

**IV SIMPÓSIO  
LUSOBRASILEIRO DE  
CARTOGRAFIA HISTÓRICA****IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica**

Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011

ISBN 978-972-8932-88-6

**Renata Campello Cabral****Virgínia Pontual****Transformações do território e representações cartográficas: o Istmo de Olinda e Recife, Brasil****Resumo**

O Istmo que ligava a península do Recife ao continente, na altura de Olinda, foi rompido no século XX, fazendo com que o Recife se configurasse exclusivamente em ilha. Forte transformação, que se somou à expansão da cidade e à ocupação portuária que se espalhou em sua direção. Tendo o Istmo grande persistência na cartografia ao longo dos últimos séculos, em peças iconográficas referentes ao porto e à defesa do território, a pesquisa sobre ele encontra nesse material documental uma fonte privilegiada para o conhecimento das suas transformações. Visto hoje pela maioria da população e pela legislação como tendo sobretudo valor paisagístico, percebe-se, a partir da cartografia, sua importância cultural e histórica.

O presente trabalho propõe-se a descrever as transformações do território a partir da cartografia, assinalando, ao final, o impacto dessas transformações na significação desse espaço.

Palavras-chave: cartografia, istmo, Recife, Olinda.

**Abstract**

The isthmus nearby Olinda, which used to link the peninsula of Recife to its continent, was broken in the twentieth century, thus setting Recife out exclusively as an island. That meant a mighty transformation which was added up with the city's expansion and with its dock's occupation; the latter spread out towards the city. Since the isthmus persisted in the cartography over the last centuries in the ichnographic icons related to the docks and to the defence of the territory, the research about it meets in this documental material a privileged source to the knowledge of its transformation. Seen today by the majority of the population and by legislation as having a paramount landscaping value, it is perceived, from its cartography, its cultural and historical importance.

The presented work proposes to describe the territories transformation through cartography, signaling, at the end, the impact of those transformations in its space significance.

Keywords: Cartography, isthmus, Recife, Olinda.

## **Introdução**

O Istmo de Olinda e Recife<sup>1</sup> era uma faixa de terra que ligava o porto do Recife à vila de Olinda, na Capitania de Pernambuco. No século XX, ele foi reconhecido pelos organismos de salvaguarda do patrimônio cultural em duas dimensões de classificação - a cultural, mas apenas pela presença das ruínas do forte do Buraco, e a paisagística, devido às áreas naturais de mangues e alagados. A cartografia produzida desde o século XVII, contudo, o representava como importante lugar de defesa e de ligação, trazendo elementos para uma possível valoração histórica e mais alargada valoração cultural desse espaço. A própria permanência desse espaço na cartografia durante séculos pode ser visto como elemento significativo nessa valoração. A falta de fundamentos históricos sobre o lugar conferiu a ele um equivalente jurídico que não o protegeu em toda a sua significação. O Istmo tornou-se, assim, um exemplo emblemático da necessidade de um método apropriado para classificação de sítios “naturais” em sua dimensão cultural e histórica. Nesse contexto, a cartografia histórica foi tomada como uma das fontes privilegiadas, pelo potencial explicativo.

No presente artigo, propõe-se uma construção narrativa feita a partir da cartografia e das fontes documentais escritas, separadamente. Poderá se verificar que a partir da cartografia foi feita uma leitura do istmo como lugar muito transformado principalmente no século XX, ao ponto de ser rompido, mas com permanências importantes, como a ruína do forte do Buraco, a Cruz do Patrão e o Forte do Brum, remanescentes de uma rica história de usos ligados à defesa e ao porto. A importância desses usos é reafirmada na parte dedicada às fontes documentais escritas.

### **1. Fontes cartográficas**

#### **1.1 O Recife avança sobre o istmo**

Durante todo o século XVI, o Istmo manteve suas características naturais de faixa de terra arenosa de forma longitudinal e estreita, pontuada por pouquíssimos elementos construídos, banhados pelas águas do mar ao leste e pelas águas do rio Beberibe a oeste, com vegetação em sua margem ribeirinha e conexão ao sul com a vila do Recife e ao norte com a vila de Olinda.

