte do Governo Provisório.” (COSTA, 1983d, p.510)

A casa onde o Vigário residia conforme tradição local situa-se nas proximidades de Vila Velha, ao sopé do povoado, em frente a uma antiga ponte de pedra construída no início do século XVIII pela qual era feita a travessia em direção ao Forte Orange. Tinha capela anexa e varanda de madeira nos lados no terraço em 1980, mas, bastante arruinada ainda permanece de pé nos dias que correm. (GEP, 2010, p.72)

Não existem muitos dados que podem ser levantados na bibliografia sobre a estrutura, o que podemos dizer é que os registros iconográficos indicam uma construção no local com a referência de orientação para baliza de embarcações desde o início do século XVII. A casa do padre está posicionada bem na beira da praia, a cerca de 15 metros de onde quebra o mar. Não existem outras construções nos arredores a não ser alguns fornos de cal que serão discutidos no próximo tópico. A estrutura das paredes externas é robusta e formada principalmente de sólidos tijolos de argila, com argamassa impregnada de conchas marinhas.

Na frente da estrutura da Casa do Padre, visível através das suas janelas, está o mar; mas especificamente a entrada da barra, onde as embarcações começavam a buscar orientação para execução das manobras de acesso. Este trecho também corresponde a uma lacuna de aproximadamente 50 metros na vegetação de manguezal que recobre a praia, o que faz com que se obtenha ampla visualização da entrada da barra mesmo de dentro da casa. Da mesma forma, quem vem chegando pelo mar logo visualiza a estrutura. Pudemos constatar esta informação durante a realização das prospecções marítimas realizadas no Canal de Santa Cruz em 2020. Essa característica, o lapso de vegetação, também possibilita que o trecho da praia possa receber pequenas embarcações. Atualmente o local é densamente utilizado por pescadores locais.

Por trás da estrutura, entre a casa do padre e Vila Velha, encontra-se o morro que é chamado de morro das balizas. O morro é menor em altura em relação ao que abriga a Vila de Nossa Senhora da Conceição, porém se destaca no *front* marítimo da entrada da Barra. Chister Westerdahl (1992) e Brad Duncan (2006) indicam a toponímia como um importante elemento que constitui a paisagem marítima. Perceber a identificação das pessoas com os nomes dos lugares através de um percurso histórico reflete uma importante forma de apreender as tessituras sociais que compõem o uso dessa paisagem marítima. O morro das balizas da entrada da Barra de Itamaracá reflete uma permanência histórica que perdura por séculos mantendo a função de orientar embarcações. Este é um importante elo entre a terra e o mar.

A iconografia que apresentamos na figura 272 representa um importante registro para se entender a complexa zona portuária da barra de Itamaracá, formada por atracadouros em diversos pontos tanto na margem insular quanto no continente. Primeiro pela entrada da barra, que é representada bem estreita e com diversos bancos de areia (círculo vermelho), característica geográfica que perdura até hoje. Logo após passar o forte Orange (círculo verde), representado em um istmo de terreno arenoso, vê-se a estrutura que deveria orientar a embarcação com a informação ‘baliza da barra’ (círculo cinza).

Na margem continental vê-se os acessos para a Vila de Igarassu, com algumas construções no caminho. Em seguida, adentrando na Barra, é representada a Vila de Nossa Senhora da Conceição com suas muralhas (círculo azul), é neste ponto que se encerra a Trilha dos Holandeses. Mais para dentro ainda pelo Canal, em uma curva, estão representadas estruturas na região dos Marcos, no continente, onde deveria existir um reduto militar e um fundeadouro. Outra observação importante é que existem ancoras (círculo amarelo) representadas em dois pontos no Canal de Santa Cruz, uma próxima a ‘baliza da barra’ e outra perto da Vila de N. Sr. da Conceição. Elas devem indicar os locais para atracagem nas duas regiões. O foco do desenho é a entrada da barra para o detalhamento da informação náutica, tanto que depois de apontar a ancora, deixa-se de representar o registro do fundo do Canal.



Figura 272 - Iconografia de João Teixeira Albernaz datada da década de 1630.

Não há condições de afirmar que as ruínas do local conhecido como ‘Casa do Padre Vigário Tenório’ tenham relação com essa estrutura recorrentemente inserida nas iconografias do século XVII para orientação das balizas. Somente uma escavação arqueológica poderia tirar a dúvida de se existem alicerces mais antigos que os aparentes do século XIX. O Plano de Preservação de Vila Velha, ao analisar essa indicação cartográfica para balizas, não relaciona os dois elementos e sugere a possibilidade de ser uma moradia:

Na mesma direção dos cuidados de navegação da carta anterior há uma outra que integra o acervo iconográfico/cartográfico do Instituto Arqueológico Pernambucano, da qual consta representação em cores da mesma “baliza da barra”, consignada sob os termos “baliza para entrada da barra” e ilustra a informação, vital para a época, com uma edificação (casa de morada?) de dois pavimentos, com porta aberta para o exterior e duas janelas no primeiro andar. (GEP, 2010, p.179)

A Casa do Padre Vigário Tenório também é referenciada no Plano de Preservação de Vila Velha como sendo a antiga casa-grande do engenho Chacon, que detinha sob suas posses boa parte das terras entre o Forte Orange e Vila Velha. No momento em que indica diversos aspectos referentes aos perfis construtivos da estrutura, o Relatório sugere uma série de medidas

a serem tomadas, dentre elas estabilização e limpeza da vegetação; além de uma pesquisa arqueológica e arquitetônica que possa dar maiores detalhes sobre a cronologia no monumento:

Mais conhecida como a casa do Vigário Tenório, na margem esquerda do Canal de Santa Cruz, entre a Vila Velha e o Forte Orange. Trata-se de exemplar de arquitetura residencial (casa de morada) urbana, com dois pavimentos. Estrutura de coberta com duas águas, com paredes mestras em alvenaria de tijolos cerâmicos batidos (compactos) com argamassa de cal e areia. Junto a empena lateral direita foi edificada uma capela com comunicação aberta apenas para o interior da morada. Na parede “fundeira” desta capela uma pequena sineira sobre a parte superior da empena. [...] O produto que se espera obter no futuro a respeito do edifício, deve atender as etapas de conhecimento do bem por meio da pesquisa histórica, a remoção da vegetação no entorno imediato e no interior da morada, o levantamento arquitetônico e fotográfico da situação encontrada, seguindo-se trabalhos de prospecção arqueológica de restauração e a estabilização prévia do bem (inclusive a proteção dos topos das alvenarias) antes da elaboração de proposta de uso e de projeto de restauro. (GEP, 2010, p.188-189)

É no sítio Chacon onde localiza-se o ‘Morro das balizas’, que desde os primeiros relatos iconográficos do século XVII sobre a Ilha de Itamaracá já era representado na entrada da Barra como indicativos para as manobras seguras. Este marco “Talvez uma velha casa de morada sobre a meia encosta do outeiro que fica quase paralelo ao Canal de Santa Cruz. A identificação da ocorrência integraria a correta percepção do porto, barra e acesso pelo Canal.” (GEP, 2010, p.189). No Plano de Preservação de Vila Velha aponta-se o sítio Chacon como possível local onde poderia estar fixado o marco significativo para as boas práticas de navegação na Barra de Itamaracá: “As projeções feitas em relação a geomorfologia da área em estudo indicam o Sítio Chacon como o lugar mais promissor para identificação deste artefato de interesse naval.” (GEP, 2010, p.205)



Figura 273 - Vista panorâmica da estrutura da 'casa do Padre Vigário Tenório' (no centro da imagem entre a vegetação) a partir do *front* marítimo. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.



Figura 274 - Janelas mais amplas na lateral da estrutura estão voltadas para o mar. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135907/295879)



Figura 276 - Situação interna dos remanescentes. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado. 2020. (9135907/295879)



Figura 275 - A vista de uma das janelas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135907/295879)



Figura 277 - Situação interna das ruínas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado2020. (9135907/295879)



Figura 278 - Vista aérea das ruínas conhecida como 'casa do Padre Vigário Tenório'. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 280 - Vista aérea da casa do Padre Vigário Tenório em relação ao front marítimo. Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 279 - Remanescentes da casa do Padre Vigário Tenório (seta vermelha) em comparação a Vila Velha (seta amarela). Fonte: Acervo pessoal. Levantamento aéreo. Foto de ARKEOCONSULT.



Figura 281 - Trecho sem vegetação de mangue onde existe movimentação de embarcações de pescadores atualmente. Uma grande quantidade de artefatos arqueológicos pode ser encontrada no local. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado. 2020. (9135907/295879)



Figura 282 - Artefatos cerâmicos nos arredores da 'casa do Padre Vigário Tenório'.



Figura 284 - Faiança na Trilha dos holandeses.



Figura 283 - Faiança nos arredores da 'casa do Padre Vigário Tenório'.



Figura 285 - Fundo cerâmico identificada na Trilha dos holandeses.



Figura 286 - Artefatos arqueológicos entre a as raízes do mangue na Trilha dos holandeses. Fonte: Acervo pessoal. 2020. (9135907/295879)

Sobre as prospecções arqueológicas que empreendemos na Trilha dos Holandeses, pudemos tirar algumas conclusões: a maior quantidade de artefatos foi identificada na porção de mangue entre a trilha e a faixa de praia, que corresponde a um trecho de 40 metros em média. Também foi prospectado o percurso da trilha voltado para o interior do território insular, adentrando pelo menos 100 metros. No local muitos artefatos foram evidenciados, porém em quantidade expressivamente menor; enquanto a mata ficava mais densa. Se pensarmos que Maria Eleonora Curado (2010) estabeleceu uma cronologia que remonta desde o século XVI para as faianças do Forte Orange, tendo em vista que os artefatos na faixa de praia correspondem a tipologia similar, podemos ter uma noção do enquadramento temporal dos artefatos mapeados na trilha. Uma observação sobre a dispersão dos materiais arqueológicos durante a trilha é que à medida que nos aproximamos do Forte Orange, percebemos uma diminuição drástica em relação a quantidade de artefatos dispersos na praia. Isso se justifica pela maior antropização do local e seus usos turísticos mais acentuados.

A trilha e a ponte (a atual, de madeira) constituem-se em elementos extremamente importantes para o cotidiano das pessoas que habitam em Vila Velha hoje. A população local vive principalmente da pesca, do turismo histórico e do artesanato e a ‘Trilha dos Holandeses’ se refere ao caminho mais curto por terra ao Forte Orange, que é um lugar significativo nos arredores do território insular para quem vive na Vila. A rodovia estadual de acesso a Vila Velha contorna o mangue e a mata nativa, o que alonga bastante a distância, que é inviável de se fazer a pé. A Trilha não é somente uma rota turística, antes disso, constitui importante elemento no sentido de estabelecer conexão e encurtar distâncias pelos caminhos no litoral. Essa deve ter sido sua função no século XVII e ainda continua sendo até hoje.

4.4. A cal e a Paisagem Marítima na Ilha de Itamaracá.

A cal produzida na Ilha de Itamaracá era utilizada como material construtivo tanto na própria Ilha quando em áreas adjacentes. Pelo menos desde o século XVII existem relatos da sua produção no território insular, sendo que Itamaracá pode ter sido uma das maiores zonas produtoras de cal durante o período colonial em Pernambuco.⁶⁰ Na medida em que se intensificava a demanda pela construção de edifícios por conta do fortalecimento das estruturas coloniais, maior ainda era a necessidade do produto. Vale

⁶⁰ De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha: “Itamaracá era sem dúvidas a principal fonte de abastecimento desse material (cal) até a primeira metade do século XX.” (GEP, 2010, p.204)

lembrara que a cal estava presente tanto na argamassa quanto no revestimento externo de muitas estruturas em cidades históricas do nordeste do Brasil.

Importante destacar que a cal era elemento fundamental no processo construtivo de monumentos de variados portes: pequenas casas de colonos, prédios públicos e eclesiásticos, todo tido de construção. Durante o século XVII houve um *boom* urbano nas Capitanias do norte, com a intensificação do processo de colonização e efetivação sobre o território, para viabilizar tal demanda, a cal era essencial; juntamente com outros elementos que integravam as técnicas construtivas coloniais. Em 1638 Adriaen Van der Dussen caracteriza o nordeste do Brasil em relação as questões urbanísticas e a disponibilidade de recursos naturais favoráveis ao atendimento da demanda, como também cita o segmento náutico, já que reparar embarcações também era crucial. Segundo o autor:

A terra dá não somente os mantimentos acima especificados, senão também quase tudo que se é necessário para a construção de casas e navios, exceto ferro, breu, pez, betume. Visto como para construção de casas pode se obter a pedra de cantaria, que se tira aos montes e parcéis, ou tijolos, que aqui se coze. E toda sorte de madeira de construção abunda nessas conquistas, é porém, muy dispendioso o corta-la e lavra-la onde se a quer ter. Há também aqui caieiras, onde se pode queimar tanta cal quanto se for necessária. (DUSSEN, 1887, p.176)

Catarina Menezes Ferreira, ao estudar a paisagem caieira do interior de Pernambuco abordou a importância do produto durante o período colonial como item comercial. Segundo a autora: “A produção da cal fez parte de importante demanda comercial no Brasil colonial e em alguns lugares era necessária enquanto meio de estruturação em momentos de intensa crise econômica, caso da Ilha de Itamaracá.” (FERREIRA, 2018, p.35) Essa abordagem reforça a grande demanda pelo produto em diversas localidades do Brasil, para atender construção civil em geral e questões de guerra e crises.

Gabriel Soares de Sousa (2010), no seu ‘Tratado Descritivo do Brasil em 1587’, por exemplo, relata já no século XVI como a cal era produzida e utilizava no sistema defensivo brasileiro. Da mesma forma, Frei Vicente do Salvador em 1627 relacionou os dois elementos, cal e sal, como importantes bases econômicas nas Capitanias do Norte. O autor indica, a partir de seus relatos, como a produção esteve presente em diversas partes da conquista. Também reforça a produção caieira centrada na rocha calcária ou de origem coralínea e malacológica. De acordo com Salvador:

Faz-se no Brasil sal não só em salinas artificiais, mas em outras naturais, como em Cabo Frio, e além do Rio Grande, onde se acha coalhado em grandes pedras muito, e muito alvo. Faz-se também muita cal, assim de pedra do mar, como da terra, e de cascas de ostras, que o gentio antigamente comia, e se acham hoje montes delas cobertos de arvoredos, donde se tira e se coze engradada entre madeira com muita facilidade. (SALVADOR, 2009, p.15)

Dada a importância já exposta destes elementos em Itamaracá e no Brasil, curioso pensar sobre a escassez de documentação referente aos temas de forma específica. Este entendimento sobressai mais ainda a importância da Arqueologia para evitar silenciamentos históricos.

Na ‘Relação das Praças Fortes, povoados e coisas de importância que Sua Majestade tem na Costa do Brasil’ existe uma iconografia (figura 278) que pode nos dar indícios sobre a ocorrência de fornos nos arredores da Ilha de Itamaracá já no início do século XVII. No documento, elaborado por ordem das Coroas Ibéricas em 1609, Diogo de Campos Moreno (MORENO, 1984) descreve detalhadamente a costa do Brasil. Um dos desenhos incluídos na obra apresenta um ícone indicado por duas vezes na margem continental do Canal de Santa Cruz; a legenda indica ‘Olaria de Igarassu e o Rio’. Se pensarmos que a ocorrência de uma olaria, para queima de cerâmica utilitária ou materiais construtivos, pressupõe a utilização de fornos, a iconografia indica que já no início do século XVII deveriam existir alguns no entorno da Ilha. Para melhor visualização apontamos a localização das referências citadas com um círculo vermelho.

A imagem oferece ainda um valioso panorama sobre a cultura material da Ilha de Itamaracá no início do século XVII. A Vila de Nossa Senhora da Conceição aparece representada com detalhes, ocupando quase todo o espaço da Ilha em si; observa-se as estruturas de defesa locais, com canhões apontados para a entrada da Barra e a característica acastelada acentuada. Além disso, o caminho pela escarpa que dava acesso à entrada principal da Vila é representado com sinuosidade. No continente, na orla, existe um reduto fortificado indicado na Praia de Maria Farinha, este (Forte de Pau Amarelo) mantém conexão estratégica com o reduto na entrada da Barra de Itamaracá. O caminho fluvial para Goiana é destacado (os outros rios depositários do Canal de Santa Cruz não foram incluídos), reforçando a relação entre os locais. Os arrecifes que costeiam a orla definem bem os limites da água turbulenta do mar aberto em relação a calmaria do mar de dentro. Três âncoras indicam locais de navegação estratégicos.

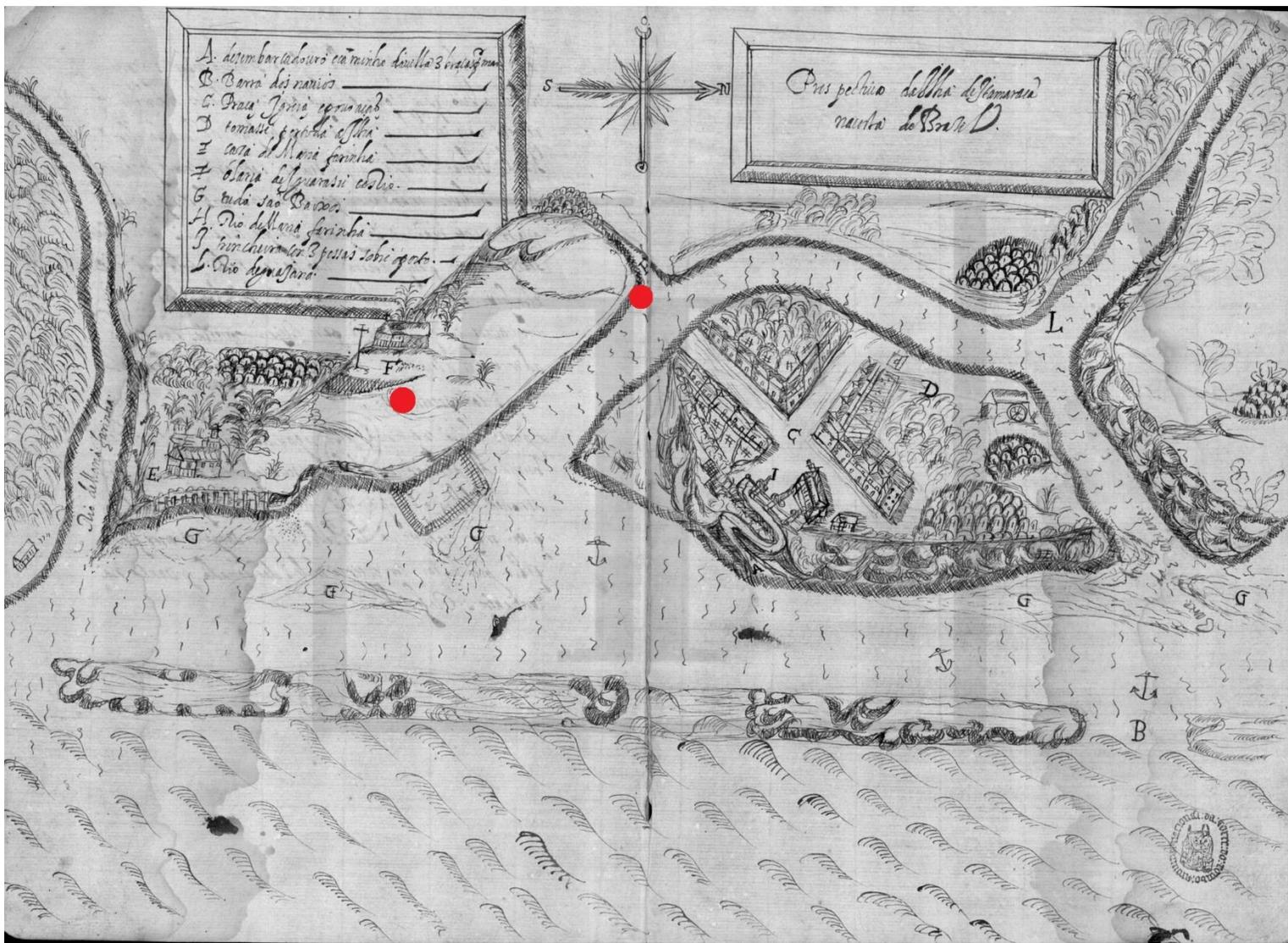


Figura 287 - Desenho incluído na obra de Diogo de Campos Moreno em 1609. Fonte: MORENO, 1984)

A obtenção da cal poderia ser realizada a partir do processamento em fornos de certos recursos naturais: rochas calcáreas, coralíneas e conchas.⁶¹ Sobre este assunto, Catarina Menezes Ferreira esclarece que “O mineral é formado principalmente por uma substância, o carbonato de cálcio, que existe de duas formas na natureza. Uma delas está presente na rocha calcária. A outra, a orgânica, é existente em conchas oriundas de baías, lagunas, enseadas e lagoas litorâneas.” (FERREIRA, 2018, p.32-33) Os elementos se encontram em certa quantidade em Itamaracá, o que fomentou a efetivação da manufatura da cal na Ilha. O missionário Daniel Kidder, enquanto esteve na Ilha de Itamaracá na década de 1840, realizou também algumas considerações sobre a produção caieira no local; dando ênfase aos tipos principais extraídos no território insular, o autor apontou que a cal proveniente da queima de material malacológico e coralíneo era utilizado para caiar, enquanto a pedra calcária era utilizada na construção em si.

Encontram-se ali belas conchas e grandes quantidades de madreperola; esta, também chamada calcáreo coralino, está em constante formação a jusante do recife; é facilmente extraída dentre a areia e, depois de queimada, produz cal de alvura peculiar, mas, sem grande consistência. É geralmente empregada para caiar, e por isso a matéria prima recebeu o nome de *pedra de cal de caiar* enquanto que o calcáreo duro do qual a algum na ilha, é chamado *pedra de cal de parede*. (KIDDER, 1909, p.15-16)

O estudo de Mário Melo sobre a Ilha de Itamaracá publicado na revista do IAHP no ano de 1930 dá também alguns indícios sobre a atividade caieira na Ilha de Itamaracá. No texto intitulado ‘A Ilha de Itamaracá’ é possível inferir, a partir das colocações do autor, que na primeira metade do século XX ainda ocorriam atividades relacionadas a produção e comercialização de cal e de sal na Ilha de Itamaracá. Ao se questionar sobre a estagnação da indústria na Ilha, Mário Melo aponta que: “A indústria ainda está pouco desenvolvida. Além do fabrico de açúcar há, presentemente, em Itamaracá pequeno fabrico de sal, de cal - o que poderia ser feito em larga escala devido a natureza do terreno - de óleo de coco e de alguns subprodutos.” (MELO, 1930, p.21)

Ao citar o estudo do pesquisador Karl Frederic Hartt, que esteve em Itamaracá na segunda metade do século XIX, Mário Melo indica que a geomorfologia insular favorecia a manufatura da cal. Uma importante observação é que o texto citado indica a permanência histórica das atividades relacionadas a calcinação no local. Segundo o documento:

A Ilha de Itamaracá é do período terciário. O professor Karl Frederic Hartt, que a visitou no terceiro quartel do século XIX, assim se refere a Itamaracá

⁶¹ Pereira da Costa indica ainda que existia em Itamaracá um óxido de ferro de cor parda ou rubra que poderia ser usada para colorir reboco. (COSTA, 1983d, p.5)

em relatório ao Imperador: ‘A ilha, já celebre na história do Brasil e notada pela excelente vinha, é um platô de cerca de 30 m de altura, composto de camadas terciárias sobrepostas a camadas cretáceas, as quais se veem ao longo da base das terras elevadas. Estas rochas cretáceas consistem, em parte, de calcário que são usadas em pequena escala para a calcinação.’ (MELO, 1930, p.17)

No ano de 1852 o Desembargador Jeronymo Martiniano Figueira de Mello escreveu a obra ‘Ensaio sobre a estatística civil e política da Província de Pernambuco’; no texto o autor detalha os pormenores da governança local, dados populacionais, atividades agrícolas e econômicas de diversas paragens pernambucanas. Ao se referir à Ilha de Itamaracá, reforça a sua relevância agrícola, destacando alguns produtos da terra e o potencial comercial da Ilha. No trecho o autor também destaca a necessidade de maior incentivo à produção e cal a partir do território insular, segundo Jeronymo Figueira de Mello Itamaraca produzia considerável quantidade de cal, suficiente para abastecer toda a província de Pernambuco.

O canal que a separa do continente é estreito e profundo; a ilha é montuosa e povoada, e produz em geral quanto nela se planta; o comércio pelo que respeita a lavoura de legumes, é módico; as salinas são abundantes, e as fabricas de cal muito extensas, e tanto umas como outras dão provimento para toda a província, e fazem a parte mais considerável da riqueza da Ilha. As árvores frutíferas, como o coqueiro, a mangueira, a parreira etc., etc., produzem com fartura. (MELLO, 1979, p.68)

Os estudos de Rômulo Luiz Xavier do Nascimento (2008) indicam que pelo menos desde a primeira metade do século XVII a Ilha de Itamaracá exportava pipas de cal para outras partes da colônia a partir da rede de portos e atracadouros que poderiam ser acessados nos arredores do território insular. O texto de Jeronymo de Mello aponta que a atividade percorreu os séculos como uma das principais manufaturas executadas na Ilha, sendo considerada pelo autor, juntamente com as salinas, como umas das bases econômicas locais.

Quando esteve em visita a Ilha de Itamaracá na década de 1810, Henry Koster fez uma descrição acerca das construções em Itamaracá que, segundo o autor, percorrem o litoral entre os coqueiros e manguezais. No relato, que apresentaremos a seguir, Koster indica a relação entre dois dos principais elementos relacionados ao trato econômico de Itamaracá durante boa parte de sua história pós 1500: a cal e as salinas.

As praias da ilha são cobertas de coqueiros no meio dos quais se espalham as choupanas de palha, dos pescadores, e, algumas vezes, vemos bonitas casas, pintadas de branco, cujos donos levam uma existência frugal, mas asseada. As salinas da ilha são uma das maiores fontes de sua riqueza. Estão formadas sobre as praias de areia que a maré recobre no preamar. (KOSTER, 1942, p.340)

A abundância de jazidas de pedra calcária na Ilha impulsionou a local a se tornar uma importante área produtiva de cal. Era justamente esse tipo de pedra a matéria prima principal utilizada para manufatura do produto, processado em grandes fornos escavados na areia. O recurso as salinas, também presentes na Ilha de Itamaracá em grande quantidade, era peça fundamental no processo. É possível dizer que a maior concentração de fornos de cal localiza-se justamente no que nós consideramos como a zona portuária da Ilha de Itamaracá, inserida no circuito das atividades marítimas da Barra sul do Canal de Santa Cruz. De acordo com as análises apresentadas por Rodrigo Ibson da Silva Oliveira (2014, 2021), o fato de Itamaracá apresentar, além da pedra calcária, salinas em abundância e boas madeiras para queima, favoreceu o fortalecimento dessa atividade comercial na Ilha.

A maioria dos fornos de cal localizam-se na faixa de praia e compõem um importante aspecto econômico em micro e macro escala. As pessoas que circulavam por estes espaços ribeirinhos eram caiçaras e gentes do mar, que durante os processos de produção e embarque da cal nos fundeadouros da Ilha para remeter-se aos destinos finais, dinamizavam a Paisagem Cultural Marítima. Além disso, a cal produzida em Itamaracá circulava de forma generalizada pelas vilas vizinhas. Goiana, Igarassu, Recife e Olinda certamente receberam cal de Itamaracá, pelo menos isso é o que aponta a pesquisa histórica.

Se pensarmos no que propõe Chister Westerdahl (1992) em relação a lógica econômica que envolve as paragens portuárias no *front* marítimo com os locais onde circulavam as pessoas e os produtos que chegavam ou partiam do porto, podemos ter um bom exemplo pela cal de Itamaracá. A cal era produzida e também embarcada no *waterfront* da Barra sul da Ilha de Itamaracá; recebia capilaridade para escoamento através da malha de rios e pelas rotas costeiras (*coastal zone*) e chegava aos destinos principais (Igarassu, Goiana, Recife, Olinda, Itapissuma) para então circular pelo território (*inland zone*). Quando analisou a possibilidade de ocorrência de portos estruturados (com píer, cais) nos entornos de Vila Velha, o Plano de Preservação de Vila Velha relacionou diretamente a atividade portuária com a cal e seu escoamento a partir de Itamaracá, questionando a abrangência de sua influência mútua.

O registro de vestígios arqueológicos, isto é, restos das alvenarias de possível cais de embarque e desembarque de mercadorias - haveria conexão direta e exclusiva com a cal e o carvão produzidos em Vila Velha? - sublinha a

presença marcante no local das antigas “barcaças” que do Recife vinham em busca de carga por estas paragens. (GEP, 2010, p.180)

Existem estruturas de pelo menos 14 fornos de cal na faixa de praia da Barra sul do Canal de Santa Cruz (OLIVEIRA, 2021, 2014). Rodrigo Ibson da Silva Oliveira aponta que os poucos fornos que existem no interior do território insular relacionam-se com cursos de água e podem ter sido construídos para atender demanda intermitentes. O forno de cal é tão importante na constituição da paisagem da Ilha de Itamaracá que existe uma praia próximo ao Forte Orange que se chama ‘praia do Forno de Cal’, reforçando a questão da toponímia como um dos elementos articuladores da Paisagem Cultural Marítima da Ilha de Itamaracá.

Na obra ‘Tempo dos Flamengos’, livro clássico de José Antônio Gonsalves de Mello (2001), ao analisar a construção civil nas recém conquistas holandesas aponta para a capacidade produtiva da Ilha em relação a cal. Com Olinda destruída pelo incêndio causado pelos holandeses no momento da invasão, o esforço por urbanizar Recife e outras partes do território era latente. Para viabilizar que isso ocorresse, “a cal deveria vir da Holanda ou de Itamaracá, tijolo pouco havia nem material com o que fabricar”. (MELLO, 2001, p.53). Em diversas partes do texto de Stela Barthel (2007) é possível encontrar a referência de que a cal era elemento recorrente nas técnicas construtivas das estruturas na Ilha, inclusive no Forte Orange.

Ao analisar as informações apresentadas pelo historiador Rômulo Xavier Nascimento (2008) para os produtos comercializados no contexto holandês, é possível encontrar pipas de cal e madeira frequentemente citados saindo do porto de Itamaracá. Apesar da utilização da cal durante o período holandês e posteriormente a ele ser um fato, não é possível afirmar que as estruturas existentes hoje na cota positiva sejam construções holandesas. Seria necessário um estudo arqueológico mais aprofundado para se chegar a tal conclusão, como exposto por André Luiz Gomes Soares ao apontar que “Para esta confirmação seria necessária uma maior coleta de informações históricas, arquitetônicas e arqueológicas”. (SOARES, 2009, p.134)

Mesmo Rodrigo Ibson da Silva Oliveira, estudo mais pontual sobre o assunto, não chega a tal afirmação em relação a nenhum dos fornos analisados em sua pesquisa. Seu trabalho indica os séculos XVII (final), XVIII e XIX como melhor enquadramento cronológico, carecendo estudos para confirmação. O Plano de Preservação de Vila Velha enquadra os fornos nos arredores da Vila como construções dos séculos XIX e

XX, porém reforça a necessidade de estudos específicos que envolvam escavações arqueológicas, análise dos perfis construtivos e datação dos elementos estruturantes. (GEP, 2010, p.191)

A pesquisa de doutorado do pesquisador Rodrigo Ibson da Silva Oliveira, que se encontra em andamento no Departamento de História da UFRPE, versa sobre os fornos de cal da Ilha de Itamaracá e deverá apontar maiores informações sobre essa questão. As características morfológicas do forno potencializam a sua ação de queima, os de Itamaracá apresentavam aos seguintes atributos físicos:

Os fornos de cal encontrados na ilha apresentam estrutura troncônica, com uma única câmara, nos quais o combustível, a madeira e a pedra calcária eram colocados juntos, diretamente no solo. Os fornos possuem duas aberturas: uma em forma de arco usada para alimentar a câmara e outra circular no topo do forno que funciona como câmara de ventilação. A altura do forno deve permitir a entrada e saída de um homem. Diferentes de alguns fornos de ilhas atlânticas como Açores, os fornos de Itamaracá só tinham uma boca de carga e descarga. (OLIVEIRA, 2014, p.47).

Foi realizada uma prospecção arqueológica, durante o desenvolvimento da presente tese, visando especificamente registrar os fornos de cal. Pudemos perceber que existem duas concentrações em relação aos fornos: na face marítima do sopé do morro onde está localizada Vila Velha (sul) existe uma quantidade considerável (pelo menos quatro) e inclusive um bem próximo do outro; a mesma característica se observou nas imediações da casa do Padre Vigário Tenório que, nos seus arredores, existe uma concentração de pelo menos três fornos quase que aglutinados um ao outro na beira da praia. Isso remete a noção de que estes fornos podem estar concentrados em maior quantidade em áreas significativas, como por exemplo fundeadouros. Nos arredores dos fornos próximos a Vila de Velha e a Casa do Padre existe considerável quantidade de artefatos arqueológicos, como já mencionamos. Além de representarem atracadouros que devem ter sido utilizados desde o século XVI.



Figura 288 – Concentrações de fornos de cal em relação a locais de atracagem.

É muito comum encontrar restos de corais impregnados nas estruturas, compondo o perfil construtivo dos fornos. Via de regra, os fornos de Itamaracá foram realizados através de escavações na terra, em barrancos na beira da praia. O estado de conservação dos fornos de cal encontra-se em avançada deterioração e urge as instâncias competentes realizar alguma intervenção no sentido de estabilizar as estruturas. De acordo com os arquitetos Teresinha Silva e Marcos Germano Silva (2013), alguns dos fornos de cal no entorno de Vila enquadraram-se dentro dos limites da proposta de tombamento que se arrasta desde a década de 1990 nas instâncias responsáveis.



Figura 289 - Perfil de forno de cal exposto nos arredores da casa do Padre Vigário Tenório. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135907/295879)



Figura 290 - Detalhe do perfil construtivo de um forno de cal nos arredores da casa do Padre Vigário Tenório. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135907/295879)



Figura 291 - Perfil construtivo dos fornos de cal nos arredores da casa do Padre Vigário Tenório indica tijolos e pedaços de coral. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9135907/295879)

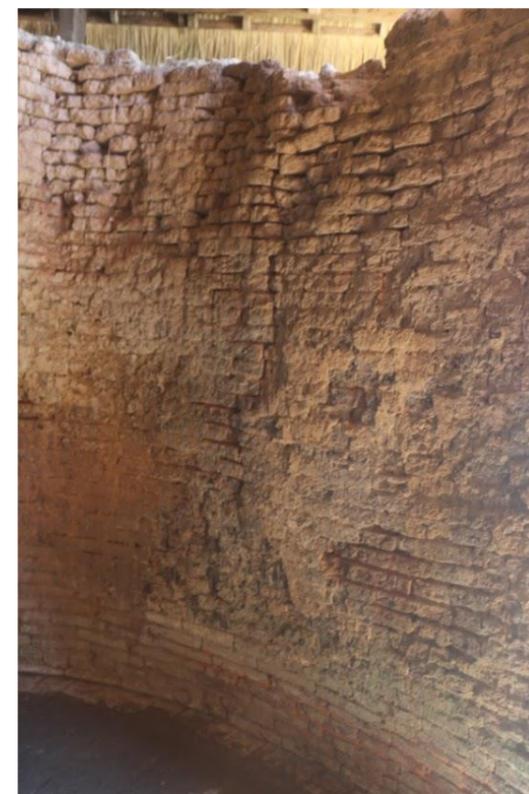


Figura 293 - Perfil construtivo do forno de cal do Senhor Edinildo. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Pollyana Calado. 2020. (9136141/294937)



Figura 292 - Forno de cal ocupado pelo Senhor Edinildo, nos arredores de Vila Velha próximo a foz do rio Paripe. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Carolina Santos. 2020. (9136141/294937)



Figura 294 - Forno de cal do Senhor Edinildo em relação a paisagem marítima. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136141/294937)



Figura 295 - Forno de cal no sopé do morro onde se localiza Vila Velha. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.



Figura 296 - O forno de cal do Senhor Edinildo se destaca na paisagem do *front* marítimo. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes.

O único forno de cal que está realmente com as estruturas consolidadas corresponde ao ocupado pelo senhor Ednildo e sua família que, após realizarem algumas intervenções (telhado e sobrepisos), moram e mantêm uma estrutura de

visitação no forno. Comumente o senhor Ednildo é referido como um ‘guardião do forno’, pela sua intenção de manter as ruínas estáveis, ao ponto de receberem turistas que podem entrar no local como também visualizar vários artefatos utilitários expostos em prateleiras e alguns petrechos bélicos; além de possibilidade de comprar artesanato com temática marítima realizado com produtos encontrados na própria Ilha. No geral da rotina de visitação do local, Teresinha Silva e Marcos Germano Silva pontuam que:

Observou-se nos estudos realizados no forno de cal em Vila Velha, Itamaracá, Pernambuco, que a intervenção realizada pelos guardiões foi feita dentro de uma concepção do uso de técnicas vernaculares. A visitação ao forno coberto normalmente é feita durante o dia. O acesso pode ser feito pela Vila, em caminho de difícil acesso, por conta da topografia, ou pelo rio Paripe. A acessibilidade nos dois caminhos não permite autonomia aos deficientes físicos, idosos e crianças. (SILVA; SILVA, 2013, p.9)

Pelos resultados da nossa pesquisa histórica, é possível dizer que os principais produtos que circulavam no porto de Itamaracá que tinham origem da própria Ilha era composto basicamente por frutas, madeira e cal, além de uma produção de açúcar relevante. As demais funções da zona portuária de Itamaracá estavam muito relacionadas a viabilizar o escoamento da produção de engenhos proveniente da porção continental da capitania. Isso para dizer que, como a produção dos engenhos⁶² na Ilha era bastante incipiente, a cal era de fato um dos principais produtos processados e exportados no próprio território insular para as regiões consumidoras. Daí que vem a sua inclusão na composição da Paisagem Cultural Marítima local, já que viabilizava o fortalecimento das rotas comerciais e possibilitou a exploração de rios e riachos no interior do território insular.

4.5. A Feitoria de Cristóvão Jacques e o Reduto dos Marcos.

É possível dizer que o principal texto relacionado especificamente a Feitoria de Cristóvão Jacques e seus arredores tem autoria do pesquisador Marcos Albuquerque com o título: ‘O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil’. Este material foi publicado em 1993 na ‘Revista de Arqueologia’ e se propõe apontar uma análise acerca das relações interétnicas, como o próprio título sugere, entre os europeus e os grupos indígenas que ocupavam o norte de Pernambuco, na Barra de Itamaracá. Para isso, o autor toma como base a cultura material recuperada por meio de escavações arqueológicas nas imediações da Feitoria de Cristóvão Jacques, instalada na região em 1516 por ordem de D. João III. (ALBUQUERQUE, 1993)

⁶² Os engenhos fazem parte da paisagem marítima desde o século XVI na Ilha, já que alimentava o comércio e dinamizava as rotas internas. Mas foge aos objetos da pesquisa por termos dado prioridade à faixa de praia.

O texto de Marcos Albuquerque apresentado na década de 1990 é precedido por outro de José Antônio Gonsalves de Mello publicado na revista do IHGB no ano de 1970. O artigo de título ‘A feitoria de Pernambuco (1516-1535) e o Reduto dos Marcos (1646-1654)’ aborda também os resultados de escavações arqueológicas em locais onde, segundo o autor, foram identificadas louças portuguesas do século XVII. (MELLO, 1970, p.468) Os estudos foram encaminhados pelo Instituto de Ciências do Homem da UFPE, através da Divisão de Antropologia Tropical e História da referida Universidade. Durante o desenvolvimento de seus apontamentos, Gonsalves de Mello indica alguns dados referentes a antiga Feitoria, ao porto antigo no local e sobre as viagens de Cristóvão Jacques. Segundo o autor, Cristóvão Jacques estabeleceu a Feitoria em sua primeira viagem por volta de 1516, tendo retornado ao local uma década depois.⁶³

De acordo com o Plano de Preservação de Vila Velha, (GEP, 2010) Duarte Coelho na década de 1530 aportou no local e pousou onde existia a Feitoria: “Duarte Coelho quando aportou no Brasil em 1535 o fez precisamente no lugar onde existira essa antiga feitoria – localidade chamada hoje “os marcos” - onde ficava o principal fundeadouro da ilha, conhecido outrora como Porto de Pernambuco, depois Pernambuco Velho.” (GEP, 2010, p.56). Na região dos Marcos José Antônio Gonsalves de Mello aponta detalhes da escavação arqueológica, ainda em andamento à época, iniciada no final da década de 1960:

No local foram encontrados fragmentos de louça europeia do século XVII, pelo que em 1967 o Instituto de Ciências do Homem da Universidade Federal de Pernambuco, realizou escavações para situar o reduto. As fundações de alvenaria são grosseiramente feitas, embora sólidas. Alcançam 80 centímetros abaixo do nível do solo. As escavações foram levadas à profundidade de dois metros. Nesta profundidade e em níveis superiores foi encontrado considerável quantidade de cerâmica indígena de vários tipos, decorada ou não, a qual decrescia em quantidade à proporção que se atingia a superfície. Inversamente, a cerâmica europeia de barro e louça pintada existia em grande quantidade nos níveis superiores e diminuía em número nos níveis mais profundos, até o de 1 metro e 80 centímetros de profundidade, muito abaixo dos alicerces de alvenaria. Ficava evidente, pois, que no sítio pesquisado tinham ocorrido contactos entre o indígena e o europeu num período anterior ao de construção do reduto dos Marcos, em 1646, os quais talvez remontem a feitoria de Cristóvão Jacques. (MELLO, 1970, p.478)

⁶³ Além disso o autor esclarece outras informações: “A Ilha de Itamaracá era anteriormente conhecida como Ascensão; o porto da Barra de Itamaracá era anteriormente conhecido como porto de Pernambuco Velho, quando, na década de 1530 começou-se a utilizar a barra do Recife como porto.” (MELLO, 1970, p.468) De acordo com Pereira da Costa: “Com o nome de Porto de Pernambuco eram conhecidos nessa época o ancoradouro e terra firme em frente a Ilha de Itamaracá, ao lado do sul do Canal, que a separa da terra firme, ao qual chamam os Índios Rio Jussará e teve depois o nome de Rio Santa Cruz imposto por D. João III.” (COSTA, 1951, p.111)

O texto de José Antônio Gonsalves de Mello não dá maiores detalhes sobre as estruturas escavadas ou os artefatos resgatados, os resultados primários desta pesquisa não se encontram acessíveis. No momento analisamos os dados apresentados por Marcos Albuquerque na década de 1990, pudemos perceber como os resultados das duas análises são similares, inclusive em relação as inferências sobre os dados apresentados (ligação entre a cerâmica indígena e europeia, artefatos europeus e caracterização das ruínas). Também não foi possível acessar os dados primários referentes as escavações arqueológicas empreendidas por Marcos Albuquerque na década de 1990.

A história ainda conhece pouco sobre essa feitoria. Sua principal função deveria ser atender a demanda de dispersar a presença estrangeira no território e dissipar a ameaça de indígenas que apresentavam resistência aos europeus que invadiram seus territórios; ao mesmo tempo deveria explorar produtos da terra, notadamente o pau-brasil, abundante nas matas dos arredores, para de lá ser embarcado a Portugal ou remetido a outras partes da colônia (SANTOS, 2013). Apesar de sua importante missão, os constantes ataques franceses contra a insipiente estrutura de defesa do reduto culminaram na desativação da mesma poucas décadas após sua fundação. Acontece, porém, que nos seus arredores continuou funcionando um reduto militar e um fundeadouro. Devido ao local se constituir no marco divisório entre as capitanias de Pernambuco e Itamaracá, a toponímia que prevaleceu até hoje constitui-se com o nome de ‘praia dos Marcos’, na cidade de Igarassu. Existem três sítios arqueológicos registrados no CNSA do IPHAN em Igarassu que fazem menção a estarem localizados nos arredores da Feitoria de Cristóvão Jacques na região dos Marcos (PE000173, PE000174, PE000175), porém nenhum sítio registrado no município faz menção a ser pertencente especificamente a Feitoria ou ao Reduto.

O pesquisador Mário Melo, quando discorreu sobre a Feitoria de Cristóvão Jacques e o reduto dos Marcos no ano de 1935, em um texto intitulado ‘A primeira Feitoria do Brasil’, relatou relutância em apontar os remanescentes arqueológicos expostos no local como sendo provenientes da Feitoria em si, para segurança das afirmações indicou que as ruínas encontradas devem ter pertencido ao forte dos Marcos. (MELO, 1935) Quase um século depois dos estudos de Mário Melo, a Feitoria ainda se apresenta como uma incógnita. De forma mais ampla, sobre o estatuto das feitorias no Brasil, os pesquisadores Americo Jacobina Lacombe, Mauricio Teixeira de Castro e

Eneas Martins (1970) apontam que o sistema foi implantado no Brasil já nas primeiras expedições exploradoras da década de 1510; a partir da proposta de montar núcleos de povoamento com a finalidade de demarcar a presença no território como também viabilizar a exploração dos produtos da terra e dar suporte a embarcações com demanda de reparos:

Estabelecem-se as relações mais constantes e regulares com os indígenas, surge o primeiro núcleo de povoamento, em muitos casos embrião da futura feitoria, com a construção de uma estacada, próximo da costa, em lugar de bom fundeadouro e dispendo, também, de aguada fácil. Dentro da estacada - pomposamente qualificada de fortaleza – entre uma viagem e outra vai-se acumulando a matéria prima destinada ao embarque para a Europa o que abrevia a duração da escala e da viagem. Ao lado desse depósito de matéria prima de exportação surge o almoxarifado onde se guarda massame e poleame destinado a atender às necessidades eventuais das naus e assim se vai povoando o litoral brasileiro. (LACOMBE, CASTRO, MARTINS, 1970, p.249)

Pero Lopes de Souza, ao visitar a região dos Marcos, na ocasião de sua participação na expedição de exploração de Martim Afonso em 1531, encontrou o reduto saqueado e incipientes núcleos urbanos franceses nas proximidades, no território da Ilha de Itamaracá. Logo tratou de debelar a atuação dos inimigos através da organização de um forte, o futuro reduto dos Marcos, próximo à Feitoria (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999, p.22). O reduto é referenciado na cartografia e nos relatos de cronistas até o século XVII como local ainda ativo dentro da logística portuária e defensiva da Barra de Itamaracá. Sobre a importância da instalação das feitorias e sua função no contexto colonial, Bruno Miranda aponta que:

No decorrer do século XVI, na medida em que expandiam seus domínios sobre a costa brasileira os portugueses perceberam que era inevitável a construção de um sistema de defesa mais eficiente que impedisse os ataques feitos por piratas, nações hostis e nativos. “As feitorias figuram como os primeiros recintos fortificados e parecem voltados para dois tipos de defesa, de ataques desde o mar e de assédio, dos indígenas hostis, da terra.” No litoral, após o controle dos da terra, passa-se a concentrar o esforço na proteção contra os riscos externos. Essas ameaças marítimas são os principais motores da organização defensiva, ou seja, as guerras de corso travadas entre espanhóis, portugueses, franceses, ingleses e holandeses fomentam a necessidade de fortificar os domínios e centros produtores coloniais. (MIRANDA, 2003, p.89)

Marcos Albuquerque indica que foi nas imediações da Ilha de Itamaracá que se instalaram as primeiras unidades funcionais integradas à proposta de ‘colonizar’ o Brasil. Nessa área existia um porto muito frequentado já nas primeiras décadas do século XVI. A análise de Marcos Albuquerque sobre a feitoria concluiu que “Coube a Cristóvão Jacques em 1516, por determinação real, a missão de erguer, na área

conhecida como ‘Porto de Pernambuco’, ‘uma casa de minha feitoria" para o "trato do pau-brasil’.” (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, p.1999, p.18). Essa seria a primeira Feitoria régia no Brasil. O reduto teria sido erguido as margens do Canal de Santa Cruz, na porção continental. Neste sentido, temos:

As feitorias consistiam, geralmente, em uma casa forte defendida por uma caçara ou paliçada, onde se abrigava um destacamento de soldados, colonos e degredados às ordens de um capitão de vigia. Ali eram estocados os produtos da terra, comercializados com os nativos, no aguardo da próxima embarcação que os levaria a Lisboa. (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999, p.18)

De acordo com Washington Perry de Almeida “Cristóvão Jacques alcançou o litoral do Brasil já no fim do ano. Fundeou com seu navio no canal hoje chamado de Santa Cruz, que separa o continente da grande Ilha de Itamaracá.” (ALMEIDA, 1970, p.446). Nesse momento “iniciou ele logo uma casa de feitoria em um local que se chamou ‘dos Marcos’ por que aí se colocaram marcos para os termos de demarcação no próprio continente quase em frente à entrada sul do dito canal.” (ALMEIDA, 1970, p.446)

Manuel Correia de Andrade (1999), na obra ‘Itamaracá, uma capitania frustrada’, também aborda a efetivação da Feitoria dos arredores da Ilha de Itamaracá dando ênfase a sua função de entreposto comercial e demarcador da presença lusitana. Segundo o autor:

A primeira feitoria oficialmente instalada situou-se em Itamaracá, então chamada de Pernambuco, nome indígena que significava ‘buraco no mar’, ou lugar em que a desembocadura de um rio permita a entrada de embarcações; essa feitoria foi implantada por Cristóvão Jacques que esteve por duas vezes no Brasil como comandante de esquadra de guarda-costas, procurando embarcações francesas, destruindo-as e aprisionando e matando seus marinheiros. (ANDRADE, 1999, p.31)

A Feitoria de Cristóvão Jacques estava localizada na porção continental da Barra, no município de Igarassu, entrando aproximadamente três quilômetros pela desembocadura sul do Canal de Santa Cruz. Nessa área é onde o curso do Canal faz uma curva voltando-se a face continental da Ilha. Seguindo pela rota fluviomarítima poderia se acessar a Barra de Catuama e seguir até Goiana; ou, se invertermos a lógica, quem viesse pela Catuama, antes de entrar na Barra de Itamaracá efetivamente, teria que passar defronte os Marcos.⁶⁴

⁶⁴ Não podemos deixar de mencionar que em Itapissuma existiu um reduto que estaria integrado ao sistema de defesa da Ilha de Itamaracá e seus arredores; deste ainda carecem pesquisas arqueológicas e históricas sobre sua localização mais precisa e seu funcionamento estratégico durante o período colonial.

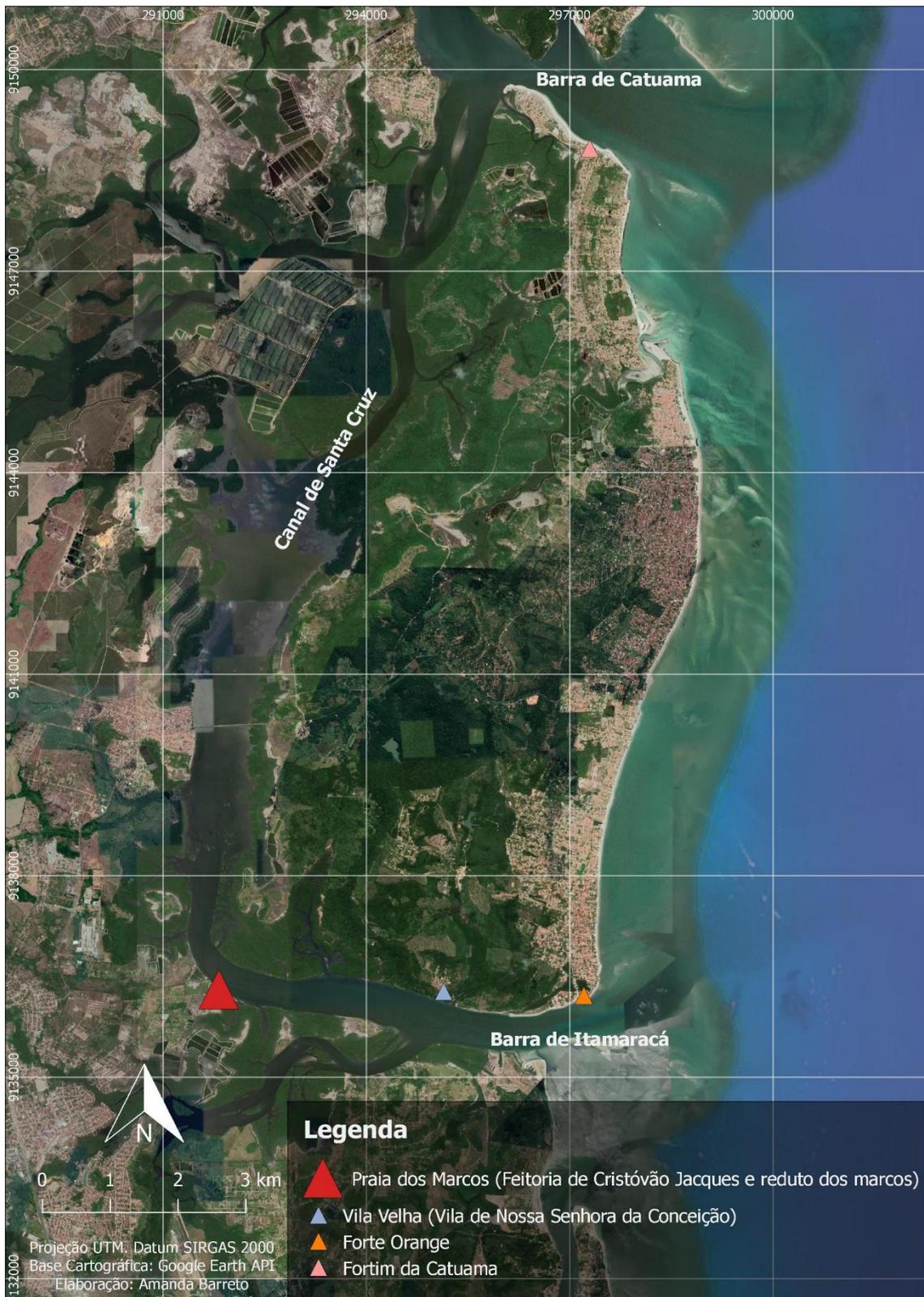


Figura 297 - Sistema de defesa com ênfase na Feitoria de Cristóvão Jacques.

Existem algumas informações que precisam ser citadas para garantir que se entenda a separação entre a Feitoria de Cristóvão Jacques e o Reduto dos Marcos que fazem parte do mesmo contexto. Marcos Albuquerque indica que as estruturas dois redutos foram escavados e encontram-se atualmente em um terreno particular em uma praia de Igarassu conhecida como Praia dos Marcos. Sobre a Feitoria de Cristóvão Jacques, Albuquerque, Veleda e Walmsley indicam que:

A pesquisa arqueológica realizada pelo Laboratório de Arqueologia da UFPE possibilitou a identificação do local em que existira a feitoria de Cristóvão Jacques corresponde a um sítio a céu aberto, cujo material arqueológico se encontra distribuído desde a sub-superfície a cerca de 1,8m de profundidade. Compreende farto material cerâmico da tralha doméstica indígena, associado a material de origem colonial. (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999, p.19)

Os autores também afirmam que uma parte das estruturas foi levada pelo desmoronamento do sedimento por força da água do mar e afirmam que ainda existem locais que podem ser escavados. Já em relação ao reduto dos Marcos Albuquerque, Albuquerque, Doris Walmsley e Veleda Lucena apontam que ele foi construído nos arredores da feitoria de Cristóvão Jacques para complementar seu potencial de defesa de acordo com a demanda imposta pelos constantes ataques. Ou seja, Marcos Albuquerque confirma, através da bibliografia consultada, que escavou as duas estruturas, a da Feitoria e a do Reduto dos Marcos e que ambas se encontram neste condomínio fechado.⁶⁵ (ALBUQUERQUE, VELEDA, WALMSLEY, 1999; ALBUQUERQUE, 1993)

O historiador Lenivaldo Cavalcante narra um interessante acontecimento relacionado ao cotidiano dessa feitoria. A brutalidade com que se davam as relações sociais no início do período colonial, principalmente nas primeiras décadas da exploração, não é novidade. Mesmo assim chama atenção o relato onde Cristóvão Jacques teria aprisionado no ano de 1526 três naus da Bretanha que exploravam essa região, os soldados reféns foram expostos a diversos castigos, “Os franceses acusaram o Capitão-mor das mais terríveis atrocidades, tais como utilizarem os prisioneiros para alvos de flechas.” (CAVALCANTE, 2009, p.35)

Sobre o Reduto dos Marcos, construído nos arredores da Feitoria com o objetivo de potencializar a atuação militar na região considerada estratégica, existem também

⁶⁵ O pesquisador Marcos Albuquerque orienta, nas suas falas mais recentes, sobre a necessidade de intensificação das pesquisas arqueológicas no local para esmiuçar as duas estruturas, já que as pesquisas realizadas na década de 1990 não foram totalmente conclusivas.

algumas informações arqueológicas e históricas. Ocorre um assentamento militar que foi executado por ordem de Pero Lopes de Souza em 1532 para auxiliar a debelar a ameaça francesa cada vez maior na região.⁶⁶ O mesmo teria sido, possivelmente, “construído inicialmente em madeira e, como foi prática comum, pelo menos parte de suas estruturas teriam sido gradativamente substituídas por pedra e cal.” (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999, p.22)

A unidade de defesa foi alvo de investigação arqueológica realizada por Marcos Albuquerque, onde se evidenciaram os alicerces dos antigos quartéis em uma área de condomínio fechado exposto a ação das marés. O trecho continua sendo mencionado na documentação histórica pelo menos até o século XVII de forma mais ativa. Durante o período holandês o reduto também era mencionado e existem relatos de movimentação marítima no local, que poderia suportar apenas embarcações de pequeno porte. Na obra ‘Valeroso Lucideno e o triunfo da liberdade’, por exemplo, ao narrar uma batalha marítima entre holandeses e portugueses na Barra de Itamaracá, o Frei Manuel Calado (1648) diz: “e com ordem de que com todo o segredo possível fizessem um trincheirão entre os mangues, sobre a primeira nau, que estava no Porto dos Marcos, e assentassem nele as três peças para que, disparando de repente pudessem meter a nau no fundo.” (CALADO, 2001, p.756)

O Porto dos Marcos completava o sistema portuário da Barra da Ilha de Itamaracá. A movimentação de embarcações no local era importante em relação a se estabelecer comunicação entre os espaços de poder locais. A posição do reduto e do porto também é estratégica pois cria um ponto de apoio em relação a comunicação com o continente através da vila de Igarassu e pelo Canal de Santa Cruz. Não existem muitos relatos que detalhem as rotinas portuárias locais, porém acreditamos que deveria receber, de fato, apenas pequenas embarcações.

Neste local foi fixado pela Coroa Portuguesa um marco de pedra que dividia os limites entre as capitanias de Pernambuco e Itamaracá. Atualmente o mesmo se encontra exposto no Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano. Nos arredores de onde existia o marco foi colocada uma réplica simbólica. Estes marcos possessórios eram uma prática constante no processo de consolidação no território pelos

⁶⁶ José Antônio Gonsalves de Mello considera que a expressão ‘reduto dos Marcos’ faz referência a fortificação construída pelos holandeses no local na década de 1640; desta forma esse reduto quinhentista, para o autor, não pode ser classificado com a referida terminologia. (MELLO, 1970).

portugueses. Na década de 1890, uma equipe do IAHGP foi ao local onde existia o marco de pedra, antes do mesmo ser extraído e levado as dependências do Instituto, e concluiu a seguinte situação de seu estado:

O marco está bem defronte do engenho Amparo a uns duzentos passos do salgado, a essueste da matriz da Conceição, na ilha de Itamaracá, e esnordeste da capela do engenho Amparo da mesma Ilha, ao nordeste da barra e sudeste da fortaleza de Santa Cruz no extremo oriental da Ilha. Na parte que está fora do solo, mede o marco cinquenta e três polegadas de altura e de grossura trinta e oito e meia. É de mármore branco finíssimo e granuloso, mas, pela sua vetetude, está enegrecido, e como parecendo a primeira vista de granito cinzento. De forma circular, tem do lado de leste um escudo, como qe pregado na coluna, mas sendo efetivamente parte dela. No escudo que mede vinte e quatro polegadas de altura e dezoito de largura, acima do ovado inferior do mesmo escudo, estão em relevo as armas reais de Portugal, com sete castelos e os cinco escudetes, cada um deles com cinco arroelas. (RELATORIO, 1891, p.100)

No ‘Breve Discurso’ apresentado por Adriaen Van der Dussen na década de 1630 aos administradores holandeses, o marco de pedra também é relatado quando o autor descreve os limites norte da Capitania de Pernambuco:

[...] e ao norte com a Capitania de Itamaracá, começando a linha divisora a meio mar da pequena cidade Schoppe sita na ilha de Itamaracá, correndo dai diretamente ao ocidente, segundo a bussola, e indo encontrar a terra firme defronte da mesma ilha no lugar onde foram fixados os marcos (que por isso se denomina Os marcos) na altura de 7°50’. (DUSSEN, 1887, p.139)

A Feitoria de Cristóvão Jacques e seus arredores não se consolidou como núcleo urbano com o passar do tempo. Os constantes saques e ataques empreendidos na região pelos franceses, aquartelados na Ilha de Itamaracá, pode ser considerado o principal motivo para a mitigação desta unidade que já na década de 1530, pois haveria perdido sua funcionalidade. Lenivaldo Cavalcante narra os detalhes dessas investidas francesas a Feitoria. Segundo o pesquisador “Em 1532, a feitoria de Itamaracá foi atacada e destruída pela “nau *La Pellerine*, de bandeira francesa, sob o comando do Capitão Jean Dupret.” (CAVALCANTE, 2009, p.35). Somente após a atuação do próprio Donatário, Pero Lopes de Souza, é que a ameaça francesa na região começou a ser debelada e “Os franceses se renderam e partiram do forte que tem parte de sua estrutura destruída.”. (CAVALCANTE, 2009, p.36) O reduto dos Marcos e o fundeadouro local, porém, continuaram operando por mais tempo já que suas estruturas são representadas na documentação até o século XVII.

Em 1627 Frei Vicente Salvador realiza um resumo dos acontecimentos referentes a exploração desse local. O Frei aborda assuntos como a militarização da área, ameaças inimigas, descrição dos produtos da terra, trato com os indígenas e

questões portuárias em que estava envolvida a barra sul do Canal de Santa Cruz; mas especificadamente sobre a região onde se instalou a feitoria de Cristóvão Jacques e o Reduto dos Marcos.

Nesta ilha de Itamaracá tinham os franceses feito uma fortaleza com um presídio de mais de cem soldados, com muitas munições, e artilharia, onde se recolhia a gente dos seus navios quando vinham a carregar de pau-brasil, que os gentios lhes cortavam, e acarretavam aos ombros a troco de ferramenta e outros resgates de pouca valia, que lhes davam, como também lhes traziam a troco dos mesmos muito algodão, e fiado, e redes feitas em que dormem, bugios, papagaios, pimenta e outras coisas que a terra dá, que para os franceses era de muito ganho, e por esta causa assim neste porto como nos mais do Brasil comerciavam com o gentio, e os alteravam contra os portugueses, induzindo-os que os não consentissem povoar, antes os matassem e comessem, porque o mesmo vinham eles a fazer, o qual sabido por el-rei d. João Terceiro, ordenou uma armada mui bem provida de todo o necessário, e mandou nela por capitão-mor Pero Lopes de Souza, para que viesse primeiramente a esta ilha, e daqui a todos os mais portos, e lançasse dele todos os franceses que achasse, e destruísse suas fortalezas e feitorias, levantando outras, donde lhes carregassem o paubrasil por sua conta, porque esta era a droga que tomava para si. (SALVADOR, 2009, p.35)

Realizamos prospecção arqueológica neste trecho para buscar entender melhor como funcionam as rotinas marítimas locais hoje em dia. Além disso, esperávamos também buscar entender a dinâmica da cultura material no local. O trecho analisado apresenta como característica principal o fato de situar-se à beira do Canal, na interface entre o meio terrestre e o aquático em contexto estuarino. Boa parte do trajeto já se encontra antropizado, principalmente por isso não foram identificados artefatos arqueológicos em superfície. De total, do início de uma marina existente no local até o trecho onde começa o condomínio particular em questão (que engloba a Feitoria) ocorre aproximadamente 180 metros de frente marítima. Justamente neste percurso estão descritas na literatura arqueológica as estruturas do porto, da Feitoria e do Reduto dos Marcos (ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999; ALBUQUERQUE, 1993).

Nessa rota marítima, existem várias estruturas de atracadouros sob base de rocha calcária que são utilizados até hoje e devem ter sido utilizados desde os tempos históricos, nos primeiros momentos da colonização portuguesa no Brasil. Atualmente, a população das comunidades nos arredores utiliza os trechos de orla onde não existem construções privadas para tomar banho no estuário e realizar atividades de lazer, pois lá existem alguns bares e restaurantes. Realizar novas pesquisas arqueológicas, na terra e subaquáticas, também se faz necessário para melhor entendimento de tão importante momento da história do Brasil.



Figura 298 - Vila Velha, indicada pela seta vermelha, e a entrada da Barra de Itamaracá vista a partir da região dos Marcos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 300 - Os tijolos do solo indicam os locais onde foram realizadas as escavações do reduto dos Marcos. Fonte: ALBUQUERQUE, LUCENA, WALMSLEY, 1999:24.



Figura 299 - Entrada da Barra de Itamaracá vista a partir da região dos Marcos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 301 - As estruturas da Feitoria de Cristóvão Jacques e do reduto dos Marcos encontram-se no terreno particular. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 302 - O cercamento verde na margem do Canal aponta o local onde indica-se a Feitoria e o Reduto. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 304 - Réplica do marco de pedra. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 303 - O cercamento verde na margem do Canal aponta a casa onde encontra-se a Feitoria e o Reduto. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 305 - Toda a orla nesse trecho corresponde a marinas e condomínios residenciais. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 306 – Bares na orla da Praia dos Marcos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 307 - Alguns trechos correspondem a atracadouros atualmente. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 308 - Nos arredores do porto dos Marcos, ainda existe intensa atividade de pequenas embarcações de pesca e lanchas ancoradas. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 309 - Pequenas embarcações de pesca sendo reparadas nos atracadouros na praia dos Marcos. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)



Figura 310 - Embarcação mais antiga em desuso, atualmente compõe a Paisagem Cultural Marítima local. Fonte: Acervo pessoal. Foto de Josué Lopes. 2020. (9136328/291737)

Voltando para o texto de Marcos Albuquerque (1993), citado no início deste item, algumas observações devem ser realizadas. Já nas primeiras linhas Marcos Albuquerque esboça uma discussão filosófica e histórica buscando contextualizar a Europa dentro de uma lógica social mundial centrada no expansionismo e colonialismo dos séculos XV e XVI. Avançando um pouco, o autor explica a sua opção por abordar as sociedades e as culturas materiais relacionadas a elas através de uma lógica sistêmica; que proporcionaria, segundo Albuquerque, uma análise tanto dos padrões econômicos e sociais europeus a partir da economia expansionista, quanto das relações com os indígenas (ALBUQUERQUE, 1993).

Para Marcos Albuquerque, a introdução do elemento europeu influenciou diretamente essa lógica sistêmica em que estava inserida a cultura indígena que, pela violência do processo adaptativo, pouco restou além de se interiorizar. Para Albuquerque, “Evidentemente, o Sistema Americano não apresentava, a época do contato com os portugueses, a complexidade do Sistema Europeu de então.” (ALBUQUERQUE, 1993, p.101) Ou seja, o indígena do litoral, que já seria afeito a trocas comerciais, poderia se adaptar a lógica sistêmica europeia. Com esta afirmação o autor enquadra, novamente, a cultura indígena a uma lupa ajustada para o europeu.

Marcos Albuquerque ainda esclarece sua percepção sobre o que ele considera como ‘aculturação’. Para o autor a corrente prioriza a elaboração de teorias gerais que abrangem o conjunto de fenômenos proporcionados pela interação entre diferentes culturas. Apesar disto, o próprio pesquisador reconhece que a complexidade dos grupos sociais envolvidos em diferentes contextos de contato não favorece o estabelecimento destes padrões. Para minimizar estas questões, Albuquerque sugere que se destrinche o conceito de aculturação em subcategorias operacionais, onde a sua lógica sistêmica poderia ser aplicada (ALBUQUERQUE,1993). Ainda assim, o termo ‘aculturação’ é frequentemente utilizado por Marcos Albuquerque para abordar contato cultural e interação social. Albuquerque indica que buscou estudar a Feitoria de Cristóvão Jacques como contexto onde seria possível observar formas de aculturação do sistema europeu adaptado ao Novo Mundo.

Ao estudar a dispersão e deposição dos artefatos em um perfil estratigráfico evidenciado nas pesquisas arqueológicas, Marcos Albuquerque conclui que existiu intensa interação social na região da feitoria durante o início século XVI. Sendo essa ocupação evidenciada nas camadas mais profundas da escavação (ALBUQUERQUE,1993). Para justificar suas análises, indica que a profundidade das camadas arqueológicas, que chegaram a cerca de dois metros, corresponde a precisão de seus dados.

Outra importante observação apontada por Marcos Albuquerque é a de que os resultados de escavação não indicam que houve ali assentamentos indígenas exclusivamente, nem tampouco apenas europeus. Ao contrário, a análise dos artefatos mostra que houve interação, já que os restos materiais indígenas e europeus sempre aparecem em associação. Assim, em termos quantitativos, a cultura material indígena domina a densidade nos estratos mais profundos em relação ao material português, tendo a lógica gradualmente se invertido a partir das estratigrafias mais superficiais da escavação no reduto.

Existe uma iconografia datada de 1592 depositada no acervo digital da Biblioteca Nacional de Veneza que tem autoria atribuída a Gerolamo Benzolini e retrata uma intensa batalha entre os invasores europeus, que se encontram embarcados, e uma

grande quantidade de indígenas que defendiam o seu território.⁶⁷ O trecho mostra embarcações no percurso do Canal de Santa Cruz onde os europeus utilizam armas de fogo para repelir os indígenas que revidam com arcos e flechas; além disso, como estratégia indígena de batalha, toras de madeira aparecem obstruindo o percurso do Canal. No litoral, um reduto é representado na porção insular em posição onde posteriormente seria localizado o Forte Orange; enquanto no continente, outro reduto de maior proporção é representado nos arredores da Praia de Maria Farinha, que também era fortificada. No interior do território a densidade populacional é expressivamente dominada pelos indígenas que tem suas aldeias representadas com estacadas circulares. Entre os dois aldeamentos indígenas, no continente, existe uma paliçada fortificada guarnecida por canhões em posição compatível com a localização da Feitoria de Cristóvão Jacques na região dos Marcos.



Figura 311 - Iconografia de título 'De modo obsidendi, e obsessos oppugnandi' com autoria atribuída a Gerolamo Benzoni em 1592. Fonte: Europeana.eu.⁶⁸

⁶⁷ A iconografia foi elaborada com base em outra contida na obra 'Duas Viagens ao Brasil' de Hans Staden, que esteve no Brasil em meados do século XVI.

⁶⁸ <https://www.europeana.eu/pt/item/447/GEO0027975>. Acesso em 13/12/2020

Em suas conclusões, Marcos Albuquerque afirma que houve contato entre indígenas e europeus na região onde se instalou a Feitoria, porém observa que esta interação pode ter se dado de forma não agressiva e que a variabilidade da cultura material associada a Feitoria deve estar relacionada a um contexto de trocas culturais, e não objetivamente a partir de imposição – pensamento equivocado que está datado a partir da concepção intelectual do período em que o texto foi escrito.

Na apresentação dos dados provenientes das análises laboratoriais, Marcos Albuquerque retoma a discussão de que o sistema Europeu prevaleceu em relação ao indígena. Segundo ele, a cerâmica histórica encontrada no contexto do sítio não apresenta variabilidade técnica nos níveis estratigráficos, o que o leva a concluir que a mesma deve ter sido exportada da Europa. Já no contexto indígena aponta que a cerâmica gradualmente vai se tornando menos característica a medida em que o contato se intensifica. Essa mudança deveria estar relacionada a perda de interesse em fabricar cerâmicas com os mesmos padrões de qualidade de antes do contato, devido a alterações nas necessidades de consumo (ALBUQUERQUE, 1993).

A Feitoria de Cristóvão Jacques, como também as unidades defensivas construídas posteriormente a ela, remetem a uma estrutura com finalidade bélico-marítima na medida em que sua posição, no estuário da desembocadura sul do Canal de Santa Cruz, proporciona ampla visão da entrada da Barra, da área portuária e fornece acesso fluvial a outras Vilas relevantes no continente; além da função de entreposto comercial, que articulava os arredores da Ilha de Itamaracá as carreiras marítimas internacionais. A dificuldade de acesso a informações de pesquisas anteriores e a ausência de novas pesquisas específicas para o local reverberam a necessidade latente de aprofundamento dos estudos sobre a região dos Marcos, uma engrenagem significativa do complexo processo de colonização empreendido pelos europeus no Brasil; as custas do silenciamento dos povos indígenas originários.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As percepções teóricas que permearam a tessitura da tese em tela estão intimamente relacionadas ao conceito de Paisagem Cultural Marítima. Acreditamos que para uma melhor compreensão dos aspectos inerentes as sociedades marítimas ou aquelas desenvolvidas em função de corpos aquáticos de maneira geral, seja necessário entendê-los a partir da relação entre os homens, com suas escolhas culturais, e a interface com os rios, lagos e mares que o cercam. Para que nossos objetivos fossem alcançados, foi indispensável entender que o processo de ocupação da Ilha de Itamaracá durante o recorte temporal a que nos propusemos estudar esteve diretamente ligado a dinâmica das águas interiores e aquelas que circundam o território insular. Essa foi a tônica principal que permeou nossa narrativa: evidenciar como a maritimidade se desencadeou na Ilha de Itamaracá de ontem e de hoje. Justamente por este motivo é que adotamos o binômio rotina/ruptura para buscar compreender as permanências culturais marítimas que integram a vida dos ilhéus atualmente, ao expor um percurso histórico.

Os resultados só foram possíveis de serem alcançados por meio de uma base metodológica específica e adequada ao estudo da temática marítima a partir da Arqueologia. Neste sentido, as prospecções arqueológicas na praia, a prospecção marítima no contorno da Ilha de Itamaracá, o levantamento aéreo e a extensiva pesquisa documental (iconografias, fotografias, matérias de jornais, relatos de cronistas e documentos burocráticos e administrativos) foram abordados de forma integrativa para ampliar as percepções de cultura material e assim construir uma narrativa em torno dos acontecimentos do passado.

Esse trabalho, porém, nem de longe esgota a discussão sobre o assunto. Esperamos ter apresentado uma contribuição ao estudo de sítios arqueológicos históricos com ênfase no conceito de Paisagem Cultural Marítima. Um dos pontos que ainda precisam ser analisados de forma específica é a questão dos artefatos submersos no Canal de Santa Cruz e no mar de dentro da Ilha de Itamaracá. Nosso texto apresentou vários indícios da ocorrência de naufrágios e outros artefatos utilitários e bélicos que devem estar nas águas no entorno do território insular. Não coube aos objetivos da presente tese abarcar este aspecto de forma direta, utilizamos a possível ocorrência dos mesmos apenas para subsidiar a consolidação de uma Paisagem Cultural Marítima em seus parâmetros mais amplos da pesquisa científica. Urge, portanto, uma pesquisa

arqueológica subaquática sistemática nas águas do entorno da Ilha de Itamaracá. Esta medida poderia elucidar questões relacionados aos primeiros séculos da ocupação europeia no Brasil e notadamente o tema apresenta relevância para a história do país.

Um outro aspecto que também ainda foi pouco explorado na Ilha de Itamaracá e seu entorno corresponde a história dos primeiros habitantes do local. A Arqueologia ainda pouco conhece sobre a história indígena de Itamaracá. Apesar de serem recorrentes em superfície artefatos cerâmicos e líticos provenientes das ocupações pré-coloniais, nenhum estudo científico analisou este ponto de forma direta.

O patrimônio cultural da Ilha de Itamaracá, apesar de sua notória importância para a história do Brasil, conserva-se hoje em estado de conservação crítico. Os sítios arqueológicos espalhados pela Ilha progressivamente vão se deteriorando sem que as autoridades competentes tomem realmente medidas efetivas no sentido de sua conservação e preservação. Este é o caso dos remanescentes do Fortim da Catuama, no extremo norte de Itamaracá, que tem seus restos constantemente ameaçados pela especulação imobiliária no local como também pela degradação natural acelerada pela ausência de medidas protetivas. Em situação similar encontram-se os fornos de cal espalhados pela Ilha. No caso de Vila Velha, a antiga Vila de Nossa Senhora da Conceição, que remonta as primeiras décadas do século XVI, também é preciso que seus dados arqueológicos sejam atualizados através de escavações sistemáticas, como também ações políticas com objetivo de preservar as estruturas expostas e os artefatos em superfície. Nos arredores deste local ocasionalmente se vê pessoas procurando ‘tesouros’ com detectores de metal; a falta de fiscalização intensifica a ação dos criminosos.

Na busca por tentar entender como a maritimidade se processa hoje em Itamaracá é que incluímos nos debates as expressões artísticas e culturais que completam o sentido de Paisagem Cultural Marítima. Entendemos que analisar a cultura material em função apenas dela mesma nada pode contribuir para a finalidade maior da Arqueologia que é promover conhecimento entre as pessoas sobre seus passados. Tendo em isso em vista, procuramos entender as nuances da vida social dos itamaracaenses nas últimas décadas para estabelecer um contraponto com o passado. Neste sentido, os locais de pesca tradicionais, a procissão marítima e a relação dos caiçaras com a orla foram indispensáveis aos nossos objetivos. Lia de Itamaracá, uma das maiores referências para cultura pernambucana, pela sua representatividade em relação a

tradição da ciranda no Brasil, batalha diariamente para manter viva sua expressão artística. A falta de recursos impede a artista de ampliar a magnitude de sua influência. Neste momento registro minha profunda admiração por Lia de Itamaracá e tudo que ela representa em minha vida desde a infância, sempre a enxerguei com contemplação e encantamento.

Com nossa tese, esperamos que alguns aspectos importantes referentes aos sítios arqueológicos da Ilha de Itamaracá e seu patrimônio cultural tenham avançado em relação ao estado da arte sobre seu conhecimento e sua valorização. Nos propomos integrar abordagens dentro da Arqueologia Histórica com o objetivo de aplicar os métodos e as técnicas relativas ao estudo de Paisagens Culturais Marítimas a um local onde tais propostas ainda não haviam sido realizadas nas pesquisas anteriores. Finalizamos este texto com a citação do arqueólogo australiano Brad Duncan que sintetiza bem a questão do estudo de sítios arqueológicos a partir da temática marítima: “As maritime archaeologists become more interested in cultural associated with seaborne activities, this study has outlined new ways of accessing cultural meanings imbued in landscape, to provide better understanding of maritime communities.” (DUNCAN, 2006, p.365).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES IMPRESSAS

ANDRADE, Gilberto Osório. **Itamaracá**: contribuição para o estudo geomorfológico da costa pernambucana. Recife: Imprensa Oficial do estado de Pernambuco, 1955.

BARLAEUS, Gaspar. **História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil**. Recife: Fundação de cultura da cidade do Recife, 1980. [1647]

CALADO, Frei Manoel. **O Valeroso Lucideno e triunfo da liberdade**. São Paulo: beca produções culturais, 2001. CD-ROM. [1648]

CASCUDO, Luís da Câmara. **As Mangas de Jasmim de Itamaracá**. Rio de Janeiro: Editora Bloch, 1994.

COSTA, Sebastião. **Ilha de Itamaracá**. Itamaracá: Prefeitura Municipal de Itamaracá, 1978.

DA MOTA, Alves. **Itamaracá** (o antigo e o moderno). Itamaracá: Prefeitura Municipal de Itamaracá, 1985.

DIÁRIO, Diário ou breve discurso Acerca da rebelião e dos pérfidos designios dos portugueses no Brazil. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, n. 32. 1886?. [164?]

DUSSEN, Van der. Breve discurso sobre o estado das quatro capitâneas conquistadas de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e Rio Grande situadas na parte setentrional do Brazil. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, n. 34. 1887. [164?].

FALCÃO, Geraldo Granja. **Itamaracá a Ilha dos cirandeiros**. Recife: Rodovalho inc. do Brasil LTDA, 1984.

FREIRE, Francisco de Brito. **Nova Lusitânia, História da Guerra brasileira**. São Paulo, Beca produções culturais: 2001 [1675]

GANDAVO, Pero de Magalhães. **História da Província de Santa Cruz**. São Paulo: Editora Hedra, 2008. [1576]

KEATING, Vallandro; MARANHÃO, Ricardo. **Diário de navegação**: Pero Lopes e a expedição de Martin Afonso de Sousa (1530-1532). São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011. [1532]

KIDDER, Daniel. Impressões dum missionário methodista em Pernambuco. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, vol. XIV, n. 75. 1909. [1845]

KOSTER. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942. [1810?]

LAET, Joan de. **História ou Anais dos feitos da Companhia privilegiada das Índias Ocidentais desde o começo até o fim do ano de 1636**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM. [1636]

LOPES, José. **História e Segredos de uma Ilha**. Itamaracá: Prefeitura Municipal de Itamaracá, 1975.

MELLO, Jeronymo Martiniano Figueira de. **Ensaio sobre a estatística civil e Política da Província de Pernambuco**. Recife: Editora da UFPE, 1979. [1852].

MELLO, José Antônio Gonsalves de (ed.). **Fontes para a história do Brasil holandês** (v. 1). MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória, 1981.

MORENO, Diogo de Campos. Relação das praças e coisas de importância que Sua Majestade tem na costa do Brasil. **Revista do Instituto Arqueológico, histórico e geográfico pernambucano**. Recife, v. LVII, p 185-247. 1984. [1609]

NIEUHOFF, Joan. **Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil**. São Paulo: Beca produções culturais, 2001. CD-ROM. [1645]

PMIT- Prefeitura Municipal da Ilha de Itamaracá. **ZATANE: Zoneamento ambiental e territorial das atividades náuticas da Ilha de Itamaracá**. Relatório técnico. Ilha de Itamaracá, 2012.

PMIT, Prefeitura Municipal da Ilha de Itamaracá. **Plano Diretor Participativo da Ilha de Itamaracá**. Itamaracá, 2007.

RELATÓRIO, Relatório apresentado ao Instituto Histórico de Goyanna pela respectiva Comissão de trabalhos históricos e archeologicos na sessão de 29 de setembro de 1871. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, n. 39. 1891.

RICHOSFFER, Ambrósio. **Diário de um soldado da Companhia das Índias Ocidentais 1629 – 1632**. São Paulo: Beca Produções Culturais, 2001. [1632]

RODRIGUES, Valdecírio. **História de Itamaracá**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife, 1972.

SALVADOR, Frei Vicente. **História do Brazil (1500 - 1627)**. Curitiba: JUARÁ, 2009.

[1627]

SOUSA, Gabriel Soares de. **Tratado descritivo do Brasil em 1587**. São Paulo: Hedra, 2010. [1587]

SYLVA, MANOEL. **Regimento de pilotos e roteiro da navegação e conquista do Brasil, Angola, São Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índias Ocidentais**. Lisboa:1655.

VERDONCK, Adriano. Descrição das capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Parayba e Rio Grande. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, ano XXXIX, n. 55, p 215-229. 1901. [1630]

FONTES MANUSCRITAS

- **Arquivo Histórico Ultramarino (Avulsos de Pernambuco)**

1713, outubro, 13, Itamaracá

CARTA de João Guedes Alcoforado ao rei [D. João V] sobre ser conveniente que se mande fazer uma ponte no rio de Itapissuma que cerca a Ilha de Itamaracá. Anexos: 2 docs.

AHU_CU_015, Cx. 26, D. 2368.

[ant. 1739, março, 4]

REPRESENTAÇÃO dos senhores de engenho e lavradores de cana de Itamaracá, ao rei [D. João V], pedindo a construção de uma ponte em Itapissuma e para não serem executados em suas fazendas. Anexos: 9 docs.

AHU_CU_015, Cx. 53, D. 4642.

1739, setembro, 18,

Recife PORTARIA do governador da capitania de Pernambuco, Henrique Luís Pereira Freire [de Andrada], ordenando ao tenente general da Artilharia, Diogo da Silveira Veloso, informe com seu parecer a utilidade e custo da obra da ponte de [Itapissuma], na ilha de Itamaracá. Anexos: 2 docs. AHU_CU_015, Cx. 54, D. 4714

[ant. 1730, janeiro, 25, Itamaracá]

REQUERIMENTO de Maria dos Santos, viúva de Bartolomeu da Rocha Preto, ao rei [D. João V], pedindo alvará e regimento a qualquer ministro para fazer a demarcação de suas terras e salinas na Ilha de Itamaracá. Anexo: 1 doc.

AHU_CU_015, Cx. 39, D. 3567.

1726, setembro, 15, Goiana

CARTA do capitão-mor de Itamaracá, José Fernandes da Silva, ao rei [D. João V], sobre a visita feita à fortaleza de Santa Cruz, informando o pouco adiantamento da obra apesar do dinheiro gasto pela Fazenda Real.

AHU_CU_015, Cx. 34, D. 3149.

1784, maio, 5, Goiana

CARTA da Câmara de Goiana à rainha [D. Maria I], pedindo a reforma da fortaleza de Santa Cruz na capitania de Itamaracá.

AHU_CU_015, Cx. 151, D. 10959.

- **Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE)**

APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 1.

APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 2.

APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 3.

APEJE. Ordens Régias da Capitania de Itamaracá (1680-1760). Vol.02, Caderno 4.

APEJE. Setor de Obras Públicas de Pernambuco (acervo fotográfico Ponte Getúlio Vargas e Penitenciária Agrícola de Itamaracá.)

ICONOGRAFIAS E FOTOGRAFIAS

Acervo fotográfico do projeto 'Patrimônio Subaquático de Pernambuco' executado pelo NEPARQ/UFRPE entre os anos de 2006 e 2010. Cedidos pela Dra. Ana Lúcia do Nascimento Oliveira.

Acervo fotográfico pessoal Gilberto Lopes de Albuquerque e Maria Cristina Melo.

Acervo fotográfico pessoal Ricardo Albuquerque.

Acervo fotográfico pessoal Shirley Albuquerque.

Acervo fotográfico pessoal Tereza Albuquerque.

Acervo fotográfico Setor de Obras Públicas de Pernambuco (PAI e Ponte Getúlio Vargas 1930 - 1940)

Biblioteca Nacional Digital – Portugal (acervo digital).

Biblioteca Nacional do Brasil (acervo digital).

Europeana.eu (acervo digital).

Gallica – Biblioteca Nacional da França (acervo digital).

Nationaal Archief – Holanda (acervo digital).

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de Vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2002. CD-ROM

Rijks Museum – Holanda (acervo digital).

BIBLIOGRAFIA

ADAMS, Jonathan. Maritime Archaeology. In: ORSER, Charles. **Encyclopedia of Historical Archaeology**. Londres, Routledge, 2002.

ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia do forte Orange e sua cultura material. **Revista da Cultura**. Ano XII, n 19. P 36-43. 2012

ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia do Forte Orange. **Revista da Cultura**. Rio de Janeiro, n. 15, ano IX, p 37-47. 2009.

ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia do forte Orange: O forte holandês. **Revista da Cultura**. Ano X, n 17. P 36-43. 2010.

ALBUQUERQUE, Marcos. Arqueologia Histórica: Uma releitura dos descobrimentos. **Anais da Reunião Científica da Sociedade de Arqueologia Brasileira**. Rio de Janeiro, 2000.

ALBUQUERQUE, Marcos. As escavações arqueológicas no Forte de Orange. **ARC – Revista Brasileira de Arqueometria, Restauração e Conservação**. Olinda, v.1, n. 2, p. 51-55, 2007.

ALBUQUERQUE, Marcos. Assentamientos militares: una perspectiva em abordagem. **Arqueologia Histórica na América Latina - The South Carolina Institute of Archaeology and Anthropology, Columbia (EUA)**, v. 14, p. 19 – 38, 1995.

ALBUQUERQUE, Marcos. Holandeses em Pernambuco: resgate material da História. In: PÉREZ, José Manuel.; SOUZA, George F. C. (eds). **El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII**. Salamanca: Universidad de Salamanca, 2006.

ALBUQUERQUE, Marcos. LUCENA, Veleda, PESSOA, Ricardo. **Trilha dos holandeses: uma avaliação geoarqueológica**. Ilha de Itamaracá: PMIT, 2003.

ALBUQUERQUE, Marcos. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. **Revista de Arqueologia**. v.7, p. 99-123, São Paulo:1993.

ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. **Fortes de Pernambuco**. Imagens do passado e do presente. Recife: Graftorres, 1999

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro. **A companhia Pernambucana de Navegação**. Dissertação (Mestrado em História). Recife, CFCH, 1989.

ALMEIDA, Thiago Lopes Meló. **Caracterização da dinâmica costeira de Itamaracá-PE: aplicação do Sistema de Modelagem Costeira do Brasil**. Tese (Doutorado em Geociências). Recife: PPGG/UFPE, 2018.

ALMEIDA, Washington Perry. Cristóvão Jacques e sua expedição ao Brasil. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico brasileiro**. Rio de Janeiro, vol. 287. 1970.

AMARAL, Rita de Cássia de Mello Peixoto. **Festa à brasileira: significados do festejar, no país que “não é sério”**. Tese (Doutorado em Antropologia). FFLCH/USP, 1998.

AMARANTE, Cristiane Eugênio. **Arqueologia Marítima na praia do Francês – AL**. Tese (Doutorado em Arqueologia). Programa de Pós graduação em Arqueologia Universidade Federal de Sergipe, 2019.

AMORIM, Darlan. Armas brancas do Forte Orange. In: CONGRESSO DE ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO DA UFPE (CONGRAD-PROACAD). 2004, Recife. **Anais**. Recife: UFPE, 2004.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Itamaracá, uma capitania frustrada**. Recife: CEHM, 1999.

ANDRADE, Marcelo Henrique. **Lia de Itamaracá**. Recife: Provisual, 2019.

ARAÚJO, Maria da Assunção. A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física. In: AMORIM, Inês; POLÔNIA, Amélia; OSSWALD, Helena. **O Litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII)**. Porto: Instituto de História Moderna, 2002.

ASSIS, Lenilton. **A difusão do turismo de segunda residência nas paisagens insulares: um estudo sobre o litoral sul da Ilha de Itamaracá – PE**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Recife: DCG/UFPE, 2001.

BARRETO, Cristiana. A construção de um passado pré-colonial: uma breve história da arqueologia no Brasil. São Paulo: **Revista da USP**, n.44, 2000.

BARROS, Amândio. “Saber fazer”: a circulação de informações entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos. **Revista da Faculdade de Letras - HISTÓRIA**. III Série, vol. 6, Porto, 2005.

BARROS, Amândio. Barcos e gentes do mar do Porto (século XVI a XVI). **Revista da Faculdade de Letras do Porto**. v.14, Porto: 1997.

BARROS, Amândio. Fontes para o estudo do movimento portuário na cidade do Porto no século XVI. In: AMORIM, Inês; POLÔNIA, Amélia; OSSWALD, Helena. **O Litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII)**. Porto: Instituto de História Moderna, 2002.

BARTHEL, Stela. **Arqueologia de uma fortificação: o Forte Orange e a Fortaleza de Santa Cruz, em Itamaracá, Pernambuco**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Recife: CFCH/UFPE, 2007.

BASS, George. **A Plea for Historical Particularism in Nautical Archaeology**. Texas: A&M University, 1983.

- BASS, George. **Arqueologia subaquática**. Lisboa: Editora Verbo, 1969.
- BEAUDRY, Mary. **Documentary Archaeology in the New World**. Cambridge: Cambridge University Press, 1988.
- BENELOVO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1999.
- BLOT, Jean-Yves. O mar de Keith Muckelroy: o papel da teoria na arqueologia do mundo náutico. **Al-Madan**, Almada, Centro de Arqueologia, Série 2, n. 8, pp. 41-55, 1999.
- BLOT, Maria Luíza. **O porto na origem dos centros urbanos** – contributos para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal. Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, 2003.
- BOSA, Miguel Suárez. Puertos e ciudad en el mundo atlântico: el puerto de las Palmas de Gran Canaria. In: SANTOS, Flávio Gonçalves. **Portos e cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana**. Ilhéus: Editora Editus, 2011.
- BOXER, Charles. **O Império Marítimo Português**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002
- BRANDÃO, Petros José da Rocha. **As Irmandades de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos em Pernambuco: organização religiosa de pessoas de cor no setecentos**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: PPGH, 2019.
- BRAUDEL, Fernand. El Mediterráneo: tierra, mar, história. **El Correo**. Ano XXXVII. Nº12. 1985
- BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II**. São Paulo: Martins Fontes, 1984.
- BURKE, Peter. **A escola dos Annales (1929 – 1989)** – A revolução francesa da historiografia. São Paulo:
- CAIRES, Ian Ribeiro Miranda. **Arqueologia de Ambientes aquáticos: algumas observações sobre sítios depositários**. Monografia (Graduação em Arqueologia). Laranjeiras: DARQ/UFS,
- CALDAS, Sérgio Túlio. **Portos de Brasil: a história passa pelo mar**. São Paulo: Editora Horizonte, 2008
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CALVINO, Ítalo. **Palomar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CAMARGO, Paulo Bava de. **Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia séculos XIX e XX**. Tese (Doutorado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2009.

CAMARGO, Paulo Bava de. Arqueologia portuária em Sergipe: teoria e metodologia. **VESTÍGIOS – Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica**. v.11, n.2. 2017.

CAMARGO, Paulo Bava de. Portos e mais portos: arqueologia marítima de Cananéia (SP). **Navigator**. v.4, n.7. 2008.

CARDOSO, Tiago; NASCIMENTO, João. Avaliação de atividades turísticas prejudiciais à permanência de aves migratórias na Coroa do Avião, Pernambuco, Brasil. **Ornithologia 2**. v.2, 2007.

CASTRO, Eugênio de. O porto de Pernambuco e o Porto do Rio de Pernambuco. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, vol. XXIX, n. 142. 1930.

CAVALCANTE, Lenivaldo. **Pernambuco e o medo dos Clubes de França: O caso do Le Diligent (1792 – 1793)**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFRPE/DEHIST, 2009.

CERTEAU, Michel de. **A Escrita da História**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade/Editora Unesp, 2001.

COSENTINO, Francisco. Apontamentos sobre a defesa do litoral, questões militares, governo-geral do Estado do Brasil e carreira militar, séculos XVI e XVII. **Revista Navigator**. v.8, n.15. 2012.

COSTA, Carlos Alberto Santos. **A Influência do Colégio dos Jesuítas na configuração da malha urbana de Salvador-BA (1549-1760)**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Recife: CFCH/UFPE, 2005.

COSTA, Carlos Alberto Santos. A Sé primacial do Brasil: uma perspectiva histórico-arqueológica. **Resgate da memória**. Ano 2, n.4. 2015.

COSTA, Diogo. Algumas abordagens teóricas na Arqueologia Histórica brasileira. **Revista Ciência e Cultura**. v.65, n.2, 2013.

COSTA, Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Vol. 1. Recife: FUNDARPE, 1983a

COSTA, Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Vol. 2. Recife: FUNDARPE, 1983b

- COSTA, Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Vol. 5. Recife: FUNDARPE, 1983c
- COSTA, Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Vol. 7. Recife: FUNDARPE, 1983d
- COUTINHO, Sonia M^a Viggiani; SULAIMAN, Samia Nascimento; CARBONE, Amanda Silveira. **ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (APA) DE SANTA CRUZ: (re)conhecendo o valor ecológico, histórico-cultural e econômico**. Recife: CPRH, 2018.
- CURADO, Maria Eleonora. **A Faiança do Forte Orange**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) Recife: CFCH/UFPE, 2010.
- CUSTÓDIO, José de Arimathéia. A arquitetura de defesa no Brasil Colonial. **Discursos Fotográficos**. v.7, n.10, p.173-194. 2011
- DEAGAN, Kathleen. Líneas de investigacion em Arqueología Histórica. **Revista Vestígios**. Vol.2, n.1. 2008.
- DEAGAN, Kathleen. Transculturation and Spanish American Ethnogenesis: The Archaeological Legacy of the Quincentenary. In: CUSICK, James. **Studies in Culture Contact - Interaction, Culture Change, and Archaeology**. Illinois: Center for Archaeological Investigations, 1998.
- DELGADO, James. Gold Rush entrepôt: **The maritime archaeology of the rise of the port of San Francisco**. Tese (Doutorado em Arqueologia). Universidade Simon Fraser, 2006.
- DETONI, Letícia. **O que as palavras soam: vivências religiosas nas Capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba em fins do século XVI**. Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2007.
- DIEGUES, Antônio Carlos. As ilhas e arquipélagos tropicais brasileiros: práticas sociais e simbólicas. in: DIEGUES, Antônio Carlos. **Ilhas e sociedades insulares**. São Paulo: NUPAUB/USP, 1997
- DIEGUES, Antônio Carlos. **Ilhas e Mares: Simbolismo e imaginário**. São Paulo: HUCITEC, 1998.
- DUNCAN, Brad. **The maritime archaeology and Maritime cultural landscapes of Quenscliffe: A Nineteenth century Australian coastal community**. Tese (Doutorado em Arqueologia). Austrália: James Cook University, 2006.
- DURAN, Leandro Domingues. **A construção da pirataria**. O processo de formação do conceito de “pirata” no período moderno. São Paulo: Annablume, 2011.
- DURAN, Leandro Domingues. **Arqueologia Marítima de um Bom Abrigo**. 338 p.

Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2008.

DURAN, Leandro Domingues. Arqueologia Subaquática ou Arqueologia Marítima? Definindo conceitos, contextualizando práticas e assumindo posições. **VESTÍGIOS – Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica**. v. 6, n. 2. 2012

FERREIRA, Catarina Menezes. **Arqueologia da paisagem caieirista no município de Parnamirim/PE**. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). São Cristóvão: PPGA, 2018.

FERREIRA, Pedro Henrique Valença; SILVA, Jônatas Souza Medeiros; BEZERRA, Onilda Gomes. A paisagem de Vila Velha: o desafio da conservação do patrimônio cultural/natural da APA de Santa Cruz, Itamaracá (PE). **Revista ANAP Brasil**. v. 12, n.21. 2019.

FLATMAN, Joe; Mark, Staniforth. Historical maritime archaeology. In: HICKS, Dan; BEAUDRY, Mary. **The Cambridge Companion to Historical Archaeology**. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

FONTENOY, Paul. A discussion of Maritime Archaeology. In: BABITS, Lawrence; TIULBURG, Hans Van. **Maritime Archaeology – A reader of substantive and theoretical contributions**. New York: Plenum Press, 1998.

FRANCO, Renato Junio. **O modelo luso de assistência e a dinâmica das Santas Casas de Misericórdia na América portuguesa**. Revista de Estudos Históricos. [online]. Rio de Janeiro: vol. 27, n. 53, 2014.

FREIRE, Jorge Vas. Maritime cultural landscape: a new approach to the cascais coastline. **Journal of Maritime Archaeology**. v. 9, n. 1. 2014

FUNARI, Pedro Paulo. **Arqueologia**. São Paulo: Contexto, 2003.

FUNARI, Pedro Paulo. Teoria e a arqueologia histórica: a América Latina e o mundo. **VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica**. v.1, n.1, 2007.

FUNARI, Pedro Paulo. Teoria e métodos na Arqueologia contemporânea: o contexto da Arqueologia Histórica. **Revista Mneme**. v.6, n.13, 2005.

GASPAR, Maria Dulce. História da construção da arqueologia histórica brasileira. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia de São Paulo**. V.13, 2003.

GEP, Governo do Estado de Pernambuco. **Plano de preservação de Vila Velha**. Recife: PRODETUR, 2010.

GHENO, Diogo Antônio; MACHADO, Neli Teresinha. Arqueologia Histórica – abordagens. **História: Questões & Debates**. n. 58, 2013.

- GRUZINSKI, Serge. **O pensamento mestiço**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- GUERRA, Fernando. Arqueologia Histórica: em busca da memória. **Clio Arqueológica**. Vol. 2. 2009.
- GUERRA, M. E. A presença francesa no Nordeste do Brasil no século XVI: uma contribuição da História à Arqueologia. **Revista de Arqueologia** - Coleção Arqueologia. Porto Alegre, v.1, n.1, p. 79-85, 1996.
- GUIMARÃES, Ricardo Santos. **A arqueologia em sítios submersos**. Estudo do sítio depositário da enseada da praia do farol da ilha do Bom Abrigo – SP. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2009.
- HARPSTER, Matthew. Keith Muckelroy: Methods, Ideas and Maritime Archaeology. **Original Paper**. 2009.
- HERSZENHUT, D. F., WIEDEMANN, M. **Currais da Ilha: Um dossiê participativo sobre a pesca tradicional em Itamaracá**. Recife: Governo do Estado de Pernambuco, 2017.
- JOHNSON, Matthew. **An archaeology of capitalism**. Cambridge: Blackwell Publishers, 1996.
- LACOMBE, Américo Jacobina; CASTRO, Maurício Teixeira; MARTINS, Eneas. As feitorias portuguesas, o elemento europeu e o indígena. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico brasileiro**. Rio de Janeiro, vol. 287. 1970.
- LEÃO, Patrícia Coelho de Ferreira. Breve histórico da vitivinicultura e sua evolução na região semiárida brasileira. **Anais da Academia Pernambucana de Ciências Agrônomicas**. Recife, vol. 7.2010
- LEITÃO, Solange da Silva; BARBOSA, José Milton; CARRARO, Fábila Gabriela. **Caracterização dos impactos ambientais na Ilha de Itamaracá, Pernambuco**. Revista Brasileira de Engenharia de Pesca. v.2, 2007.
- LIMA, Tânia Andrade. **Arqueologia Histórica no Brasil: balanço bibliográfico (1960-1991)**. São Paulo: Anais do Museu Paulista, 1993.
- LIMA, Tânia Andrade. Os marcos teóricos da arqueologia histórica, suas possibilidades e limites. **Estudos Ibero-americanos**. PUCRS, v.XXVIII, n.2, 2002.
- LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. **Revista brasileira de história**. n. 3, v. 6. São Paulo: ANPUH/Editora Marco Zero, 1983.
- LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **A Hidra de muitas cabeças: Marinheiros**,

escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário. São Paulo: Companhia das Letras, 2008

LIRA, Julianna Nunes. **Estudo sedimentológico e evolutivo da Coroa do Avião, Itamaracá – PE**. Dissertação (Mestrado em Geociências). PPGG/UFPE, 2010.

MEDEIROS, Guilherme de Souza. **Arte da Navegação e Conquista Européia do Nordeste do Brasil** (capitanias de Pernambuco e Itamaracá nos Séculos XVI e XVII). Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2001.

MELLO, Evaldo Cabral de. Canoas do Recife: um estudo de microhistória urbana. **Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco**. v. L. Recife, 1978.

MELLO, José Antônio Gonsalves. A feitoria de Pernambuco (1516-1535) e o Reduto dos Marcos (1646-1654). **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico brasileiro**. Rio de Janeiro, vol. 287. 1970.

MELLO, José Antônio Gonsalves. **A rendição dos holandeses**. Recife: CEPE, 2017.

MELLO, José Antônio Gonsalves. **Tempo dos Flamengos**. Rio de Janeiro: Toopbooks, 2001.

MELO, Mário. A primeira Feitoria do Brasil. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, vol. XXXIII. 1935.

MIRANDA, Bruno Romero. “Como leais soldados”: algumas reflexões sobre a primeira batalha dos Guararapes. **Revista Navigator**. v.10, n.19. 2014.

MIRANDA, Bruno Romero. A arte de fortificar: O caso do sistema de defesa neerlandês do Recife (1630-1654). **Revista do IAHGP**. n.69. 2016.

MIRANDA, Bruno Romero. **Fortes, paliçadas e redutos enquanto estratégias da política de defesa portuguesa** (O caso da Capitania de Pernambuco/1654 – 1701) Dissertação (Mestrado em História). Recife: CFCH/UFPE, 2006.

MIRANDA, Bruno Romero. O sistema de defesa da Barra e do Porto do Recife no século XVII. **Clio - Série Histórica**. n.16. 2003.

MIRANDA, Bruno Romero; TEENSMA, Benjamin. A viagem brasileira de Lorenz Simon. **Revista Tempo**. v.21, n.37. 2015

MOURA, Ana Regina Lima Uchôa de. **Processos dinâmicos e evolutivos da zona costeira de Itamaracá por sensoriamento remoto e medida *in situ***. Tese (Doutorado em Oceanografia). Recife: PPGO, 2009.

MUCKELROY, Keith. **Maritime Archaeology**. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.

NAJJAR, Rosana. **Arqueologia histórica**: manual. Brasília: IPHAN, 2005.

NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. **O desconforto da Governabilidade**: Aspectos da administração no Brasil Holandês (1630 – 1644). Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: ICHF/UFF, 2008.

NASCIMENTO, Rômulo Xavier. “Navegar, sim, comer...pouco”: algumas observações acerca da navegação e abastecimento no Brasil holandês. In: POSSAMAI, Paulo: **Conquistar e defender**: Portugal, Países Baixos e o Brasil. Estudos de história militar na Idade Moderna. São Leopoldo: Editora Oikos, 2012.

NEVES, André Lemoine. **A Transferência da cidade portuguesa para o Brasil – 1532-1640**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Recife: CFCH/UFPE, 2009.

NEVES, André Lemoine. **Vila (velha) de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá**: História e morfologia urbana. Anais do I Encontro Nordestino de História Colonial. João Pessoa: 2006.

NOVAES, Luciana de Castro Nunes. **A borda do mar como um lugar cultural**: Arqueologia de Praias e a dialética étnico-marítima do patrimônio imaterial no sítio da Preguiça, Salvador/Bahia. Tese (Doutorado em Arqueologia). PROARQ/UFES, 2017.

NOVAES, Luciana de Castro Nunes. RAMBELLI, Gilson. As praias e a arqueologia de ambientes aquáticos: diálogos transversais. **Cadernos de Estudos do LEPAARQ**. Vol. XIV, n. 27, 2017.

OLIVEIRA, Ana Lúcia do Nascimento; CAVALCANTE, Lenivaldo; AMORIM, Darlan. A Arqueologia Subaquática e o Patrimônio Submerso do Litoral Pernambucano - Breve Histórico Transatlântico. **Clio - Série Arqueológica** (UFPE) Vol. 23, p. 65-81, Recife: 2008.

OLIVEIRA, Ana Lúcia do Nascimento; LUNA, Suely Cristina Albuquerque de; SANTOS, Josué Lopes dos. Na rota das navegações: Análise do transporte marítimo na Ilha de Itamaracá nos séculos XVI e XVII. **Clio – Série Arqueológica**. Vol. 25. Nº2. 2011.

OLIVEIRA, Ana Lúcia do Nascimento; OLIVEIRA, Rodrigo Ibson da Silva. A cal da Ilha de Itamaracá: cenário físico-geográfico influenciando a condição e articulação produtiva da cal na economia do Brasil colonial. In: César, Tiago da Silva; CABRAL, Flávio José Gomes; NASCIMENTO, Luís Manoel Domingues do Nascimento; SANTOS, Maria Emília Vasconcelos. **História, Cultura e Patrimônio**: experiências de pesquisa. Porto Alegre: Editora Fi, 2019.

OLIVEIRA, Ana Lúcia do Nascimento; SANTOS, Josué Lopes dos. Arqueologia e

História urbana: Anotações de pesquisa sobre a Ilha de Itamaracá colonial. **História Unicap** (Dossiê a História através dos documentos arqueológicos). Vol. 2, N. 3. 2015.

OLIVEIRA, Rodrigo Ibson da Silva. A História Ambiental e as condições para a produção da cal na Ilha de Itamaracá nos setecentos. In: OLIVEIRA, Ana Lúcia do Nascimento. (org.) **Entre “bricolagens” e narrativas: possibilidades para um “fazer” historiográfico**. Porto Alegre: Editora Fi, 2021

OLIVEIRA, Rodrigo Ibson da Silva. **Debaixo de Pedra e Cal: As relações socioeconômicas da Capitania de Itamaracá 1654 – 1763**. Dissertação (Mestrado em História – UFRPE) Recife, 2014.

OLIVEIRA, Roseline. Vila Velha de Itamaracá (PE): Imagens, percursos e memórias. **Revista Caderno2**. P.97-114, 2003.

OLIVEIRA, Roseline. Vila Velha de Itamaracá (PE): observando imagens, reconhecendo permanências. **ANPUH – XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA**. João Pessoa, 2003

ORSER, Charles (org). **Encyclopedia of Historical Archaeology**. Londres e Nova York: ROUTLEDGE, 2002.

ORSER, Charles. **Introdução a Arqueologia Histórica**. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1992;

ORSER, Charles. Rumo a uma Arqueologia Histórica global, um exemplo do Brasil. **Revista Vestígios**. Vol.6, n.2.

ORSER., Charles. **A historical archaeology of the modern world**. New York: Plenum, 1996.

PEREIRA, Antônio Coutinho Gomes. Expulsão dos Holandeses de Pernambuco. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico pernambucano**. Recife, n. 87-90. 1915.

PEREIRA, Sidley. **Caminhos da resistência - O espaço público no Recife durante a ocupação neerlandesa (1630 – 1637) Pernambuco (Brasil)**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Recife: CFCH/UFPE, 2006.

POLÔNIA, Amélia. **HISPORTO** – contribuição para o estudo dos portos do noroeste português. XIII Congresso internacional da AHILA. Ponta Delgada, 2002.

POLÔNIA. Amélia. Les gens de mer et les communautés littorales: approches pour une synthèse de l’historiographie portugaise. historiographie portugaise. **Revue d’Histoire maritime**. n. 10 – 11, p. 175 – 194. França, 2010.

- PORTO, Marcos Maia. **Portos e desenvolvimento**. São Paulo: ADUANEIRAS, 2011.
- QUINAMO, Tarcísio. Ambiente e pesca tradicional: foco em Itapissuma, no Canal de Santa Cruz, Pernambuco. **Cadernos de Estudos Sociais**. v.3, n.1-2, Recife: 2007.
- RAMBELLI, Gilson. **Arqueologia até debaixo d'água**. São Paulo: Maranata, 2002.
- RAMBELLI, Gilson. Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro. **Revista de História da Arte e Arqueologia**. v.6, p.97-106. 2006.
- RAVINA, Agustín Guimerá. Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII). in: AMORIM, Inês; POLÔNIA, Amélia; OSSWALD, Helena. **O Litoral em perspectiva histórica (Séc. XVI a XVIII)**. Porto: Instituto de História Moderna, 2002.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1968.
- RENFREW, Colin; BAHN, Paul. **Arqueología: teorías, métodos y práctica**. Madri: Editora AKAL, 1998.
- RIOS, Carlos; VALLS, Marcela. Carta arqueológica dos naufrágios do litoral de Pernambuco. **Revista Navigator**. v.6, n.12. 2010.
- RÖNNBY, Johan. Maritime Durées: Long-Term Structures in a Coastal Landscape. **J Mari Arch**. v.2. 2007.
- RUSSEL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro,1500-1808. **Revista Brasileira de História**.: v.18, n.36. São Paulo, 1998.
- SALGADO, Graça (org.). **Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1985.
- SANTOS, Josué Lopes dos. **Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: articulações inter-regionais e internacionais**. 140 p. Dissertação (Mestrado em História) UFRPE, 2013.
- SANTOS, Josué Lopes dos; OLIVEIRA, Ana Lúcia do Nascimento. A Ilha de Itamaracá e a organização da defesa no período colonial (séculos XVI e XVII): contribuição para a história do litoral norte de Pernambuco, Brasil. **Caderno de Estudos do LEPAARQ (UFPEL)**. Vol. 21. 2014.
- SETTE, Mario. **Terra Pernambucana**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife,1981)
- SHANKS, Michael; TILLEY, Christopher. **Social Theory and Archeology**. Albuquerque: University of New México Press, 1988.

SILVA, Érika Elizabete. **Ilha-presidio**: Instituição e presos de Fernando de Noronha. Anais da Jornada acadêmica de 2007 - UFRJ. Rio de Janeiro 2007.

SILVA, Kalina Vanderlei Paiva. **‘Nas solidões vastas e assustadoras’** – Os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII. Tese (Doutorado em História) Recife: CFCH/UFPE, 2003.

SILVA, Lucimary Albuquerque. **Estudo sedimentológico, morfológico e hidrodinâmico do Canal de Santa Cruz – PE**. Tese (Doutorado em Geociências). Recife: PPGG/UFPE, 2008.

SILVA, Nátalli Emanuelli Araújo da. **Nos fragmentados degraus do tempo**: por uma história e memória do patrimônio de Vila Velha de Itamaracá. Dissertação (Mestrado em História) Recife: UFRPE, 2014.

SILVA, Nátalli Emanuelli Araújo da. Os tempos da memória e a história da Vila Velha de Itamaracá. In: NASCIMENTO, Ana. (org.) **Entre “bricolagens” e narrativas**: possibilidades para um “fazer” historiográfico. Porto Alegre: Editora Fi, 2021.

SILVA, Raquel Torres da Costa e. Armas de fogo do Forte Orange: um resgate arqueológico. In: CONGRESSO DE ENSINO, PESQUISA E EXTENSÃO DA UFPE (CONGRAD-PROACAD). **Anais**. Recife: UFPE, 2004.

SILVA, Teresinha; SILVA, Marcos Germano. A contradição de uma cobertura de palha para preservar um forno de cal em Vila Velha – Itamaracá –Pernambuco – Brasil. **Anais do 3º Congresso Ibero Americano y XI Jornada técnicas de restauracion y conservacion del patrimonio**. Argentina: 2013.

SILVEIRA, Camila. **Arqueologia do porto de Pelotas, Rio Grande do Sul**: (1876-1940). Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Aracaju: PPGA/UFS, 2019.

SOARES, André Luiz Gomes **Diagnósticos dos impactos antrópicos em Vila Velha**: Proposta para sua preservação e conservação. (Dissertação – Mestrado em Arqueologia). Recife: UFPE, 2009.

SOARES, André Luiz Gomes; MELO, Mariana. Modelos construtivos do Brasil colonial: o caso da Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá – PE. **Anais do IV Colóquio de História da UNICAP**. Recife, 2010.

SOBRAL, Pedro; TAVARES, Amanda; RIOS, Carlos. Localização de sítios depositários em Pernambuco: um estudo arqueológico subaquático sob a ótica das atividades comerciais. **FUMDHAMentos**. v.15, n.1. 2018.

SOUZA, Marcos André Torres. Introdução: Arqueologia da Diáspora Africana no Brasil. **VESTÍGIOS** – Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica. v.7, n.1. 2013.

SYMANSKI, Luis Cláudio. Arqueologia histórica no Brasil: uma revisão dos últimos vinte anos. In: MORALES, Walter Fagundes; MOI, Flávia Prado. **Cenários regionais em Arqueologia brasileira**. São Paulo: Annablume, 2009.

SYMANSKI, Luis Cláudio. Arqueologia da diáspora africana nos Estados Unidos e no Brasil: problemáticas e modelos. **Afro-Ásia**. n.49. 2014.

TEIXEIRA, Manuel. As invariantes e as especificidades das fundações urbanas portuguesas. Praia, Ribeira Grande, S. Filipe, Bissau, Cacheu. **Atas do Colóquio Internacional Cabo Verde e Guiné-Bissau: percursos do saber e da ciência**. Lisboa, 2012.

TRIGGER, Bruce. **História do pensamento arqueológico**. São Paulo: Odysseus Editora, 2004.

VELEZ, Luciana de Carvalho Barbalho. **Capitania de Itamaracá - Poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685 – 1742)**. Dissertação (Mestrado em História). João Pessoa: CCHLA/UFPB, 2009.

VELEZ, Luciana de Carvalho Barbalho. **Donatários e Administração colonial: A capitania de Itamaracá e a Casa de Cascais (1692 – 1763)**. Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH/UFF, 2016.

VENTURA, Luanna. **A Alfândega de Pernambuco: Histórias, conflitos e tributação no porto do Recife (1711-1738)**. Dissertação (Mestrado em História) Recife: UFRPE, 2016.

WESTERDAHL, Christer. Amphibian transport systems in northern Europe: A survey of a medieval pattern of life. **Fennoscandia archaeologica**. N°XIII, 1996.

WESTERDAHL, Christer. The maritime cultural landscape. **The International Journal of Nautical Archaeology**. N°21.1, 1992.

WILKIE, Laurie. Documentary Archaeology. In: HICKS, Dan; BEAUDRY, Mary. **The Cambridge Companion to Historical Archaeology**. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

ANEXOS

Anexo 1



Figura 312 - Desenho de título *Forte d'Oranges; Forte Guglielmo; Fortezza di porto Calvo; Forte Giselingh. Fortezza del Puntal.* representa o Forte Orange (primeiro quadro) e outros fortes do Brasil; datado de 1698. Fonte: Europeana.eu.⁶⁹

⁶⁹ <https://www.europeana.eu/pt/item/447/GEO0028679>. Acesso em 13/10/2020

Anexo 2

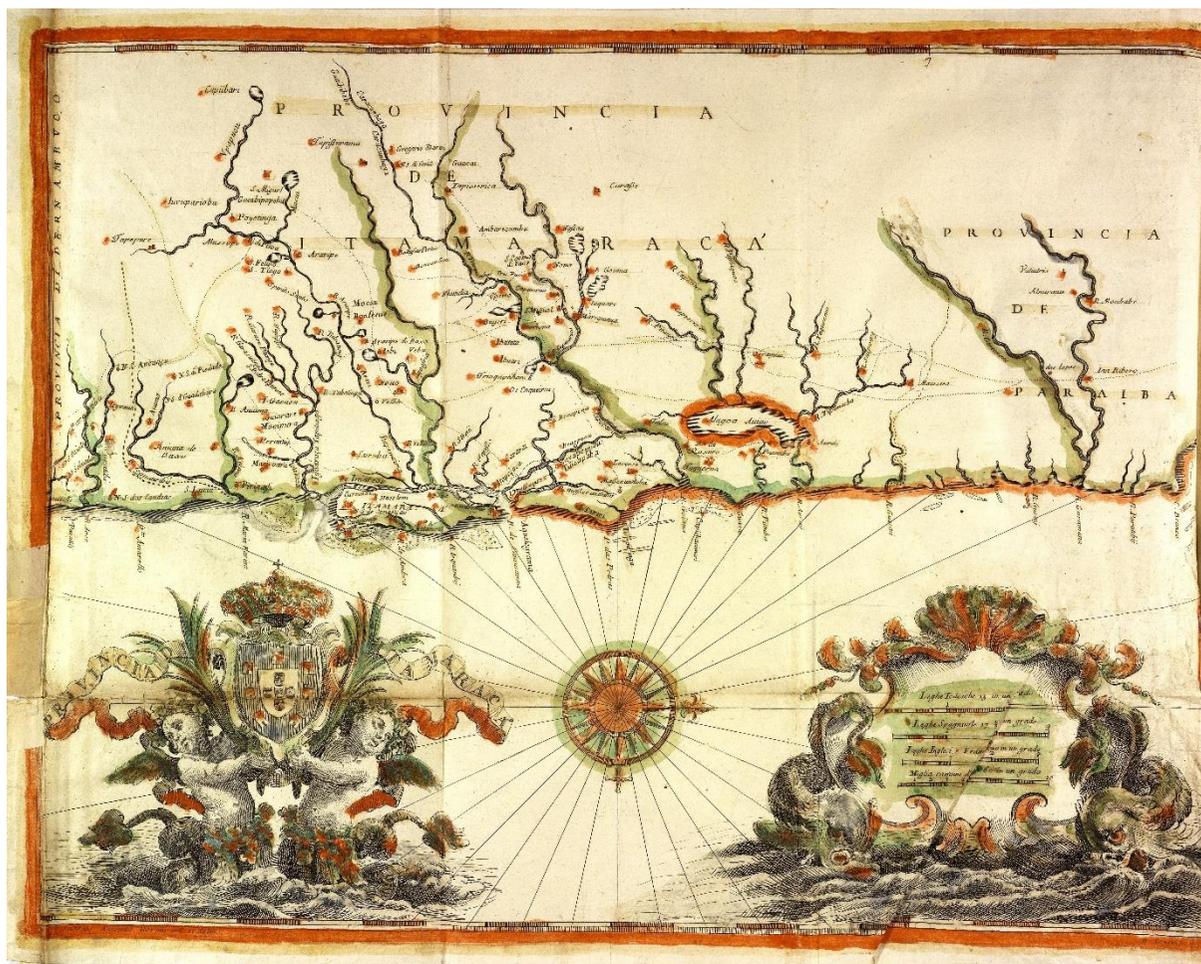


Figura 313 - Mapa de Andrea Antonio Orazi datado de 1698. *Província di Itamaracá*. Fonte: Europeana.eu. ⁷⁰

⁷⁰ <https://www.europeana.eu/pt/item/447/GEO0028680>. Acesso em 13/10/2020

Anexo 3

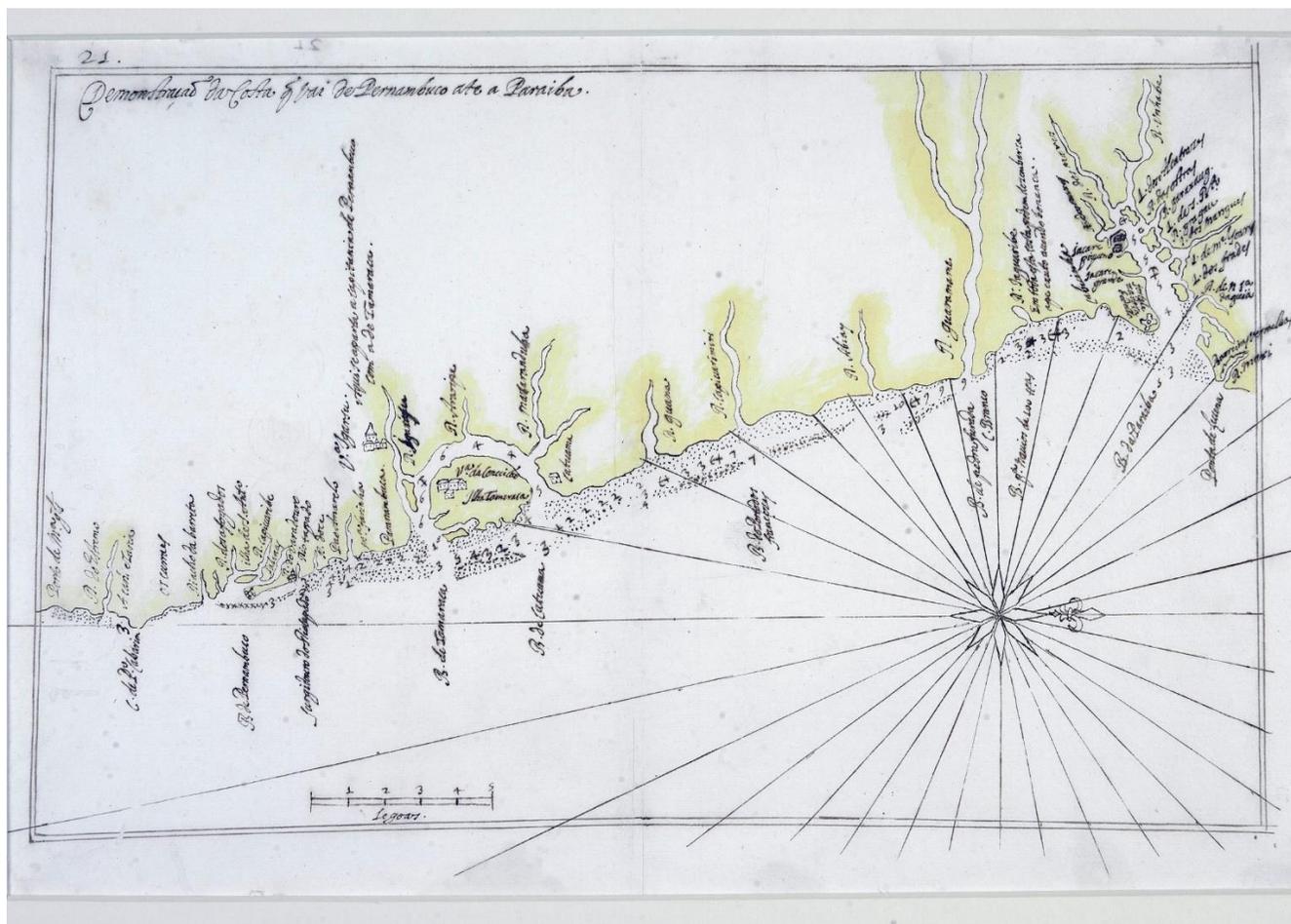


Figura 314 - Atlas da Costa do Brasil de Pernambuco até a Paraíba. Datado de 1648 sem autor identificado.⁷¹

⁷¹ <https://catalogo.bnportugal.gov.pt>. Acesso em 13/10/2020

Anexo 4

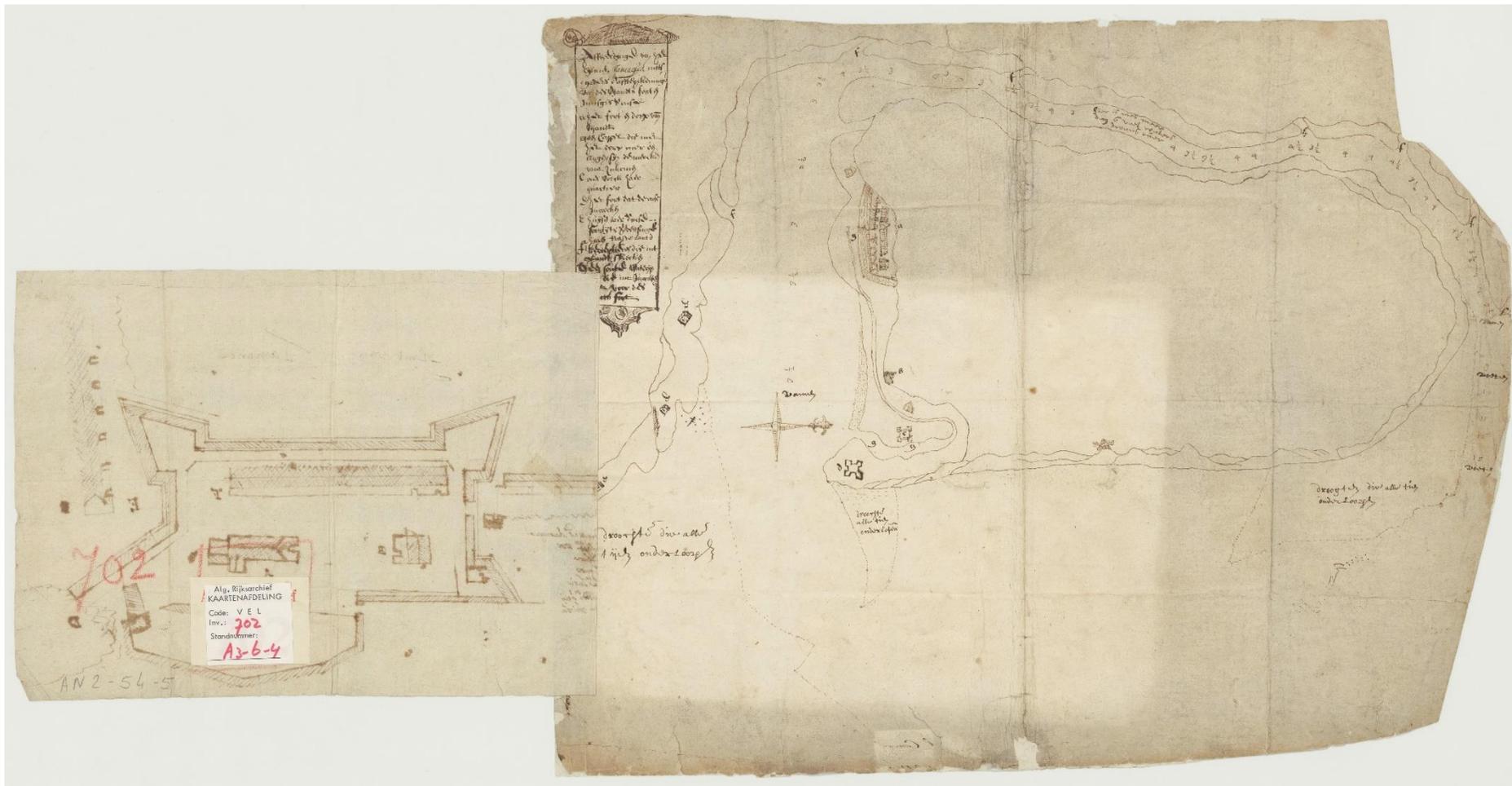


Figura 315 - Autor não identificado. Eylant Itamarica. 1633.

Anexo 5



Figura 316 - Kaart van de kust van Pernambuco em eiland Itamaracá elaborado por Salomon Savery em 1647. Fonte: Rijks Museum.

Anexo 6

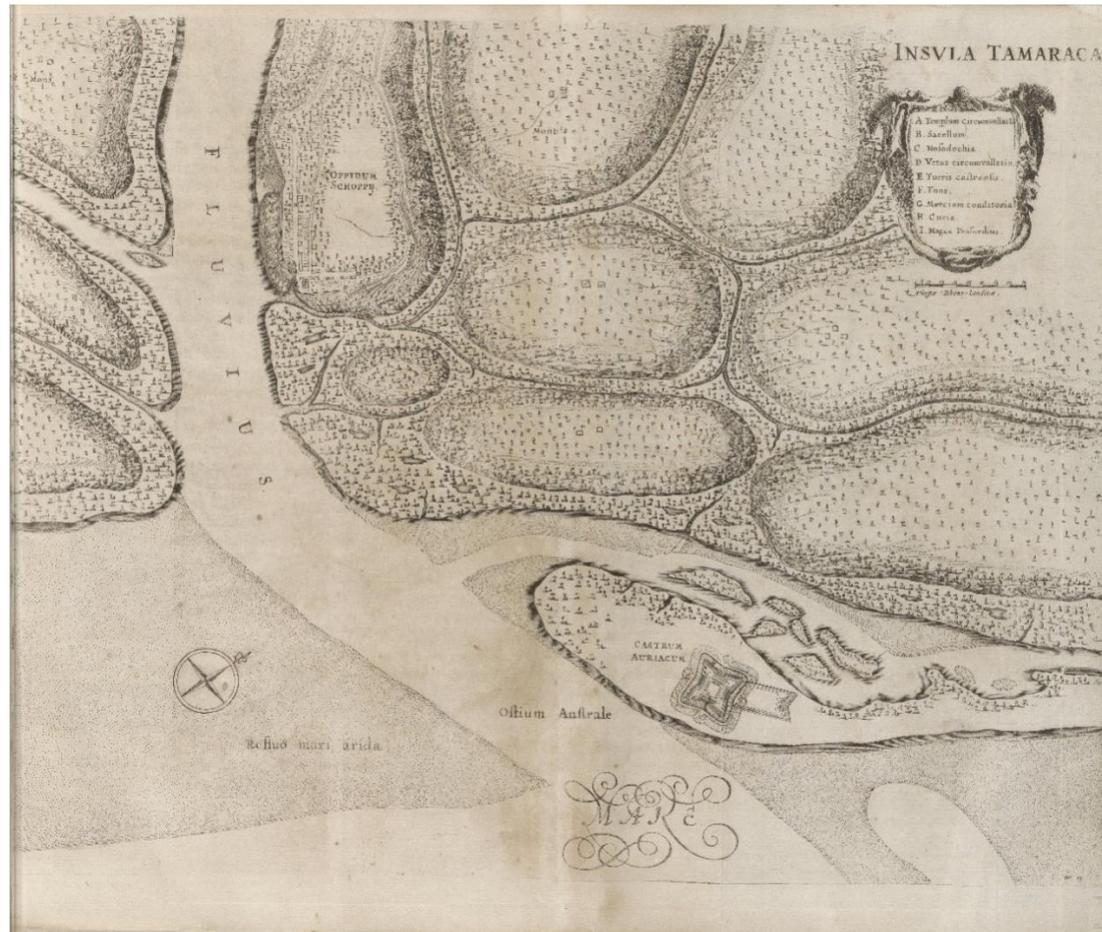


Figura 317 - Desenho possivelmente realizado por Georg Marcgraf representando a Ilha de Itamaracá na década de 1640. Fonte: Rijks Museum.⁷²

⁷² <https://www.rijksmuseum.nl/en/collection/BI-1892-3415-21>. Acesso em 13/10/2020.

Anexo 7



Figura 318 - Recorte de um quadro datado de 1729 que representa as consequências de uma grave doença em Pernambuco.

Anexo 8

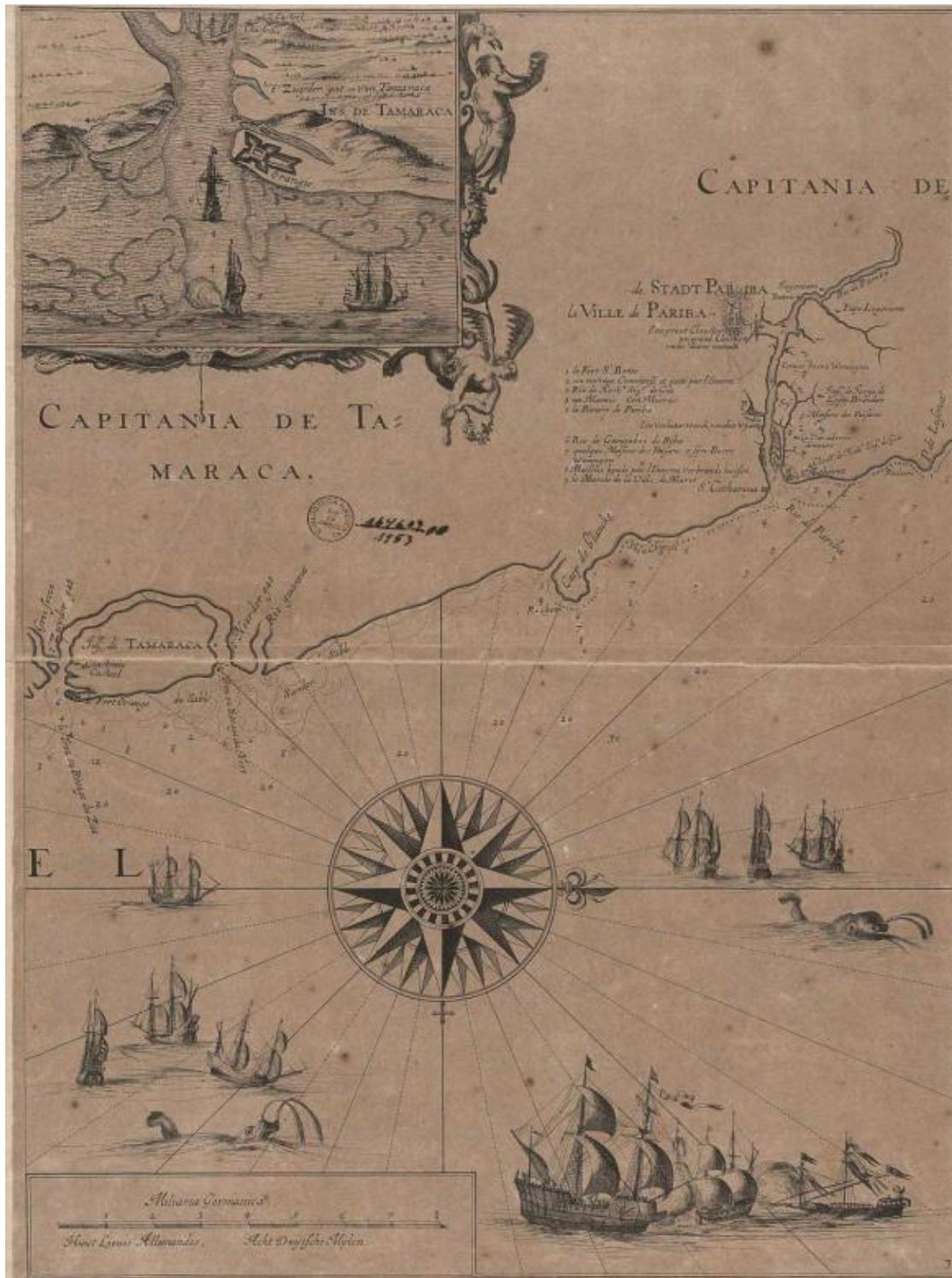
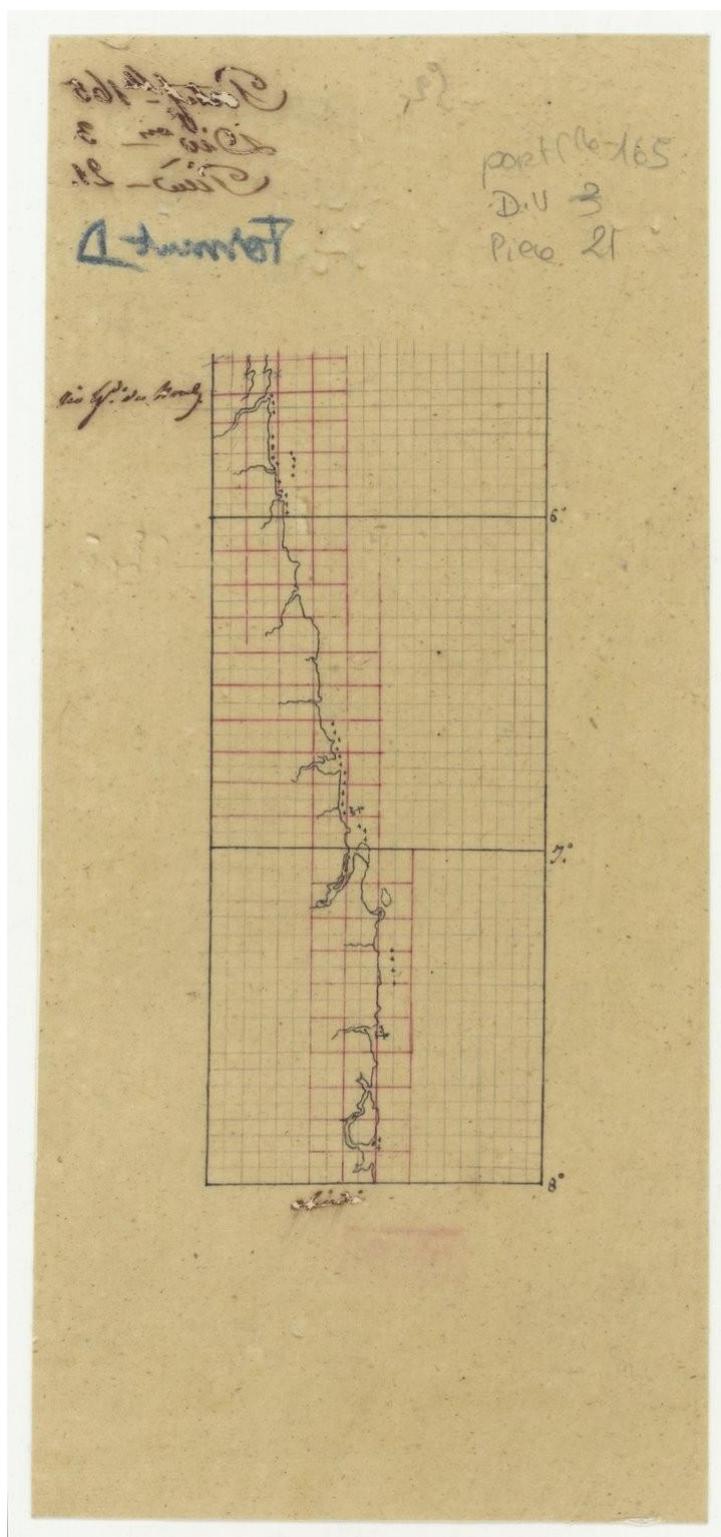


Figura 319 - Capitania de Tamaraca. Mapa de Willen Hondius datado de 1635. Fonte: Biblioteca Nacional Digital.⁷³

⁷³ Disponível em:
http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart164608_611/cart164608_611.html.
Acesso em 13/10/2020.

Anexo 9



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figura 320 - Cotas do Brasil da Ilha de Itamaracá em direção ao norte. Autor e data não identificados. Registro do acervo na Biblioteca Nacional da França indica ser provavelmente do século XVII. Fonte: Europeana.eu.⁷⁴

⁷⁴ https://www.europeana.eu/pt/item/9200517/ark__12148_btv1b53122246w. Acesso em 13/10/2020

