

A 'TRILHA DOS HOLANDESES' ENTRE OS CAMINHOS DA ILHA DE ITAMARACÁ (PE): ARQUEOLOGIA E PAISAGEM FLUVIOMARÍTIMA

THE 'TRILHA DOS HOLANDESES' LOCATED BETWEEN THE PATHS OF THE ITAMARACÁ ISLAND (PE): ARCHEOLOGY AND FLUVIAL-MARITIME LANDSCAPE

Josué Lopes dos Santosⁱ

Cecília Barthel C. Campelloⁱⁱ

Resumo Este artigo analisa a 'Trilha dos Holandeses', rota turística no litoral norte de Pernambuco, a partir de mecanismos dispostos na Arqueologia da Paisagem. A abordagem contribui com o debate sobre a ocupação e apropriação do espaço insular, dinâmicas de vida e relações entre os agentes sociais locais com o ambiente que os rodeia, na Ilha de Itamaracá, onde localiza-se a trilha. A Ilha correspondeu a um importante local no cenário colonial brasileiro nas primeiras décadas do século XVI, lá ocorreram a efetivação de núcleos urbanos, fortificações e uma logística portuária específica. A rota turística conhecida atualmente como Trilha dos Holandeses refere-se ao percurso à beira mar que ligava a Vila de Nossa Senhora da Conceição ao Forte Orange. A trilha é utilizada hoje por pescadores e nativos de Itamaracá como percurso entre Vila Velha e as praias da face oceânica da Ilha de Itamaracá. Tendo em vista a relevância histórica do roteiro e o seu meio ambiente preservado, a trilha é procurada por turistas que visitam Itamaracá. Nessa proposta a Trilha dos Holandeses foi abordada sob a perspectiva da Paisagem Cultural fluviomarítima que agrega aos estudos de Paisagem a variante das áreas úmidas como elementos centrais na interpretação arqueológica. **Palavras-Chave:** Trilha dos Holandeses; Ilha de Itamaracá-PE; Paisagem Cultural fluviomarítima; Forte Orange.

Abstract: This article analyzes the 'Trilha dos Holandeses', a tourist route on the North Coast of Pernambuco, based on mechanisms available in Landscape Archeology. The approach contributes to the debate on the occupation and appropriation of the insular space, life dynamics and relationship between local social agents and the environment that surrounds them, on the Island of Itamaracá, where the trail is located. The Island was an important place in the Brazilian colonial scene in the first decades of the 16th Century, where urban centers, fortifications and specific port logistics were established. The tourist route currently known as the 'Trilha dos Holandeses' refers to the route by the sea that connected Vila de Nossa Senhora da Conceição to Forte Orange. The Trail is used today by fishermen and natives of Itamaracá to articulate the places of interest between the Santa Cruz Channel and the oceanic face of the Island. Considering the historical relevance of the route and its preserved environment, the trail also attracts tourists visiting Itamaracá. In our proposal, the 'Trilha dos Holandeses' was approached from the perspective of the fluvial-maritime Cultural Landscape, which adds to Landscape studies the variant of wetlands as central elements in archaeological interpretation. **Key words:** Trilha dos Holandeses; Itamaracá Island; Fluvial Maritime Cultural Landscape; Fort Orange.

i Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe. E-mail:

josue.lopeshistoria@gmail.com

ii. Sócia diretora da ArkeoConsult – Arqueologia e Patrimônio Cultural. E-mail:

cecilia.barthel@arkeoconsult.com.br

Introdução

No dia sete de fevereiro de 2023 ocorreu, por iniciativa do Instituto Histórico e Geográfico de Itamaracá, uma audiência pública na Câmara dos Vereadores da Ilha de Itamaracá com objetivo de debater questões referentes a gestão do Patrimônio Cultural e Ambiental da Ilha. Naquela ocasião o Presidente do IHGI, o gestor cultural Edvaldo Junior, dedicou especial atenção ao precário estado de conservação e preservação do percurso histórico na barra de Itamaracá conhecido como 'Trilha dos Holandeses'. Participaram do evento representantes do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan); da Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (Fundarpe) e membros do poder público local. Ao final da abordagem as instituições envolvidas se comprometeram em articular formas de realizar a adequada salvaguarda do Patrimônio Cultural e Ambiental da Ilha de Itamaracá; em especial uma comissão de vereadores recebeu a demanda de viabilizar leis municipais que intensifiquem as ações recomendadas. A proposta do nosso texto busca apresentar interpretações sobre o processo histórico que viabilizou a utilização daquele caminho, a partir do início do processo de colonização do local.

A Ilha de Itamaracá, cenário onde nossos objetivos no presente artigo se processam, está situada a cerca de 50 km ao norte de Recife, capital do estado de Pernambuco, e tem como principal acesso as rodovias PE-035 e PE-001. Com território de 66,68 km² é separada do continente pelo Canal de Santa Cruz. De acordo com os últimos dados do IBGE sobre o município, a Ilha possui uma população estimada de 24 mil pessoas, parte dessa vivem de atividades relacionadas à pesca tradicional, agricultura e do processamento artesanal de produtos da terra, do rio e do mar como as passas de caju, crustáceos e artesanato.¹ Além disso, a intensa vida social nos bares e restaurantes na orla da Ilha se constituem em importantes agentes econômicos. A Figura 1 apresenta os dados de localização do objeto de estudo em tela.

¹ <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/ilha-de-itamaraca>. Acesso em 21/12/2023.

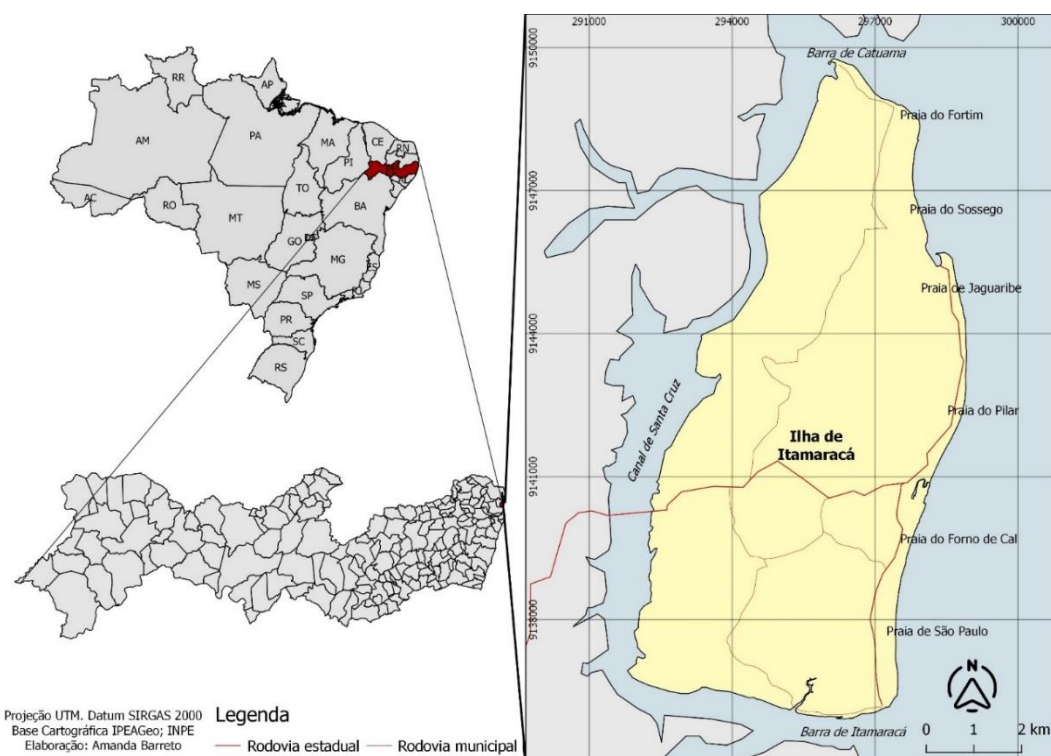


Figura 1: Mapa da Ilha de Itamaracá. Acervo dos autores.

O turismo ecológico, histórico e cultural também movimentam a Ilha de Itamaracá, já que o local preserva um rico patrimônio ambiental composto de manguezais exuberantes, praias com grande beleza cênica e refúgios de vida silvestre onde ocorre incidência de Mata Atlântica. (Assis, 2001; Herszenhut e Weidemann, 2017; Coutinho, Sulaiman, Carbone, 2018). Além disso, diversos pontos históricos (como Vila Velha, o Forte Orange e a Trilha dos Holandeses, engenhos e as igrejas dos bairros Pilar e Jaguaribe) recebem visitas de turistas durante todo o ano. A Ilha 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 Embaixada da Ciranda, mantida pela cirandeira na praia de Jaguaribe, resiste à escassez de recursos públicos atraindo ilhéus e turistas de diversas partes do Brasil e do mundo.²

A Ilha de Itamaracá tem como limite ao sul o município de Igarassu, ao norte o de Goiana e a oeste o de Itapissuma, sendo o Oceano Atlântico o limite leste do território insular. O Canal de Santa Cruz define a Ilha proporcionando duas barras: a de Catuama, na desembocadura norte e a de Itamaracá (ou Barra de Orange), na desembocadura sul – em ambas ocorreu significativa

² <https://www.instagram.com/liadeitamaracaoficial/>. Acesso em 22/10/2023.

movimentação de embarcações nos primeiros séculos da colonização (Santos, 2019, 2021a, 2021b).

Itamaracá está inserida em uma baixada litorânea e corresponde a Formação Barreiras, típica da costa brasileira nos estratos mais superficiais do solo. Sendo separada do continente em média por um quilômetro entre as margens do Canal de Santa Cruz (Santos, 2019, 2021a, 2021b). O território insular é pouco acidentado, com oscilações que formam morros. 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 dar volume as suas águas (Oliveira, 2021). A rota turística conhecida atualmente como Trilha dos Holandeses, que se constituiu no principal elemento analisado no presente artigo, localiza-se no extremo sul da Ilha de Itamaracá, desembocadura sul do Canal de Santa Cruz e segue adentrando pela sua margem.

Serão apresentados os resultados obtidos a partir da interpretação arqueológica da Trilha dos Holandeses por meio de prospecções arqueológicas em terra, atividades embarcado, levantamento aéreo, pesquisa bibliográfica e estudo de fontes históricas primárias, como iconografias e relatos de cronistas e viajantes.

Uma porção de terra cercada de história por todos os lados

A Ilha de Itamaracá esteve inserida dentro da logística empreendida pelos colonizadores desde as primeiras décadas do século XVI. A Ilha, pertencente aos domínios ultramarinos portugueses, foi designada para sede da Capitania de Itamaracá na década de 1530, no local já havia uma vila e alguns redutos militares incipientes; além da Feitoria de Cristóvão Jacques - primeira erguida no Brasil - na margem continental do Canal (Albuquerque, 1993; Santos, 2021a). Além disso, um sistema portuário foi se articulando para viabilizar as sociabilidades e as transações econômicas. Apesar do protagonismo em relação a unidades funcionais e de governança, a Ilha de Itamaracá não alcançou desenvolvimento econômico compatível com o das capitanias vizinhas e a proximidade com a Capitania de Pernambuco gerava conflitos administrativos. Como consequência de tal instabilidade, com donatários ausentes e administradores locais pouco interessados, a relevância política da Vila de Nossa Senhora da Conceição foi sendo mitigada em favorecimento a locais no continente, como a vila de Goiana e a de Igarassu, por exemplo (Andrade, 1999; Velez, 2009, 2016). Como resultado, a Vila de Nossa Senhora da Conceição de

Itamaracá chega ao século XVIII sem o posto de sede da capitania; hoje o local é conhecido como Vila Velha em referência antiguidade da sua ocupação (Andrade, 1999; Velez, 2009, 2016).

A Vila de Nossa Senhora da Conceição correspondeu ao povoado que, por quase dois séculos, ocupou a função de remeter à Coroa Portuguesa enquanto sede administrativa da Capitania de Itamaracá. Situada no topo de um morro, as margens do Canal de Santa Cruz, a vila oferece ampla visão de todo o trajeto estuarino e terrestre desde o acesso a barra pelo oceano Atlântico até extensa visualização das principais paragens no continente. No topo de Vila Velha existem remanescentes arqueológicos que remetem a sua importante função em outros tempos históricos: Casa de Câmara e Cadeia, Santa Casa de Misericórdia, Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição e uma Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos (Oliveira e Santos, 2015). No morro, aquartelado por muralhas e redutos fortificados, é que ocorria a governança na Ilha e onde as sociabilidades se processavam de forma mais intensa durante o período colonial. Precisamos, neste momento, esclarecer que os primeiros a explorar as terras, as águas e os caminhos da Ilha de Itamaracá foram os povos indígenas que ocuparam densamente o litoral brasileiro, tendo sido também as principais vítimas, juntamente com as pessoas africanas escravizadas, do violento processo de colonização empreendido pelos europeus a partir do ano de 1500 (Andrade, 1999; Velez, 2009, 2016).

Distando aproximadamente três quilômetros, a partir de Vila Velha em direção ao Oceano Atlântico, encontra-se o Forte Orange, uma imponente construção na entrada da desembocadura sul do Canal de Santa Cruz, que se destaca na paisagem do *front* marítimo local. Naqueles arredores deve ter existido um reduto português ainda no século XVI; quando houve a invasão da Ilha de Itamaracá pelos holandeses na década de 1630 foi erguido um forte com quatro baluartes, muralhas, praça de armas e um poço, com a obra batizada de Forte Orange (Albuquerque, 2007, 2010). Após a reconquista pelos portugueses da administração daquelas terras, por volta de 1654, o forte holandês deu lugar a Fortaleza de Santa Cruz, de proporções consideravelmente maiores que as do holandês. O pesquisador Marcos Albuquerque (2007, 2010) indica que as estruturas remanescentes do forte holandês foram identificadas em pesquisa arqueológica e encontram-se abaixo das atuais estruturas, que correspondem ao projeto português da Fortaleza de Santa Cruz. Apesar disto, o nome que perdura na memória histórica atribuída ao forte atualmente corresponde a nomenclatura de Forte Orange.

O importante de se destacar é a relevante função desempenhada pelo reduto posicionado estrategicamente na entrada da barra de Itamaracá. Dessa forma, para se ter acesso à Vila, ao

sistema portuário local, as zonas de produção econômica e as rotas fluviais à Vila de Igarassu, no continente, era preciso ultrapassar a artilharia do forte, que desempenhava uma função para projetar poder para o mar. Tendo em vista que nos séculos XVI e XVII a instabilidade sobre a efetivação no território era uma questão latente, com diversas bandeiras europeias comercializando livremente pela costa do Brasil e as matas habitadas por indígenas resistentes a violência do processo de colonização, construir e manter bases seguras era vital para a própria sobrevivência dos agentes sociais envolvidas nestas dinâmicas (Santos, 2021^a). As Figuras 2 e 3 apresentam panoramas aéreos de Vila Velha enquanto as Figuras 4 e 5 expõem o Forte Orange.



Figura 2: Vila Velha de Itamaracá. Levantamento aéreo. Foto de Arkeoconsult. Acervo dos autores.



Figura 3: Vila Velha no topo do morro, o branco da Igreja de Nossa Senhora da Conceição indicada pela seta se destaca no front marítimo em relação ao verde e azul da paisagem natural. Acervo dos autores.



Figura 4: Forte Orange na entrada da barra sul do Canal de Santa Cruz. Foto de: ARKEOCONSULT. Acervo dos autores.



Figura 5: Vista aérea da desembocadura e forte Orange a direita) do Canal de Santa Cruz. Acervo dos autores.

O percurso histórico turístico atualmente conhecido como Trilha dos Holandeses remete justamente a junção em um caminho por terra, pelo manguezal na praia, entre a Vila de Nossa Senhora da Conceição e o Forte Orange, dois lugares significativos no contexto local durante o período colonial. Esse trecho, da trilha em si, corresponde a um cenário onde ocorria intensa atividade de embarcações que buscavam os atracadouros locais tanto no território insular quanto no continente. Para entender a Trilha dos Holandeses como um lugar de memória, a partir da junção entre o uso social do espaço e as materialidades ocasionadas pela colonização em si, buscaremos aplicar o conceito de Paisagem Cultural Marítima (Westerdahl, 1992; Duncan, 2006) ao propor contrapor os discursos agrocentrados que dominaram a bibliografia sobre os sítios arqueológicos locais.

A paisagem fluviomarítima

Existem amplas possibilidades para se definir o conceito de Paisagem. Entretanto, sob uma perspectiva arqueológica, a compreendemos como um terceiro elemento, a partir da relação entre natureza e cultura, ou seja, das relações existentes entre seres humanos e seus ambientes. Assim como envolve questões complexas sobre os diversos interesses e formas com que grupos moldaram seus espaços sociais e culturais. Essa complexidade diz respeito as motivações que extrapolam a esfera prática, como exemplo a subsistência, mas se revolvem junto ao universo simbólico e cognitivo presente nas culturas.

A paisagem, portanto, é uma construção social e revela marcos simbólicos identificados pelos usuários do espaço, que fornecem significado de forma dinâmica como todo elemento cultural (Fagundes, 2009). Relacionado aos limites dos marcos imóveis da paisagem, estão os objetos e sítios em sua amplitude espacial. Logo,

a arqueologia da paisagem estuda um tipo específico de produto humano (o espaço físico) para criar uma realidade (o espaço social: humanizado, econômico, agrário, habitacional, político, territorial...) mediante a aplicação de uma ordem imaginada (o espaço simbólico: sentido, percebido, pensado...) (Branton, 2009, p. 53).

É possível ainda compreender a Arqueologia da Paisagem em três dimensões complementares: o meio físico, sendo o palco das atividades humanas; o meio social, onde os diferentes povos e indivíduos constroem a sua realidade; e o meio simbólico, por onde as intervenções na paisagem são pensadas e o modo de vida é estruturado (Boado, 1999). Deste modo, a análise é orientada pela busca da compreensão da paisagem do passado por meio do estudo do processo de antropização.

Para isto, é preciso considerar que o manejo da paisagem pelos seres humanos, segue parâmetros além de determinantes ecológicos para subsistência, mas razões ligadas a cognição, memória, política, rituais etc. A delimitação simbólica do espaço como, por exemplo, a paisagem da Trilha dos Holandeses, é resultado de atribuição de valores que foram se transformando ao longo do tempo, mas independentemente de quais valores, revelam marcos simbólicos na mente das comunidades humanas relacionadas ao espaço e fornecem pistas sobre seu sistema de crenças e modos de percepção do seu redor.

O estudo arqueológico sobre a Ilha de Itamaracá sempre tendeu a privilegiar uma visão agrocentrada. Justamente para apresentar uma contrapartida, levando em consideração 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 também a função marítima da Trilha dos Holandeses. 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 Christer Westerdahl (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 que reverbera em sociabilidades, culturas

marítimas, tradição pesqueira, materialidades, atividade portuária, artesanato, toponímia, 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 principalmente na cultura, inclusive a material. Tendo em vista estes posicionamentos supracitados, prosseguiremos com uma abordagem prática a partir do estudo de caso da Trilha dos Holandeses.

A Trilha dos Holandeses entre os caminhos da Ilha de Itamaracá.

Tendo em vista que a Vila de Nossa Senhora da Conceição e o Forte Orange compunham os principais elementos em terra relacionados a governança, estratégia militar e dinâmica portuária na barra sul do Canal de Santa Cruz nos primeiros séculos da colonização, a existência de uma rota unindo estes lugares significativos é previsível. Seguramente estes dois elementos são os que mais imprimem sua imponência na Paisagem fluviomarítima da Barra de Itamaracá. A existência da trilha reafirma a relação histórica entre a Vila de Nossa Senhora da Conceição e o Forte Orange.

Cerca de três 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 nomeada de 'Trilha dos Holandeses'. Esta, 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 que constituem a paisagem marítima local (Santos, 2021a). A figura 6 representa parte do *track* realizado no local.



Figura 6: Track do percurso da rota turística Trilha dos Holandeses. Acervo dos autores.

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. Este 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. Sra. da Conceição (fonte, ano). Isto só poderia ser viável se pensarmos que a comunicação dos portugueses com o continente (em tempos de cerco a Vila de N. Sra. da Conceição, com a entrada da barra obstruída) deveria ser realizada pela Vila de Igarassu, que possuía ligação com Recife, Olinda e Goiana independente da rota marítima.

A maioria dessas rotas tinha o Forte Orange e/ou a Vila de Nossa Senhora da Conceição como pontos de confluência. Dada a importância destes elementos para a gestão da governança local e, consequentemente, para a conformação da paisagem portuária, Stela Barthel constata que:

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 o estudo de uma Paisagem Marítima. As rotas fornecem

conexões entre distâncias e são pontos de atividade que oferecem movimento e impõem uma dinâmica a Paisagem Cultural. Isto ocorre em diversas escalas em terra ou mar; ou seja, uma embarcação que desejasse explorar uma determinada área, precisava conhecer as rotas marítimas ou, através da experiência adquirida, saber por onde seguir; da mesma forma ocorre com os percursos em terra. Em resumo, *"Routes are importante landscape componentes, and not only provide connections through the landscape, but are in themselves centres of activity that are imbued with meaning and tangible substance"* (Duncan, 2006:24).

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 Capitanias de Pernambuco e de Itamaracá (Santos, 2021a). O recorte que apresentaremos em seguida (Figura 07) 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 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. Sra. da Conceição, existe a indicação de uma âncora que representa o local onde ocorriam as rotinas portuárias.



Figura 7: Recorte da 'Kaart van de kust van Pernambuco em eiland Itamaracá' elaborado por Salomon Savery em 1647. Em vermelho foi destacado, pelos autores do artigo, o pontilhado que indica a Trilha. Fonte: Rijks Museum (acervo digital). (Santos, 2021a)

A necessidade de se conhecer os caminhos que ligam os espaços significativos em terra também se configuram igualmente importantes. Basta pensar que nos 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 demonstrariam resistência aos invasores, 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 um caminho por dentro do mangue, na beira do Canal de Santa Cruz, no estuário da barra sul. Esse percurso deve ter sido utilizado durante os primeiros séculos da colonização tanto pelos agentes europeus quanto pelos caiçaras e colonos. A maior parte do trecho corresponde a um estreito caminho de areia por entre a vegetação de manguezal e vários pés de caju, manga e outras árvores frutíferas. Seu principal uso hoje refere-se aos nativos que utilizam a trilha para circular entre os bairros e povoados adjacentes. Muitos

turistas frequentam o local atualmente, porém, há relatos de que pode existir falta de segurança. Uma de suas características, primordial para esta 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. Sra. da Conceição. Tendo em vista que a Vila se localiza já dentro da barra, onde se processava a maior atividade de embarcações; e o Forte no pontal da entrada, esta trilha mapeia boa parte do *front* marítimo. 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, 2010:157). 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. Nesse 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). As figuras 8 e 9 apresentam visão aérea e perspectiva marítima do Trilha.



Figura 8: Mapeamento do front marítimo da Trilha dos Holandeses: seta vermelha indica a Vila Velha e a seta amarela aponta o Forte Orange. Acervo dos autores.



Figura 9: O *front* marítimo da Trilha dos Holandeses, seta vermelha indica a Vila Velha. Foto de: Arkeoconsult. Acervo dos autores.

Uma observação importante é que a Trilha só é viável na maré seca. Quando a maré está muito cheia pode ser difícil atravessar alguns pequenos canais de drenagem que cruzam o local. Outro aspecto relevante, percebido a partir do *track*, é que quando já se está próximo do Forte Orange o caminho se afasta da praia e adentra mais ao interior. Sobre isso, é preciso esclarecer que a atual Trilha dos Holandeses era apenas um dos caminhos que poderiam ser acessados pelo local. Também existem outras rotas que seguem pela praia no final do percurso. O nome ‘Trilha dos Holandeses’ se insere no que pontuou Nátalli Emmanuelli Araújo da Silva (2014, 2021) ao indicar que desde o século XX se impõe uma ligação com o período holandês pelo discurso institucional em relação ao Patrimônio e a memória local.

Existe uma grande quantidade de material arqueológico exposto no decorrer da trilha (Figuras 10, 11, 12 e 13). 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. Estes são majoritariamente cerâmicas utilitárias, 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 a hipótese de Leandro Domingues Duran (2008) que os lugares onde existia maior movimentação marítima e atividade portuária se sobressaem em relação à quantidade e a variabilidade de artefatos arqueológicos.

Neste sentido, o conceito de sítio depositário abre uma frutífera janela de investigação ao propor uma abordagem onde os bens culturais depositados (intencionalmente ou ocasionalmente) em áreas úmidas ou de interface requer uma interpretação específica. Contudo, devem levar em conta a necessidade de enfatizar a relação destes artefatos com o referido corpo aquático ao qual estão associados. (Rambelli, 2002; Sobral, Tavares, Rios, 2018; Caires, 2019). 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, 2018:131). Para Valdecírio Rodrigues (1972), sobre o porto da Vila de Nossa Senhora da Conceição na percepção dos holandeses no século XVII:

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).

No Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA), gerenciado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), existe o registro do sítio arqueológico 'Vila Nossa Senhora da Conceição' (CNSA PE 00671) registrado na plataforma pelos pesquisadores Ulisses Pernambucano de Melo e Nilson da Rocha Cordeiro, no ano de 2015. Nesta ficha engloba-se na descrição do sítio, além da Vila diversos outros elementos relacionados ao contexto, como os fornos de cal, a casa do Padre Vigário Tenório, alguns engenhos no interior da Ilha, o Forte Orange e o próprio porto da Vila. A descrição genérica destes elementos associados não contempla, porém, a diversidade dos demais bens culturais referidos, que demandam estudos e registros específicos. O perímetro de Vila Velha também consta como bem tombado pela Fundarpe, desde o ano de 2019.



Figura 10: Diversos artefatos cerâmicos utilitários identificados no percurso da Trilha dos Holandeses. Acervo dos autores.



Figura 11: Faiança identificada na faixa de praia da Trilha dos Holandeses. Acervo dos autores.



Figura 12: Louças e faianças identificadas na praia no percurso da Trilha dos Holandeses. Acervo dos autores.



Figura 13: Artefato cerâmico identificado na praia no percurso da Trilha dos Holandeses. Acervo dos autores.

Optou-se, como metodologia, pela realização da prospecção na Trilha, a partir da Vila em direção ao Forte. Descendo pelo acesso 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'. Este rio vem do interior da Ilha e é ele que separa a vila de outro morro conhecido hoje como 'Morro das Balizas', de pequenas proporções, mas que deveria orientar embarcações no período colonial por estar mais próximo a entrada da Barra.

Para a execução da Trilha dos Holandeses é necessário atravessar o rio, mesmo que em alguns pontos 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 cerca de 15 m

da sua desembocadura no Canal de Santa Cruz. 20 m, aproximadamente, separam uma margem da outra.

A ponte é um dos principais marcos 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 14) 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). Além disso, o desenho dá uma boa dimensão dos equipamentos urbanísticos disponíveis em Itamaracá.

Existe outro mapa datado do século XVII e sem autoria definida (Figura 15) onde algumas outras peças do quebra cabeça referente a Ponte dos Holandeses se encaixa. A iconografia compõe um conjunto maior denominado '*Atlas de las costas y los puertos de las posesiones portuguesas en América y África*', que está depositado na Biblioteca Nacional da Espanha e certamente foi realizado por iniciativa das Coroas Ibéricas para dar ciência sobre a atuação de outras bandeiras europeias inimigas no território requisitado, no caso de Itamaracá os Holandeses. O desenho mostra os arrecifes que costeiam a Ilha, a Vila de Nossa Senhora da Conceição de forma hiperbólica e o Forte Orange assentado em um istmo assoreado. Destacamos com uma seta vermelha o local onde se sinaliza, na foz do rio Paripe, uma construção onde na legenda do documento se lê: 'Ponte que o Capitão Mor Salvador Pinheiro mandou [fazer] junto a vila'.

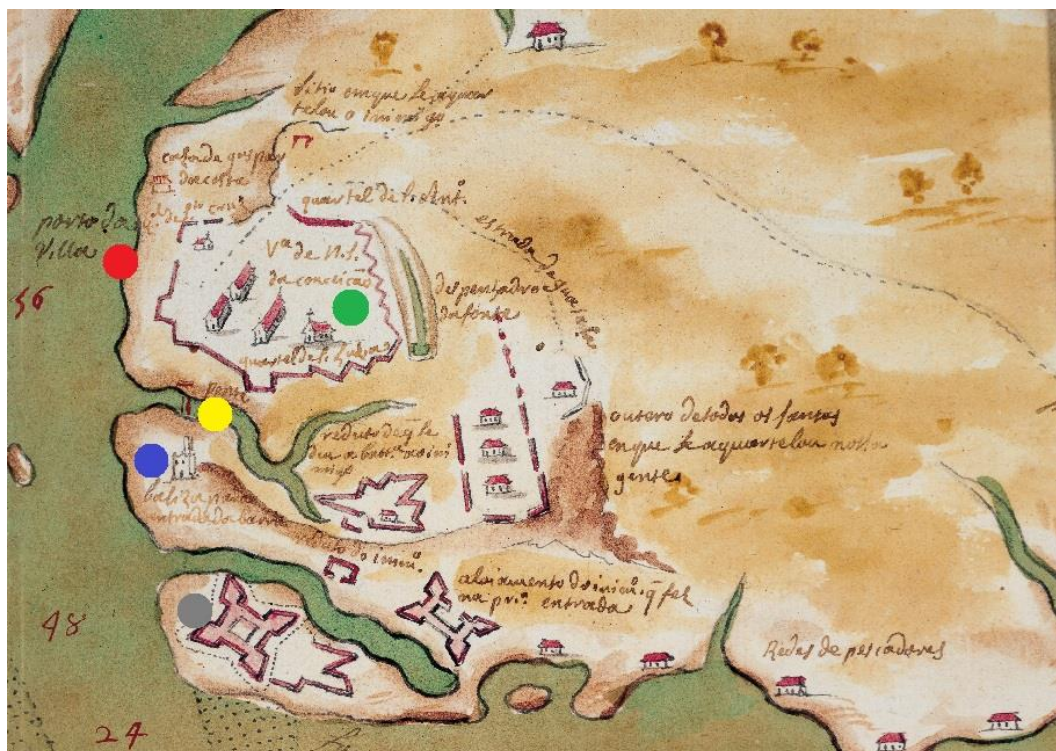


Figura 14: João Teixeira Albernaz. *Descrição da Ilha de Tamaracá com os alojamentos do Inimigo Olandez quando o Tomou; e a fortificação da Villa. 1631.* Cinza: Forte Orange; azul: baliza; amarelo: Ponte; verde: Vila de N. S. da Conceição; vermelho: porto. Fonte: REIS, 2002, p. PE38ab

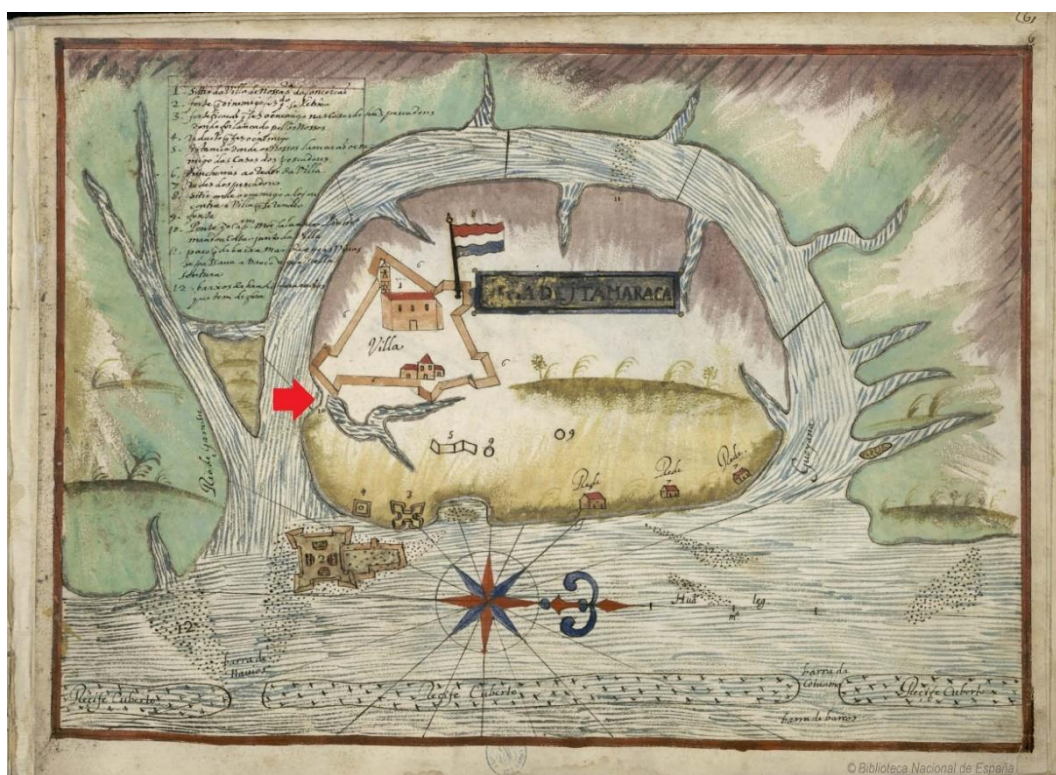


Figura 15: Atlas de las costas y los puertos de las posesiones portuguesas en América y África. Fonte: Biblioteca Nacional da Espanha (acervo digital).

Marcos Albuquerque, Veleda 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 e, pelo menos, desde as primeiras décadas do século XVII é utilizada. Segundo os autores, o Imperador Dom Pedro II quando visitou a Ilha em 1859 constatou a ponte em ruínas. Sobre as fases construtivas, o autor indica que deve ter tido uma reforma no século XIX com a construção de uma estrutura de madeira sobre os alicerces de pedra; esta estrutura teria sido substituída (século XX) por outra completamente de madeira construída ao lado das ruínas da ponte histórica (Albuquerque, Lucena, Pessoa, 2003:44).

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 por meio de uma jangada, Koster verificou que a ponte dava passagem apenas aos pedestres e que tinha estruturas pouco sólidas.³ Além da observação sobre a ponte em si, Henry Koster aponta também alguns elementos referentes a moradias próximas à subida que dá acesso a Vila, 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 deante da porta, subimos a uma colina no cimo da qual está situada a povoação, em forma quadrangular (Koster, 1942, p. 339).

Atualmente, o acesso a Trilha é realizado por uma ponte de madeira, ao lado da qual existem remanescentes da ponte histórica. Restam apenas as 'cabeças' da ponte, 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 houve processos construtivos diversos ao longo do tempo, como também indica que até pouco tempo a ponte histórica ainda era utilizada.

³ 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, 2010:190).

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 a maré e o rio. 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 evidenciaria melhor as estruturas daquela ponte mais antiga. Vale mencionar que era justamente naquele trecho, nos arredores do rio Paripe, que se concentrava a maior rotina portuária na Barra de Itamaracá, entres os séculos XVI e XVII. As figuras 16, 17 e 18 apresentam panoramas do rio Paripe e da Ponte dos Holandeses.



Figura 16: Rio Paripe, Ponte dos Holandeses (lado inferior direito) e a barra sul do Canal de Santa Cruz. Foto de: Arkeoconsult. Fonte: acervo dos autores.



Figura 17: Remanescentes das duas cabeças da ponte histórica, ladeada pela ponte de madeira utilizada atualmente. Acervo dos autores.



Figura 18: Restos construtivos de diferentes temporalidades podem ser observados no perfil da ponte. Acervo dos autores.

Existe outra ruína que pode ser encontrada no percurso da Trilha, distando um quilômetro da ponte, que é conhecida como 'Casa do Padre Vigário Tenório'. Durante o contexto da Revolução Pernambucana de 1817, o Vigário Tenório pode ter se refugiado naquele local em razão da

perseguição política (Rodrigues, 1972). A construção está localizada a poucos metros do mar e parece ter sido também utilizada como capela. Se encontra a meio caminho entre o forte e a vila e atesta para a constante utilização desse percurso. 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:

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 esta estrutura, o que podemos dizer é que os registros iconográficos indicam uma construção no local como uma das referências de orientação para baliza de embarcações desde o início do século XVII. A casa do padre está posicionada na praia, a cerca de 15 m de onde quebra o mar. A estrutura das paredes externas é robusta e formada principalmente de sólidos tijolos de argila, com argamassa impregnada de conchas marinhas. Sua fachada possui características neoclássicas observadas pela simetria, linhas retas das aberturas, colunatas, cunhais e frisos, uma tendência estilística que predominou em Pernambuco de 1830 a 1870. A construção está em estado de ruínas e a conservação das estruturas é péssima, a cada etapa de campo que realizamos no local, é constatado o avanço da deterioração.

Em frente à ruína 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 m 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 sua estrutura. Esta característica, a lacuna da cobertura vegetal, também possibilita que aquele trecho da praia possa receber pequenas embarcações. Atualmente o local é densamente utilizado por pescadores locais embarcados em jangadas. As figuras 19, 20 e 21 mostram a casa do Padre Vigário Tenório em maiores detalhes.

Um outro elemento presente naqueles arredores, corresponde aos fornos da cal que fomentavam o erguimento de vilas e cidades em Pernambuco e Itamaracá, pelo menos, desde o século XVII (Oliveira, 2014, 2021; Santos, 2021). Os fornos, construídos em escavações na areia quase na linha de água, utilizavam o subsídio proporcionado pelas salinas (processadas na Ilha

desde o período colonial para comercialização de sal) e pelas rochas calcárias e coralíneas abundantes nas praias de Itamaracá para garantir a produção e comercialização da cal; que além de processada era embarcada à beira mar (Oliveira, 2014, 2021; Santos, 2021a). Naquele trecho da Trilha dos Holandeses (arredores da casa do Padre Vigário Tenório) existe um aglomerado de, pelo menos, três fornos da cal também em precárias condições de conservação (Figura 22).



Figura 19: Casa do Padre Vigário Tenório indicada pela seta vermelha e Vila Velha pela seta amarela. Foto de Arkeoconsult. Acervo dos autores.



Figura 20: Monumento, em estado de arruinamento, conhecido como Casa do Padre Vigário Tenório. Acervo dos autores.



Figura 21: Vista das janelas laterais apresentam o Canal de Santa Cruz. Acervo dos autores.



Figura 22: Forno de cal em estado de arruinamento nos arredores da casa do Padre Vigário Tenório. Acervo dos autores.

Entre a casa do Padre e Vila Velha encontra-se o morro das balizas. Este é menor em altura em relação ao que abrigava a Vila de Nossa Senhora da Conceição, porém se destaca no *front* marítimo da entrada da barra. Christer 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 relevante forma de apreender as tessituras sociais que compõem o uso da Paisagem Marítima. O Morro das Balizas, na 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 23, representa um importante registro para se entender a complexa zona portuária da barra de Itamaracá no início do século XVII, formada por fundeadouros 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, característica geográfica que perdura até hoje. Logo após passar o Forte Orange, representado em um istmo de terreno arenoso, vê-se a estrutura que deveria orientar a embarcação com a informação 'baliza da barra'. 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, é neste ponto que se delimita 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 existe uma marcação específica (que lembra o formato de uma ancora) representadas em dois pontos no Canal de Santa Cruz, uma próxima a 'baliza da barra' e outra perto da Vila de N. Sra. 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 marítima, tanto que depois de apontar o símbolo, deixa-se de representar o registro do fundo do Canal. Vale mencionar que o item destacado em azul da figura 14 também faz referência a esta mesma estrutura com a indicação de orientação para balizas.



Figura 23: Iconografia de João Teixeira Albernaz datada da década de 1630. Fonte: Reis, 2002.

É importante dizer que 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. 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, 2010:188-189).

Sobre as prospecções arqueológicas empreendidas 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 30 m em média. Também foi prospectado o lado voltado para o interior do território insular, adentrando pelo menos 100 m. Neste trecho também os 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 de uma parte dos artefatos mapeados. Uma importante observação sobre a dispersão dos materiais arqueológicos na 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 Vila Velha hoje. Moradores, trabalhadores e turistas utilizam cotidianamente o caminho por se referir ao percurso mais curto por terra ao Forte Orange, que é um lugar significativo no território insular. Isso porque a estrada de acesso a Vila Velha (PE 35) 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. Esta deve ter sido sua função no século XVII e continua sendo até hoje.

Considerações Finais

A utilização da Trilha dos Holandeses foi intensificada com o propósito de atender uma função prática significativa para o contexto mercantil e de defesa a partir do século XVI. Os elementos e características da paisagem que favoreceram sua eleição persistiram através dos séculos, embora seu significado tenha se transformado como é comum em processos culturais. Hoje a Trilha dos Holandeses, como passou a ser chamada, possui um significado histórico passível de

ser explorado para a conservação da própria Trilha e de seus elementos paisagísticos. Articular conservação e preservação do Patrimônio Cultural, usos sociais tradicionais, interesse turístico e equilíbrio ambiental pode ser uma realidade quando ocorrer mais interesse político e organização das instituições públicas responsáveis pela salvaguarda do Patrimônio Cultural em instâncias locais e nacionais. Enquanto isso, a precarização de um equipamento público tão importante para a história de Pernambuco e do Brasil como a Trilha dos Holandeses, vai cada dia mais se consolidando. Esperamos, incisivamente, que este cenário mude e que a Trilha possa ser explorada ao seu máximo potencial garantindo manutenção de suas características identitárias. Vale destacar que a Ilha de Itamaracá integra, juntamente com os municípios de Itapissuma e Goiana, uma Unidade de Conservação legalmente constituída por meio da Área de Proteção Ambiental de Santa Cruz, o que reforça o dever público com a gestão do Patrimônio Ambiental e Cultural local.

Se observou a necessidade urgente de um Plano de Gestão e Conservação Integrada que contemple não apenas a sua estruturação física com sinalização, lixeiras, equipamentos de monitoramento, restauração da ponte e da casa do vigário, mas sobretudo no engajamento junto aos moradores e usuários locais como agentes diretos para a construção do bem patrimonial 'Trilha dos Holandeses' no presente com vistas para o futuro.

Referências

- ALBUQUERQUE, M. 2010. Arqueologia do forte Orange: O forte holandês. Revista da Cultura. Ano X, n 17. p 36-43.
- ALBUQUERQUE, M. 2007. As escavações arqueológicas no Forte de Orange. ARC – Revista Brasileira de Arqueometria, Restauração e Conservação. Olinda, v.1, n. 2.
- ALBUQUERQUE, M. LUCENA, V., PESSOA, R. 2003. Trilha dos holandeses: uma avaliação geoarqueológica. Ilha de Itamaracá: PMIT.
- ALBUQUERQUE, M. O processo interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. Revista de Arqueologia. v.7, p. 99-123, 1993.
- ALBUQUERQUE, M.; LUCENA, V.; WALMSLEY, D. 1999. Fortes de Pernambuco. Imagens do passado e do presente. Recife: Graftorres.
- ANDRADE, M. C. 1999. Itamaracá, uma capitania frustrada. Recife: CEHM.
- ASSIS, L. 2001. 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.

- BARTHEL, S. 2007. Arqueologia de uma fortificação: o Forte Orange e a Fortaleza de Santa Cruz, em Itamaracá, Pernambuco. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Recife: CFCH/UFPE.
- BOADO, F. C. 1999. Del Terreno al Espacio: Planteamientos y Perspectivas para la Arqueología del Paisaje. in CAPA 6, Grupo de Investigación em Arqueología del Paisaje, Universidad de Santiago de Compostela.
- BRANTON, N. 2009. Landscape Approaches in Historical Archaeology: The Archaeology of Places. In MAJEWSKI, T; GAIMSTER, D. (org.). International Handbook of Historical Archaeology. New York: Springer, p. 51-66
- CAIRES, I. R. M. 2019. Arqueologia de Ambientes aquáticos: algumas observações sobre sítios depositários. Monografia (Graduação em Arqueologia). Laranjeiras: DARQ/UFS.
- COUTINHO, S. V.; SULAIMAN, S. N.; CARBONE, A. S. 2018. Área de Proteção Ambiental (APA) de Santa Cruz: (re)conhecendo o valor ecológico, histórico-cultural e econômico. Recife: CPRH.
- CURADO, M. E. G. G. 2010. A Faiança do Forte Orange. Dissertação (Mestrado em Arqueologia) Recife: CFCH/UFPE.
- DIEGUES, A. C. 1998. Ilhas e Mares: Simbolismo e imaginário. São Paulo: Hucitec.
- DUNCAN, B. 2006. The maritime archaeology and Maritime cultural landscapes of Queenscliffe: A Nineteenth century Australian coastal community. Tese (Doutorado em Arqueologia). Austrália: James Cook University.
- DURAN, L. D. 2008. Arqueologia Marítima de um Bom Abrigo. 338 p. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo.
- FAGUNDES, M. 2009. O Conceito de Paisagem em Arqueologia – Os Lugares Persistentes. HOLOS Environment, Natal (UFRN), v. 9, n. 2, p. 313, 2009. Disponível em: 1310-Texto do Artigo-1539-18205-10-20100813 (3).pdf
- GEP, Governo do Estado de Pernambuco. 2010. Plano de preservação de Vila Velha. Recife: Prodetur.
- HERSZENHUT, D. ; WIEDEMANN, M. 2017. Currais da Ilha: Um dossiê participativo sobre a pesca tradicional em Itamaracá. Recife: Governo do Estado de Pernambuco.
- KOSTER, H. 1942. Viagens ao Nordeste do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942. [1810?]
- MELLO, E. C. 1978. Canoas do Recife: um estudo de microhistória urbana. Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco. v. L. Recife.
- OLIVEIRA, A. L. N.; SANTOS, J. L. 2015. Arqueologia e História urbana: anotações de pesquisa sobre a Ilha de Itamaracá colonial. História Unicap (Dossiê a História através dos documentos arqueológicos). v. 2, n. 3.

- OLIVEIRA, R. I. S. 2012. 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.
- OLIVEIRA, R. I. S. 2014. Debaixo de Pedra e Cal: As relações socioeconômicas da Capitania de Itamaracá 1654 – 1763. Dissertação (Mestrado em História – UFRPE) Recife.
- RAMBELLI, G. 2002. Arqueologia até debaixo d’água. São Paulo: Maranata.
- RODRIGUES, V. 1972. História de Itamaracá. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife.
- SANTOS, J. L. 2021^a. Arqueologia de uma Paisagem Cultural Marítima: rupturas e permanências da maritimidade na Ilha de Itamaracá (PE). Tese (Doutorado em Arqueologia). Laranjeiras: Proarq/UFS.
- SANTOS, J. L. 2019. As características locais da zona portuária da Ilha de Itamaracá pelo olhar dos cronistas e viajantes. Revista Navigator. v. 15, n. 30.
- SANTOS, J. L. 2021b. O porto de Itamaracá: *waterfront*. In: MICHELI, Marco; DIAS, T. Portos Coloniais: estudos de História Portuária, Comunidades Marítimas e Praças Mercantis, Séculos XVI-XIX. São Paulo: Alameda.
- SILVA, N. E. A. 2014. Nos fragmentos de degraus do tempo: por uma história e memória do patrimônio de Vila Velha de Itamaracá. Dissertação (Mestrado em História) Recife: UFRPE.
- SILVA, N. E. A. 2021. 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.
- SOBRAL, P. T.; A.; RIOS, C. 2018. Localização de sítios depositários em Pernambuco: um estudo arqueológico subaquático sob a ótica das atividades comerciais. FUMDHAMentos. v.15, n.1.
- VELEZ, L. C. B. 2009. Capitania de Itamaracá - Poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685 – 1742). Dissertação (Mestrado em História). João Pessoa: CCHLA/UFPB.
- VELEZ, L. C. B. 2016. Donatários e Administração colonial: A capitania de Itamaracá e a Casa de Cascais (1692 – 1763). Tese (Doutorado em História). Niterói: PPGH/UFF.
- WESTERDAHL, C. 1992. The maritime cultural landscape. The International Journal of Nautical Archaeology. n. 21.1.