O mapa que se mostra (Figura 1) data de 1609. Nesta *Perspectiva de Pernambuco como se mostra olhado do Mar desta villa até A Barretta*, vê-se a entrada da Barra, entre a faixa de arrecifes (emergente e submersa) que

---

<sup>1</sup> O trabalho aqui apresentado é parte da pesquisa “Istmo de Recife-Olinda: história, identidade e memória”, desenvolvido no âmbito do Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada (Pernambuco, Brasil) e divulgado pelo website [www.ceci-br.org/istmo](http://www.ceci-br.org/istmo). A pesquisa foi financiada pelo Fundo Pernambucano de Incentivo à Cultura – FUNCULTURA. Participaram da mesma, como pesquisadoras, Anna Elizabeth Lago, Flaviana Lira, Magna Milfont e Renata Cabral. Coordenou o projeto a Prof. Virgínia Pontual.

se desenha quase em linha reta<sup>2</sup>, os ancoradouros (indicados com o desenho de âncoras), a povoação do Recife (à esquerda), a vila de Olinda (à direita) e o Istmo, pontuado apenas pelo Forte de São Jorge ou de Terra e por uma cruz cuja função não se sabe precisar e que não é aquela conhecida como Cruz do Patrão.

A iconografia do restante do século XVII do Istmo permite observar dois aspectos importantes: o caráter essencialmente natural do Istmo e sua importância na defesa do território. Enquanto os holandeses construíam um sistema de defesa, edificando novas fortificações, as estruturas do entorno mantinham-se inalteradas: os arrecifes, as barras, os ancoradouros, o rio Beberibe.

A carta de 1641 (1648), intitulada *de haven van Pharnambucq (1), Maritius Stad (2), Recif in (3) de Stad Olinda*, de autoria de Cornelis Bastiaensz Golyath (Figura 2), tem desenhado dois fortes a mais do que a carta de 1609: o Forte do Brum e o Forte do Buraco.

O Forte do Brum foi projetado pelo engenheiro holandês Tobias Commersteijn. Segundo o historiador Marcos Albuquerque (1999), em *Fortes de Pernambuco*, sua construção surgiu da necessidade dos holandeses melhor defenderem o porto, já que o combate entre eles e os portugueses provocaram grandes danos às velhas estruturas de defesa, como as do Forte de São Jorge. Ele foi construído sobre os alicerces do Forte Diogo Paes, iniciado pelos portugueses, mas não concluído. Anteriormente ao Forte Diogo Paes, por sua vez, já existia, no mesmo lugar, uma bateria que em 1629 estava desarmada e abandonada. Sua construção terminou em 1630.

O Forte do Buraco, o “Domina Brunonis” da cartografia holandesa, foi construído pelos holandeses, em 1630, ao norte do forte do Brum, provavelmente no local onde anteriormente teria existido o Forte de São Jorge Velho.

Nesse trabalho cartográfico, constam as plantas das vilas de Olinda e Recife. Nele, vê-se, em primeiro plano, toda a linha de arrecifes, sendo o trecho submerso representado por pontos. Na vila de Olinda, vê-se, ainda, o Forte João de Albuquerque. Entre as vilas de Recife e Olinda, encontra-se o Istmo, fino e alongado no desenho, com sua forma delineada pelo contraste com a cor dada às águas do mar e do rio. Ele inicia-se na vila do Recife após a Porta da Terra, indo até a vila de Olinda.

A perspectiva *Planta e plano da Villa de Santo Antonio do Recife Pernambuco*, de 1759, de autoria do Padre José Caetano (Figura 3), em confronto com as cartas de 1609 e de 1641, permite identificar a expansão da vila do Recife para além da Porta da Terra ou Arco do Bom Jesus.

Mesmo com esse espriar-se da vila, o Istmo permanece como elemento natural arenoso, de forma longitudinal contínua, estreito, com elementos construídos pontuando seu território de forma espaçada, com águas

---

<sup>2</sup> Os arrecifes naturais que guarnecem a vila de Olinda e o porto do Recife estendem-se, de fato, quase em linha reta, ora submergindo ora emergindo em paralelo ao Istmo que unia as duas localidades. A historiadora Magna Milfont (1988), em *A defesa da barra do porto do Recife* mostra que, nas descrições quinhentistas, os primeiros portugueses fixados no litoral e colinas de Olinda acharam por bem alçar com entulhos as paredes dos arrecifes, para conter os ventos que desviavam a direção das correntes marítimas, evitando transtornos para os barcos que ancoravam no porto do Recife. Os arrecifes funcionavam como uma muralha de pedra, defendendo os domínios lusos de possíveis aventureiros e corsários que desconheciam os perigos daquele possante quebra-mar.

banhando-o no sentido longitudinal. Nesta perspectiva, vêem-se, da esquerda para a direita, o Forte do Brum, a Cruz do Patrão e o Forte do Buraco.

Essa cruz aparece na cartografia histórica pelo menos desde cartas como a de 1739, “Projeto de fortificação da vila do Recife”, situada entre o Forte do Brum e o Forte do Buraco. Esta posição era estratégica, juntamente com um ponto referencial em Santo Amaro, como aponta o viajante Tollenare (1905, p. 12) em suas *Notas Dominicais*, sobre o período em que residiu no Recife, entre 1816 e 1817: “Uma cruz de pedra elevada sobre a península de areia, em face da passagem maior, serve, com [...] o povoado de Santo Amaro, de guia aos pilotos; esta passagem é muito estreita; o recife [arrecife] acha-se mergulhado, sendo preciso muita atenção para entrar”.

Foram representados no desenho também coqueiros, ao norte do Forte do Buraco, e as embarcações, tanto no ancoradouro como no rio Beberibe. Em segundo plano, tem-se a vila de Santo Antônio com as torres das igrejas marcando a ocupação, acompanhadas pelos conventos e sobrados. É o contraste entre a composição de pedra e cal, o mar e o areal do Istmo que define a beleza desta perspectiva.

Do outro lado do Istmo, vê-se desenhado o Forte do Picão, nos arrecifes. Ele foi construído com pedras na primeira década do século XVII, em 1612. De acordo com o historiador Marcos Albuquerque (1999), em *Fortes de Pernambuco*, seu projeto foi idealizado pelo engenheiro Tibúrcio Espanhóchi e sua execução realizada pelo engenheiro Francisco Frias de Mesquita. Sua localização, na entrada da barra que dava acesso à península do Recife e sua forma arredondada permitiam vários ângulos de visão, tanto da terra quanto do mar. Além do nome “Picão”, o forte recebeu várias denominações ao longo da história, dentre elas, forte de São Francisco da Barra, da Laje e Castelo do Mar. Antes da invasão holandesa, as guarnições do Forte trocavam tiros com o Forte de São Jorge. Os dois fortes foram arquitetados para proteger o porto e a entrada da barra do Recife. Suas estruturas de paredes altas e retas configuravam uma forma de combate contra arcos e bestas, mas que se tornaram vulneráveis aos canhões, como destaca o historiador Marcos Albuquerque. Sessenta anos após a data dessa perspectiva, em 1819, a construção de um farol, na extremidade visível do arrecife no lado norte da entrada da barra, que recebeu o mesmo nome do Forte do Picão, sinalizou o abandono desta edificação.

No *Plano da villa do Recife de Pernambuco e parte da costa athe a ponta da cid. d'Olinda*, de 1776, de autor não identificado (Figura 4), vê-se no primeiro plano a linha de arrecifes, sendo o trecho submerso o não colorido. O desenho traz indícios de que a vila do Recife permaneceu se expandindo em direção ao Istmo ou ao Fora de Portas. O Forte do Brum, que em cartografia do século XVII era representado distante da vila, nesse mapa já está sendo alcançado por algumas construções. À esquerda desse Forte, encontra-se a Igreja do Pilar, seguida da rua do Pilar, como aparece em legenda de carta de 1763 (*Planta geográfica da villa de S. Antonio do Recife de Pernambuco* [...]). As construções no Istmo que ainda se encontram bem isoladas são a Cruz do Patrão e o Forte do Buraco, mais próximas de Olinda.

O *Plan of the Port of Pernambuco*, feito pelo viajante inglês Henry Koster em 1816 (Figura 5), quando de sua residência no Recife, mostra bem os diversos componentes do Porto do Recife, que permanecem como nos séculos passados.

Bancos de areia, como o “Banco Inglês”, são indicados com áreas pontilhadas. Os arrecifes são desenhados com legendas indicando aqueles que são aparentes (*above water*) e aqueles que são submersos (*under water*). O esquema de entrada no Porto, nos ancoradouros do Poço e do Mosqueiro, também são assinalados. No Istmo, as letras E, F e G aparecem representando respectivamente o Forte do Brum, a Cruz do Patrão e o Forte do Buraco. Pontuado por esses poucos elementos construídos, o Istmo pareceu a Koster, em sua chegada por mar, uma região de terras estéreis e desertas ligando o porto com a vila de Olinda.

Em outra carta do período, de autor não identificado e sem título, feita quatro anos após a de Henry Koster, vêem-se as edificações desenhadas (Figura 6). O Istmo neste mapa não é todo representado, vendo-se o interesse do autor em registrar o crescimento da cidade no continente. Se a compararmos com a carta de 1776, vê-se que, de fato, a cidade desenvolveu-se em direção ao interior. Na península do Recife, são realizados aterros, inclusive com a demolição do Arco do Bom Jesus, de modo a ampliar e unificar o Dentro e o Fora de Portas.

Os grandes aterros deste século podem ser visualizados no mapa do *Atlas Histórico e Cartográfico do Recife*, do Professor José Luiz da Mota Menezes, cujo mapa referencial foi o de Elisiário/Mamede, de 1856 (Figura 7).

Por estes documentos pode-se interpretar que o Istmo permanece como elemento natural arenoso, de forma longitudinal contínua, estreito, com elementos construídos pontuando seu território de forma espaçada, com águas o banhando no sentido longitudinal. No trecho entre o Arco do Bom Jesus e o Forte do Brum, a ocupação iniciada no século XVIII continua a se expandir, com significativos aterros.

## **1.2 O rompimento do Istmo**

Até 1906, data da *Planta da Cidade do Recife*, de autoria de Douglas Fox e H. Michell Whitley (Figura 8), vê-se que a península do Recife sofreu uma ocupação densa no trecho entre o antigo Arco do Bom Jesus e o Forte do Brum. Ao norte do Forte do Brum é que o Istmo ainda apresenta um forte caráter natural<sup>3</sup>.

Sabe-se que, entre 1912 e 1915, cerca de sete ou nove anos depois do registro feito por Douglas Fox, o Istmo sofreu um rompimento pelas águas do mar, devido a alterações nas vagas marítimas. Tais alterações foram provocadas pela construção do molhe de Olinda, na altura da Fortaleza do Buraco. Numa fotografia de autoria

---

<sup>3</sup> Nessa planta, ainda aparece referência, do outro lado do Istmo, nos arrecifes, ao “Forte do Picão”. Sabe-se que em 1819 a construção de um farol - que recebeu o mesmo nome do Forte do Picão - sinalizou o abandono desta edificação. De acordo com Alfredo Lisboa, em *Estudo Hydrografico do Porto do Recife*, no fim do século XIX, o forte do Picão é demolido por uma empresa construtora que realizava obras de melhoramento do Porto do Recife, com objetivo de altear os arrecifes desde o Farol do Picão até um ponto ao sul, distante dele cerca de 2km.

de Bocage, de 1910 (Figura 9), vê-se o molhe sendo construído nas proximidades do Forte do Buraco, com os trens da via férrea.

Em planta provavelmente de autoria do engenheiro Alfredo Lisboa, neste momento responsável pelas obras do Porto do Recife, aparece o projeto de construção do “enrocamento de proteção do Istmo de Olinda” (Figura 10), para cobrir as funções do trecho rompido, dado que tal rompimento prejudicou a comunicação com a obra do molhe de Olinda, feita por via férrea, atrasando a obra em dois anos.

Segundo Alfredo Lisboa (1915, p. 23), o rompimento do Istmo acima descrito “veio originar a idéia de converter a bacia do Beberibe [...] em uma vasta doca de comércio, em comunicação direta com o anteporto”. Nesse caso haveria, ainda segundo Lisboa, a necessidade de “remover, em parte ou no todo, o enrocamento de proteção exterior ao Istmo de Olinda.”. Em outras palavras, depois de retirado, o enrocamento daria lugar a um canal de comunicação do anteporto (entre os arrecifes e o Istmo) com a bacia do rio Beberibe. Essa idéia, que será encontrada descrita abaixo, já aparece em projetos do século XIX, como o *Projeto de melhoramento do Porto do Recife*, de 1874.

Alfredo Lisboa cita um projeto de Moraes Rego, de 1924, que previa o rompimento definitivo do Istmo ao estabelecer “comunicação entre o anteporto e as bacias ulteriores”. Descrevendo um pouco os usos previstos no estudo de Moraes Rego, Lisboa (1926, p. 31) explica:

“Finalmente, o engenheiro M .A. Moraes Rego, chefe da Fiscalização do porto do Recife, estudando a ampliação das acomodações portuárias com aproveitamento das bacias do Beberibe e do Santo Amaro, organizou em 1924 um plano grandioso, que talvez em futuro não remoto convirá ser adotado, tornando-se realidade. Consiste em prolongar de 360 metros o cais de 10 metros d'água, a partir do ponto extremo do cais de carvão projetado, construir naquelas duas bacias 2.300 metros de comprimento, 60 de largura e 10 de profundidade, estabelecer a comunicação entre o anteporto e as bacias ulteriores; em seguimento a esse canal se localizariam estaleiros de reparação naval, com uma doca seca, para navios, tendo até 300 metros de comprimento. Conquistar-se-ia com isto um vasta superfície de terrenos, linhas férreas, e para serem divididos em lotes de subido valor venal.”

Mais recentemente foi elaborada, com visto do engenheiro-chefe do Porto do Recife, uma perspectiva do Porto (Figura 11) que indica, no título, que contém “ampliação prevista por Moraes Rego” e também “anteprojeto da Base Naval do Recife”.

Por esta perspectiva, que não está datada, pode-se ter uma idéia da ampliação proposta por Moraes Rego para o Porto do Recife e também se podem visualizar algumas obras que já estavam construídas quando do projeto de Rego, como é o caso do quebra-mar sobre os arrecifes, levando ao fechamento da “Barra” e ao fechamento



da passagem das águas por cima dos antigos arrecifes submersos. O acesso ao anteporto passou a ser uma entrada próxima ao molhe de Olinda.

Em relação às propostas, o projeto prevê um grande aterramento do Istmo, que pode ser bem visualizado quando se compara esse projeto com o mapa de Douglas Fox, de 1906. O alargamento por aterro se daria no trecho hoje conhecido como Bairro do Recife, alcançando o Forte do Brum e a Cruz do Patrão e indo até as proximidades do Forte do Buraco, que seria antecipado por um canal de passagem para a Baía de Santo Amaro. Com o rompimento do Istmo e a construção deste canal, a península do Recife se configurará exclusivamente em ilha.

Na década de 1950 começam as obras da Base do 3º Distrito Naval, consistindo na construção de novos cais e diques.

Para a construção do “grande dique seco”, o forte do Buraco, mesmo tombado (em 1938, pelo IPHAN), começa a ser demolido. A justificativa do então Ministério da Marinha ao Presidente Café Filho, conforme indicado em ofício de 1953 do acervo do IPHAN, está assim expressa: "O antigo Forte do Buraco, na cidade do Recife, está incluído entre as edificações consideradas históricas. Entretanto, acha-se ele em terrenos pertencentes à Marinha e onde estão sendo realizadas obras de construção do novo cais e diques da Base Naval. Tratando-se de ruínas sem maior significação histórica, solicito a V. Exa. autorização para demoli-lo a fim de não perturbar a realização [...]".

Depois de várias solicitações de profissionais e técnicos, em 6 de abril de 1953 foi interrompida a demolição, iniciada um mês antes. O ministro da Marinha alega desconhecer o tombamento e afirma que ele já se encontrava parcialmente destruído pelo tempo quando foram iniciadas as demolições. Mas, segundo pesquisas do Laboratório de Arqueologia da Universidade Federal de Pernambuco, a destruição interrompida em 1953 foi retomada no ano de 1958, quando o forte sofreu nova dinamitação. Nesse momento, o forte encontrava-se “destombado”- o tombamento foi cancelado, em 19 de janeiro de 1955, por ordem do então Presidente da República, Café Filho.

É interessante anotar que a Base Naval nunca chegou a ser implantada no local e que as pedras da demolição foram utilizadas nas obras de prolongamento do porto do Recife.

## **2. Fontes documentais**

### **2.1 Reafirmação da importância do Istmo como lugar de defesa e portuário.**

Fontes documentais complementares, como relatos de viajantes, corroboram com a análise cartográfica feita, lançando peso sobre a importância do Istmo como local de defesa e de forte ligação com a vida portuária e somam a esses outros usos da faixa de terra, como o de passagem.

Desde o início da colonização, o Istmo de Olinda e Recife era retratado nas narrativas históricas do século XVI ao XVIII como local apropriado para construção de pontos de defesa. Era, também, nas proximidades do areal

onde as embarcações de além-mar atracavam em pontos de pedra submersas, como descreviam viajantes quinhentistas. O complexo de ancoradouros possibilitava um fluxo significativo de embarcações, principalmente, quando o navegador detinha o conhecimento do lugar.

O sentido de defesa estava expresso já na densa descrição da “Ribeira do Mar”, conforme consta nas cartas do Foral de Olinda. Mesmo que obscuramente tratado na narrativa quinhentista, o Istmo aparece no contexto de uma descrição ampla que inclui percursos nos rios e mares, como está narrado na carta de Duarte Coelho (apud AGRA, 2000), em 1537. A narrativa duartina, além de atribuir um sentido de localização estratégica à “Ribeira do Mar”, determinando os limites da ocupação luso-portuguesa na vila de Olinda, discorre sobre as práticas de “desembarcar e embarcar todo serviço da Vila”. O próprio significado “Ribeira do Mar” já valora o sentido de porto, mesmo na extensa dimensão geográfica onde o Istmo está incluído. É praticamente impossível enxergar os limites geográficos do Istmo na narrativa do Foral, mas é possível identificá-lo na dimensão do litoral pernambucano.

A narrativa quinhentista do Foral é significativa para compreensão dos relatos posteriores, na qual o valor de defesa do Istmo para os núcleos urbanos de Olinda e Recife é explicitamente apontado. Era um local que, desde o final do século XVI, foi pensado para edificação de fortalezas, pois era freqüentemente assaltado por aventureiros e corsários.

Diogo Lopes de Santiago (1984, p. 53), cronista da guerra holandesa, em *História da guerra de Pernambuco e feitos memoráveis do mestre de campo João Fernandes Vieira*, narra o proeminente sentido de defesa do Istmo em relação a outros, como o de caminho:

"Os dois capitães flamengos disseram aos das nossas estâncias que não se bulissem delas enquanto não houvissem carga cerrada de mosquetaria, e isto lhes disseram, porque pretendiam ir ao Recife, e, passando pelas nossas estâncias das salinas, se foram emboscar entre mangues junto ao rio Beberibe, aonde chamam o buraco de S. Tiago e tanto que foi baixa mar se passaram da outra parte do rio e se puseram na restinga de areia que faz divisão entre o rio e a costa do mar, por onde é a serventia ordinária, que não há outra do Recife para a vila de Olinda, e tanto que ali se viram, entre as suas fortalezas, foram marchando para o Recife (...) Nesta noite de combate caiu em sorte ao capitão Sebastião Ferreira, morador na freguesia de S. Lourenço, ir picar e desinquietar o inimigo ao forte dos Perregis, que está no meio da restinga de areia que serve de caminho do Recife para a vila de Olinda (...)" (grifo nosso)

A narrativa de Diogo Lopes Santiago trata de um caminhar perturbado sobre o Istmo, marcado por estâncias, fortificações, conflitos. Mas é possível observar que a “restinga” está sendo descrita como um caminho de



defesa entre as duas cidades. Embora o sentido de caminho esteja expresso no relato do cronista, ele se apresenta como um trajeto militar e conflituoso.

O relato do soldado holandês, João Baers (1898, p. 39), em *Olinda conquistada*, 1630, expressa este caráter militar numa descrição sobre as cidades de Olinda e Recife:

“(…) ao sul de Olinda estende-se um banco de areia, geralmente largo de trinta e seis a quarenta passos, e assaz alto, contra o qual bate o mar; seguindo-se uma hora grande ou mais de caminho pelo banco de areia acha-se uma aldeia, e a um tiro de canhão desta aldeia para o lado de Olinda está sobre o mesmo banco de areia um castelo ou forte, de cujo sítio e conquista já falamos. Em frente deste castelo, para o lado sul que é o lado do mar, está também um banco igual, estendendo-se de Olinda para o sul também uma hora de caminho ou mais, porém nem tão alto nem tão largo quanto o outro; no dorso deste banco, bem defronte do castelo ou forte atrás mencionado, acha-se um outro castelo, que é uma torre octogonal; entre dois castelos, onde a água tem a largura de um tiro de canhão, entram os navios e fundeiam em um bom cais com pouco fundo entre os dois bancos, e carregam e descarregam na aldeia situada no extremo de um dos bancos, onde se achavam muitos armazéns. Por trás do banco já mencionado, que se estende de Olinda, e da aldeia, pelo lado ocidental, corre, vindo de Olinda, um rio que nasce nos montes(…). A aldeia com os dois castelos e o porto situado entre ambos, juntos com os bancos de areia que o fecham, tudo isso junto é comumente chamado com um nome – Recife (…”. (grifo nosso)

O sentido de defesa se fortaleceu no Istmo na mesma proporção em que o portuário contribuiu para o crescimento das duas cidades. O historiador José Luís Mota Menezes (2000), ao descrever a formação das cidades do Recife e Olinda entre 1537 e 1630, constata o sentido de porto natural que incluía não só a península do Recife, mas seu Istmo.

Já a narrativa do cronista e militar oitocentista Fernandes Gama (1977), em *Memórias históricas da província de Pernambuco*, aborda a “guerra holandesa”, desde a época do comando exercido pelo general Francisco Barreto Menezes até expulsão dos holandeses. Sobre o Istmo, a obra descreve as construções fortificadas pelos holandeses, a fixação das baterias, nomenclatura de trechos do lugar, assim como a memória histórica dos combates entre os luso-brasileiros e neerlandeses.

## **2.2.O Istmo como caminho e barreira natural à obstrução do porto**

Robert Smith (1979), em Igrejas, casas e móveis aspectos de arte colonial brasileira, ao narrar o Recife do século XVIII, descreve o Istmo ligado à cidade, extensão do velho burgo, como uma faixa de terra que pode ser localizada em ambos os mapas do Recife e de Olinda, conferindo ao Istmo uma dupla localização. Assim, longe de pertencer a uma cidade ou outra, o Istmo está compreendido como caminho. O forte caráter militar desse caminho ainda está presente nas narrativas dos setecentos, embora fosse visto na perspectiva dos relatos das crônicas da guerra luso-batava.

A narrativa setecentista revela certo desgaste no sentido de defesa do Istmo, lembrado apenas a identidade histórica da invasão neerlandesa. As narrativas dos fins do século XVIII coincidem com as do início dos oitocentos, mas é a partir das do século XIX que é consolidado o sentido de caminho para o Istmo. Um dos relatos mais expressivos é o da inglesa Maria Graham (1990, p. 138), em *Diário de uma viagem ao Brasil*:

“cavalgamos para Olinda através do Istmo arenoso que a liga ao Recife. Este é o Istmo em que Sir John Lancaster se fortificou com uma paliçada durante sua permanência no Recife, que ele saqueou. A praia é defendida por duas fortalezas, bastante fortes quando se considera a posição: de um lado uma ressaca furiosa quebrando em suas bases, de outro um profundo estuário e um terreno plano, de modo que não podem ser dominados. O areal é em parte coberto por arbustos; há um que é lindo, com folhas grossas e flores vermelhas em forma de campainha; muitos são como os do mundo oriental; muitos são todo novos para mim”. (grifo nosso).

A narrativa da inglesa mostra a realização de um percurso despreocupado, descrevendo aspectos das construções militares e da paisagem. A forma aberta e livre da narrativa de Graham revela que o Istmo não é mais uma área militar guarnecida por baterias e soldados. O lugar está descrito como uma passagem, onde a população arruava sem problemas com intervenção militar ou provincial.

Tollenare (1905, p. 47), um viajante francês, em *Notas dominicais*, estando no Recife nas primeiras décadas do século XIX, tratou em seu relato o Istmo como caminho, mostrando as dificuldades na travessia: "Fui esta semana até Olinda (...) pode-se atingi-la, ou pelo Istmo de areia que liga as duas cidades, ou por um caminho no campo que começa por detrás da Boa Vista, ou ainda por meio de canoas indígenas que sobem o que chamam impropriamente de rio Beberibe, e não passa da inundação pelo mar de uma praia baixa coberta de mangues".

O Istmo era também descrito em algumas situações como lugar ermo, como na descrição de Maria Graham (1990, p. 140): "O sol já ia baixo muito antes de termos alcançado sequer o primeiro dos dois fortes em nosso caminho de volta para a cidade. Os cães já haviam começado uma tarefa abominável. Eu vi que arrastava o braço de um negro de sob algumas polegadas de areia, que o senhor havia feito atirar sobre os seus restos. É nesta praia que a medida dos insultos dispensados aos pobres negros atinge o máximo".

O relato de Henry Koster, em *Viagens ao Nordeste do Brasil* (1978), na primeira metade do século XIX, faz, por sua vez, alusão a um sentido portuário:

“O porto superior (sul) do Recife, chamado Mosqueiro, é formado por uma cadeia de rochas, correndo paralelamente à cidade e a uma pequena distância. O porto inferior (do Istmo), para navios de 400 toneladas ou mais, chamado Poço, é muito perigoso, aberto para o mar, e a baía oposta é escarpada. Os grandes navios do Brasil, pertencentes aos negociantes da cidade, ficam aí durante meses seguidos, amarrados com quatro cabos, dois à proa e dois à popa (...). O porto tem duas entradas, uma das quais mais profunda que a outra. A maré não se eleva acima de cinco pés e meio.”

Manuel da Costa Honorato, em *Dicionário topográfico, estatístico e histórico da província de Pernambuco* (1863, p. 15) expressa um novo sentido de localização para Istmo: “(...) A freguesia do Recife está na parte nordeste da cidade, sendo uma península unida ao continente pelo isthmo de Olinda, onde estão a fortaleza do Brum, o forte Buraco e a Cruz do Patrão” (grifo nosso). Mas como a narrativa do dicionário descreve o Istmo como pertencente a Olinda, quando ele, como lugar de defesa, era apresentado nas narrativas coloniais como cinturão de defesa do Recife? Essa questão só pode ser compreendida por uma mudança de sentidos. A freguesia do Recife no século XIX não precisava mais dos seus símbolos de defesa que foram construídos estrategicamente para defender o núcleo da cidade portuária. A preocupação com a navegação regular no porto e o aparelhamento do mesmo eram questões centrais do Recife, portanto, o Istmo que foi símbolo da defesa da cidade passava a ser a parte relegada junto com a cidade de Olinda.

A partir dos fins do século XIX e início do XX, as narrativas dos engenheiros vão conotar ao Istmo o sentido de barreira de proteção e extensão do porto.

O engenheiro Domingos Sampaio escreveu uma nota no Diário de Pernambuco no dia 7 de junho de 1915, condenando a construção do molhe que acelerava as obstruções dos canais do porto:

“(...) Não é falta de modéstia insistir assim: meu desígnio é não acabarem o molhe (...). O que está ocasionando o areiamento do porto de Pernambuco é esse extenso molhe perpendicular à praia, contrapondo-se ao defluxo, servindo de forte obstáculo às correntes da vasante, contrariando leis não fixadas, quebrando o regimem secular, e até então relativamente equilibrado do isthmo (...). As correntes de vasante ao baterem de testa no molhe refluem para dentro do poço os materiaes que trazem em suspensão (...). Feito o molhe, começa agora [ilegível] um facto! O porto a se entupir! Ora, isso vem ainda provar que as areias e demais materiaes [sic] provêm e provinham dos rios e não do mar (...). O erro da construção do molhe é oriundo de falsíssima hypothese e da descabida razão de dever evitar a entrada de areias do mar (...). O molhe está quase prompto e o estuário se vê assenhorado por bancos de areias que, está provado, não são ‘da

parte do isthmo de Olinda tocadas pelos ventos e correntes', como queria justificar o projecto! [sic]"

Segundo Kátia Lubambo (1991, p. 77), a construção desse mesmo molhe, em meados de 1912, foi paralisada, "por ter o mar causado uma grande ruptura do Istmo, interceptando, assim, a via férrea do serviço da empresa". Nas palavras do engenheiro Alfredo Lisboa, em *Portos do Brasil* (1926, p. 74), "Esteve a construção do molhe parada desde 1915 a 1917, em consequência da grave circunstância de ter o mar causado uma ruptura do Istmo ao Sul do velho forte do Buraco, já quase destruído então, assim interceptando a via férrea do serviço da empresa; só em fins de 1917 ficou restabelecida a comunicação, tendo sido protegido o aterro, sobre o qual estava construída, por um forte enrocamento feito com o material, que se destinava ao molhe do Istmo" (ver projeto de enrocamento na figura 10).

Como visto na primeira parte do trabalho, com a chegada da metade do século XX, ocorre a ruptura definitiva do Istmo com a reforma da Base Naval da Marinha, que o separou do Recife.

### **3. Considerações finais**

Pelo exposto na análise cartográfica, pode-se constatar como os elementos construídos de defesa e ligados ao uso portuário (como a Cruz do Patrão) são importantes permanências no Istmo até a atualidade e como, por outro lado, depois das transformações ocorridas principalmente nos séculos XIX e XX, pouco permaneceu do Istmo dos séculos XVI e XVII. Desde o século XVIII o Fora de Portas passa a ser ocupado e, no século XIX, ele sofre alargamento por aterros com a intensificação da ocupação. Porém, é no século XX que as transformações deste elemento natural são mais significativas com o primeiro rompimento (década de 1910) e com as construções da Base Naval, incluindo abertura do canal (década de 1950).

Durante estes séculos, o Istmo no trecho ao sul da abertura passou a não ter sequer uma mínima faixa de areia em contato com o mar. Além disso, devido aos alargamentos por aterros e ao adensado de edifícios, principalmente por aqueles ligados à vida do Porto do Recife, as suas edificações referenciais, como o Forte do Brum e a Cruz do Patrão, passaram a se misturar a esses edifícios (Figura 12).

O trecho do Istmo ao norte do rompimento continuou a guardar, apesar do significativo avanço do mar no areal, algumas semelhanças com os séculos anteriores: um lugar essencialmente natural, sem construções, uma faixa de areia banhada pelas águas do oceano (comparar Figuras 13 e 14). De qualquer maneira, as mudanças também não passariam despercebidas. Olhando para o lado oposto ao mar, vê-se um paredão de pedra que, segundo moradores da Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) do Maruim, comunidade que vive em aterros do rio Beberibe colados ao Istmo, foi construído no governo de Barreto Guimarães para amenizar o efeito da maré sobre a comunidade. Este paredão impede a visão do rio Beberibe, fazendo o Istmo parecer uma praia, porque subtrai a noção de que se está numa faixa de terra com águas ao leste e a oeste, situação geográfica que sempre definiu o lugar.

Não sendo a história do Istmo amplamente conhecida pela população das duas cidades, não se sabe a grande persistência dele na cartografia ao longo de todos esses séculos, nem sua importância para as atividades portuárias e de defesa.

Entrevistando moradores da Ilha do Maruim, vê-se como essa dimensão histórica do Istmo não foi democratizada. O Sr. Leonardo, 69 anos, morador da Ilha desde 1949, vincula o uso do Istmo a caminho e moradia. É a faixa que ligava as cidades do Recife e Olinda, mas teve seu uso restrito, ainda em 1949, por proibição da Marinha. Este morador antigo de Olinda pode juntar as informações que aprendeu nos livros com as que presenciou em sua juventude. Assim, ele rememora o povoamento do Istmo, com casas de pescadores, no momento em que o poder público expulsou-os de algumas localidades, como a do Pilar, no Bairro do Recife, para a construção do parque de tancagem do Porto do Recife. As histórias de assombrações também fazem parte das memórias do Sr. Leonardo. