

# As características locacionais da Zona Portuária da Ilha de Itamaracá (PE) colonial pelo olhar dos cronistas e viajantes\*

*The locational characteristics of the port area of the Island of Itamaracá (PE) colonial by the look of chroniclers and travelers*

**Josué Lopes dos Santos**

Doutorando em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe. Integra o Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos (LAAA/UFS) e se dedica ao estudo de sítios arqueológicos costeiros.

## RESUMO

O objetivo principal deste texto é apresentar análise acerca das narrativas históricas sobre a dinâmica portuária na entrada da barra sul da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII. A ilha separa-se do continente pelo Canal de Santa Cruz e atualmente pertence ao território do Estado de Pernambuco, apesar de nos tempos coloniais ter sido uma capitania autônoma. Durante o início do processo de colonização do Brasil, o local assumiu relativa expressão no cenário político e econômico dentre as chamadas Capitanias do Norte, o que justifica no espaço insular a existência de redutos fortificados, uma vila e o porto. O foco de nossa narrativa será o porto e suas dinâmicas tendo como base o olhar dos europeus que cruzaram aquelas águas e registraram representações textuais e pictóricas sobre navegação e navegabilidade, questões bélicas e logística espacial local com finalidades diversas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Paisagens marítimas; Representações imagéticas; Ilha de Itamaracá

## ABSTRACT

*The main objective of this text is to present analysis about the historical narratives about the port dynamics at the entrance of the southern bar of the Island of Itamaracá between the sixteenth and seventeenth centuries. The island separates of the continent by the channel of Santa Cruz and at the moment belongs to the territory of the state of Pernambuco, although in colonial times it was an Autonomous Hereditary Captaincy. During the beginning of the process of colonization of Brazil the place assumed relative expression in the political and economic scenario of the called Northern Captaincies, what justifies in the insular space the existence of fortified strongholds, a village and the port. The focus of our narrative will be the port and its dynamics based on the perception of the Europeans who crossed the waters of the island and recorded textual and pictorial representations on navigation and navigability, warlike issues and local space logistics with diverse purposes.*

**KEYWORDS:** Seascapes; Imagery representations; Itamaracá Island

---

\*Artigo recebido em de 1 de maio de 2019 e aprovado para publicação em 21 de maio de 2019.  
Navegador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 15, nº 30, p. 112-123 – 2019.

## INTRODUÇÃO

A Ilha de Itamaracá situa-se a cerca de 60 km de Recife e se constitui em um importante ponto turístico no litoral norte do Estado de Pernambuco. Seu processo de ocupação pós-contato remonta, porém, aos primórdios da colonização portuguesa nas terras do Brasil, pois indícios apontam que já na década de 1510 existiam colonos na região (ALBUQUERQUE, 1993). Após a implantação do sistema de Capitânicas Hereditárias na década de 1530, a ilha foi entregue a Pero Lopes de Sousa juntamente com um vasto território no continente que se estendia desde o Canal de Santa Cruz, limite entre as Capitânicas de Pernambuco e Itamaracá, até o Rio Paraíba (LOPES, 2013).

A ilha em si é formada pelo Canal de Santa Cruz, que a separa do continente pelos seus mil metros aproximados de leito de uma margem a outra, sendo que na entrada da barra sul é que se desenvolveram as tramas expostas no presente artigo. Como reflexo deste cenário, articulou-se na ilha a consolidação de elementos considerados nodais para o negócio colonial: uma vila que evocava a Nossa Senhora da Conceição situada no alto de um morro com vistas para a entrada da barra, por onde se poderia monitorar a movimentação de navios; um sólido sistema de defesa voltado para uma lógica notadamente marítima e, por fim, o porto em si.

Na iconografia exposta na Figura 1, é possível observar diversos destes aspectos citados. Elaborado em 1633, por autor não identificado, o desenho de título *Eylant Itamarica* indica os bancos de areia recorrentes nos relatos dos cronistas como também o forte na entrada da barra e a Vila de Nossa Senhora da Conceição adentrando-a. Também merece atenção na iconografia a significativa quantidade de navios no percurso do Ca-

nal de Santa Cruz circundando a ilha. Nestor Goulart Reis Filho (2002) aponta sobre esta iconografia que a mesma pode fazer referência a uma situação de invasão.

Os conceitos de maritimidade e insularidade desenvolvidos no escopo da sócio-antropologia, tendo em Antônio Carlos Diegues (1998) uma de suas principais referências no Brasil, se tornam caros à análise na medida em que estabelecem uma relação entre as dinâmicas sociais e a interação com o ambiente marítimo de forma direta. Para Diegues, estas questões estão relacionadas 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). Os reflexos destas relações (pesca, navegação, alimentação) podem ser observados inclusive nos registros arqueológicos, já que desde o período pré-colonial no Brasil existia íntima relação entre os grupos tradicionais e o elemento aquático como apontam os estudos arqueológicos (RAMBELLI, 2002).

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. No mesmo sentido, dão-se as influências impostas pela condição de ilha, onde os aspectos relacionados ao cotidiano social e aos modos de vida também se ajustam a estas necessidades. Partimos do pressuposto de que nosso objeto se encontra exposto de forma direta a essas influências por se tratar de uma ilha articulada tanto a rotas terrestres quanto marítimas por suas condições geográficas já expostas neste texto.



Figura 1 - Apresenta desenho esquemático da Ilha de Itamaracá onde se expõe possivelmente um ataque marítimo àquele espaço. Legenda: 1. Forte Orange; 2. Acesso fluvial para a Vila de Igarassu; 3. Vila de Nossa Senhora da Conceição; 4. Bancos de areia (REIS, 2002, p. PE41)

## **DINÂMICAS PORTUÁRIAS E SUAS REPRESENTAÇÕES**

A Vila de Nossa Senhora da Conceição, com sua característica acastelada, encerrava em seus muros os principais elementos relacionados à governança local: uma igreja com a mesma evocação da vila e que pode ter sido construída ainda na década de 1520, Casa de Câmara e Cadeia e a Santa Casa de Misericórdia, para citar alguns (ANDRADE, 1999). Além dos tratos administrativos e religiosos, também era função da governança local fiscalizar o porto. Já em relação ao sistema defensivo, destaca-se a fortificação construída exatamente na entrada da barra viabilizando a defesa do porto e da vila. Ao que apontam as escavações arqueológicas existiram sucessivos momentos de ocupação neste reduto, pois no século XVI já existia uma estrutura de defesa portuguesa incipiente,

que foi reconstruída pelos holandeses na década de 1630 quando o reduto passou a chamar-se Forte Orange. Posteriormente à rendição dos holandeses, na década de 1650, os portugueses retomaram o controle sobre o forte, que foi readaptado e recebeu o nome de Fortaleza de Santa Cruz (ALBUQUERQUE, 2007).

É possível dizer que toda a extensão do Canal de Santa Cruz, de uma barra à outra, era navegável, já que são inúmeros os relatos sobre navegantes que circundaram a ilha pelo canal desde o século XVI, muitas vezes por questões bélicas. Na entrada da barra norte, existia o porto da Catuama, descrito como de navegação perigosa. Na entrada sul é que se consolidaram as dinâmicas marítimas que pretendemos estudar neste texto, devido principalmente à existência conectada da vila, do forte e do porto com funcionalidades articuladas.

Estes elementos compõem o que consideramos a zona portuária da Ilha de Itamaracá. O mapa exposto na Figura 2 aponta os principais componentes materiais, alguns deles registrados como sítios arqueológicos, que compõem o escopo do nosso estudo por se relacionarem com as questões marítimas locais dentro da temporalidade proposta para a análise.

Durante o dito período colonial, muitos reinóis visitavam o Brasil com finalidades tanto econômicas, para explorar os produtos da terra, quanto políticas, para atualizar a Corte sobre o estado das suas posses. Como fruto destas dinâmicas, diversas narrativas — iconográficas e textuais — foram realizadas sobre as terras do Brasil. No presente artigo, serão expostos algumas destas narrativas acerca da zona portuária da Ilha de Itamaracá com o objetivo de evidenciar aspectos sobre a nave-

gabilidade naquelas águas e a sua relação com os espaços e com as materialidades na faixa de praia do território insular.

É indispensável ao trabalho do pesquisador, ao lidar com este tipo de fonte, entender os lugares sociais de produção destes documentos, já que os autores buscavam finalidades e provavelmente ajustaram os seus discursos a estas. Estes relatos textuais e imagéticos refletem representações que se construíram também com base nas alegorias ditadas pelos lugares sociais e intenção de seus autores. Para minimizar este fator, nesta pesquisa as narrativas foram comparadas a outras do mesmo recorte como também a pesquisa iconográfica. Além disso, a pesquisa arqueológica se agrega como base de sustentação norteadora do nosso discurso.



Figura 2 - Imagem de satélite modificada de Google Earth apresenta a entrada da barra sul da Ilha de Itamaracá com indicação das principais materialidades que a compõem

Vamos, então, às narrativas portuárias. Para situar o leitor em relação à diversidade de portos e tipos de navegação 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. Ou seja, no período colonial, a necessidade do porto estruturado estava ligada a elementos específicos como fundeadouro, píer, cais e alfândega, para viabilizar a circulação de mercadorias entre as diversas partes do reino. No século XIX, por exemplo, as demandas se intensificaram e a autonomia dos portos, a partir da Independência do Brasil, proporcionaram outro tipo de lógica portuária.

A zona portuária da Ilha de Itamaracá era, como já foi dito, composta por diversos elementos interconectados, porém até o presente momento não foram identificadas estruturas portuárias em si. A navegação na região era cautelosa e estabelecia uma complexidade de elementos de manobra que exigiam destreza dos navegantes que desejassem adentrar na barra sul da ilha para acessar o porto, a vila ou outro destino no continente. Gaspar Barlaeus, por exemplo, oferece um valioso relato para as intenções desta pesquisa. O membro da corte de Maurício de Nas-

sau apresentou um pormenorizado texto sobre as condições de navegabilidade na Ilha de Itamaracá entre as décadas de 1630 e 1640. Segundo sua análise, o porto da ilha não mais atendia às 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 a 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 estes 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 neste momento em relação aos relatos de Barlaeus sobre o porto de Itamaracá diz respeito à possibilidade de uma grande



Figura 3 - Legenda pela ordem de entrada na barra: 1. Forte Orange; 2. Morro e construção indicados como referência para baliza; 3. Ponte; 4. Vila de Nossa Senhora da Conceição; 5. Porto (REIS, 2002:PE38ab)

quantidade de naufrágios na entrada da barra. Novamente frisando o empecilho imposto pelo assoreamento, 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 mal-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.

No desenho esquemático de João Teixeira Albarnaz, exposto na Figura 3, tem-se uma expressiva riqueza de detalhes caros aos nossos apontamentos. Elaborado por volta de 1631 sob o título “Descrição da Ilha de Tamaraca com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e a fortificação da Villa”. o desenho apresenta detalhes da configuração urbanística e paisagística local indicando a localização do porto de forma direta além de apontar informações sobre a calagem do Canal de Santa Cruz em diversos pontos. Informações caras para navegantes.

Corroborando a informação de Gaspar Barlaeus, Joan Nieuhof 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 em relação aos naufrágios que dificultavam a boa navegação no local. Pela ótica de Nieuhof, comparando as condições de navegabilidade entre o Porto do Recife e o de Itamaracá, o autor aponta: “Por outro lado, o rio de

Itamaracá não era navegável senão por embarcações pequenas, dada à pouca profundidade de seu estuário, já famoso pelos numerosos naufrágios ali ocorridos” (NIEUHOF, 2001, p. 54).

Outro relato valioso que justifica a atuação bélica na barra meridional de Itamaracá 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 sul do Canal de Santa Cruz. 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 Vieira, 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 aguardavam o melhor momento para utilizar a ação naval. 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 referências diretas a embarcações que teriam naufragado na região, inclusive ao oferecer informações sobre alguns dos tipos náuticos que podem estar afundados nas proximidades do porto. 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 Fer-

nandes Vieira desencaixar a nau e tirar-lhe todo o velame, virtualhas 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 desencaixar 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 fugiram das investidas foram se reagrupando no Forte Orange, 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 imersos nas águas do Canal de Santa Cruz.**

**Seguindo com suas observações sobre o Porto de Itamaracá, Joan Nieuhof também relata as condições gerais de**



navegabilidade na Ilha de Itamaracá 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. Já a entrada meridional (barra sul), apesar de oferecer as condições mais adequadas que o da 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 contornada 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 acidentes e desventuras, muitas imagens e relatos da época indicam como deveria proceder o piloto naquele porto. Na iconografia exposta na Figura 4, é possível ler uma detalhada e extensa descrição para a entrada da barra sul da ilha, que inclusive se destaca em relação aos demais locais referenciados. Sobre a Barra sul da Ilha de Itamaracá lê-se “Barra de Itamaracá, com a qual estando nordeste sudoeste, este se ponha a proa a oeste 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.”

A indicação do roteiro para entrada na barra sempre é apresentada de forma detalhada na documentação consultada, explicando entre outras coisas as direções corretas para se adentrar sem expor o navio, sua carga e tripulação a perigos. Também interessa observar que marcos paisagísticos são utilizados para indicar

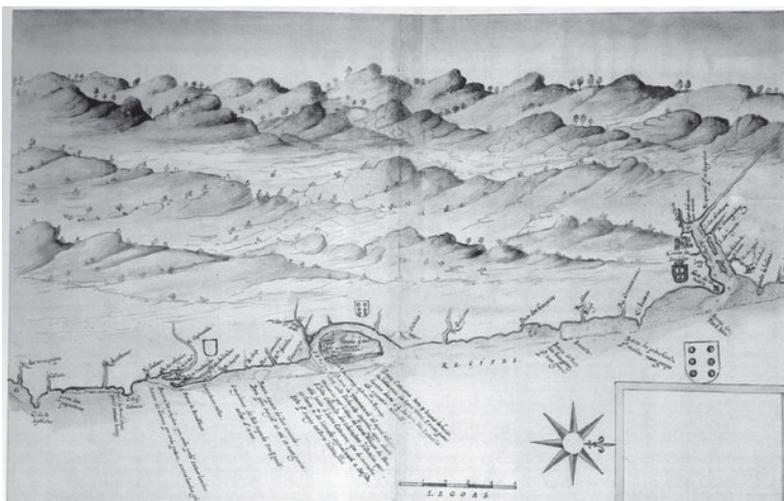


Figura 4 - A imagem apresenta um rico relato sobre os principais portos e as condições de navegabilidade de cada local. A Ilha de Itamaracá é representada próximo ao centro da imagem, com descrição detalhada para suas duas barras

a baliza das embarcações. Sejam elementos naturais como morros ou árvores sobressalentes, ou mesmo construções mais evidentes e opulentas eram utilizadas de forma a guiar a embarcação durante o percurso entre a entrada da barra até o acesso ao porto da ilha.

Gabriel Soares de Sousa, em período ainda mais recuado, também coloca estes aspectos em evidência. Já 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), são novamente citadas:

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, 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 capitâneas conquistadas” docu-

mento elaborado pela WIC (Companhia Neerlandesa das Índias Ocidentais), já nos primeiros momentos da efetivação da presença holandesa no Nordeste, é possível encontrar uma importante ressalva em relação à dinâmica portuária na barra sul da Ilha de Itamaracá. No momento em que descreve os portos da conquista, lê-se sobre Itamaracá: “O único porto capaz, que esta capitania tem, para abrigar navios grandes é o da barra sul, porto da Ilha de Itamaracá” (Apud MELLO, 1981, p.152). Nesse relatório, dá-se ênfase ao fato de ser apenas na barra sul da ilha onde se é possível realizar atividades portuárias com finalidades comerciais em larga escala.

Em relação à fiscalização no porto, vale destacar que existia também 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 (APEJE), em Pernambuco, existe em um documento consultado uma passagem datada de 1710 onde se registra uma carta do rei apontando sobre a necessidade de uma Alfândega organizada na ilha. No documento, lê-se que as transações comerciais no porto da ilha eram realizadas na casa de particulares, seguido da recomendação de se construir um espaço adequado para tal função. Logo, seria “conveniente fazer-se para o dito ministério casa particular de moderado preço”.

A dinâmica portuária da barra sul de Itamaracá não favorecia a demanda de



comércio em larga escala pelas 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 Nascimento (2008), foi apontado um levantamento onde se apresentam os tipos de embarcações e as cargas que circulavam no Nordeste do Brasil em 1635. Nele, é possível inferir sobre o Porto de Itamaracá que a tipologia das embarcações que frequentavam o local era composta principalmente por cruzadores, galeotas e chalupas.

Já em relação às cargas comercializadas, a mesma tabela aponta cal, madeira, coco e banana como as principais mercadorias que circulavam por aquele porto. Estas informações, se comparadas ao texto de Nieuwhof, 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 (NIEUHOFF, 2001, p.53).

Na Ilha de Itamaracá, 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 urbano. Desde o sistema de fortificação local até a conformidade urbana em que está inserida a sua principal vila 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). Este cenário favoreceu assim, o desenvolvimento de uma paisagem cultural essencialmente marítima.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma economia com centralidade no mar, o que Chister Westerdahl (1992) classifica como “maricultura”, se consolida em áreas costeiras e proporciona um modo de vida especializado e específico. Para buscar compreender estas relações no que diz respeito ao nosso objeto de estudo nos aproximamos da perspectiva da “paisagem cultural marítima” expressa por Westerdahl. Partindo deste ponto de vista, o autor esclarece que justamente os reflexos das relações sociais entre os habitantes de determinado espaço físico, uma paisagem, e o mar imposta principalmente pelo aspecto econômico (caça, pesca, transporte) é que proporciona a constituição de materialidades para viabilizar esta interação tais como materiais utilitários, utensílios domésticos, produtos de comercialização, embarcações e construções como píer, faróis, portos e atracadouros (WESTERDAHL, 1992).

No artigo que agora concluímos, buscamos evidenciar as narrativas históricas relacionadas a representações sobre a cultura marítima associada à zona portuária da Ilha de Itamaracá no período colonial. Para tal, esperamos ter articulado estas narrativas à cultura material ao qual ela fez referência, como também às conformações de paisagem que foram lentamente se desenvolvendo na entrada da barra sul da ilha também em função das demandas marítimas. Esta relação com as materialidades teve como base os pressupostos da Arqueologia Marítima que se caracteriza por ser



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 esta se encontra. (DURAN, 2012, p.31)

A dinâmica portuária 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 pelas materialidades constituídas para viabilizar as sociabilidades. Neste sentido, fornos de cal, redutos fortificados, a ponte e a própria Vila de Nossa Senhora da Conceição estavam inseridos na paisagem portuária. Para tal, buscamos, na pesquisa mais ampla da qual este recorte apresentado faz parte, delimitar pontualmente os elementos que na nossa concepção compõem a principal zona portuária da ilha.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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.

\_\_\_\_\_. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. Revista de Arqueologia. São Paulo: vol. 7, p. 99-123, 1993.

ANDRADE, Manuel Correia de. Itamaracá, uma capitania frustrada. Recife: CEHM, 1999.

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 CD-ROM, [1648], 2001.

CAMARGO, Paulo Bava de. Arqueologia de uma cidade portuária: Cananeia séculos XIX e XX. Tese (Doutorado em Arqueologia) — Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo, 2009.

DIEGUES, Antonio Carlos. Ilhas e Mares: Simbolismo e imaginário. São Paulo: HUCITEC, 1998.

DURAN, Leandro. Arqueologia Subaquática ou Arqueologia Marítima?: definindo conceitos, contextualizando práticas e assumindo posições. VESTÍGIOS – Revista Latino Americana de Arqueologia Histórica. Belo Horizonte: vol. 6, nº 2, 2012.

GANDAVO, Pero de Magalhães. História da Província de Santa Cruz. São Paulo: Editora Hedra, 2008. [1576]

LOPES, Josué. Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVI: articulações inter-regionais e internacionais. Recife: Dissertação (Mestrado em História), DEHIST/UFRPE, 2013.



MELLO, José Antônio Gonsalves de (ed.). Fontes para a história do Brasil holandês (v. 1). Recife: MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória, 1981.

NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. O desconforto da governabilidade: Aspectos da administração no Brasil Holandês (1630-1644). Rio de Janeiro: Tese (Doutorado em História), ICHF/UFF, 2008.

NIEUHOF, Joan. Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil. São Paulo: Beca Produções Culturais CD-ROM, [1645], 2001.

RAMBELLI, Gilson. Arqueologia até debaixo d'água. São Paulo: Maranata, 2002.

REIS FILHO, Nestor Goulart. Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, CD-ROM, 2002.

SOUSA, Gabriel Soares de. Tratado descritivo do Brasil em 1587. São Paulo: Editora Hedra, [1587], 2010.

VENTURA, Luanna. A Alfândega de Pernambuco: histórias, conflitos e tributação no porto do Recife (1711-1738). Recife: Dissertação (Mestrado em História), DEHIST/UFRPE, 2016.

WESTERDAHL, Chister. The maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology*. EUA: nº 21.1, 1992.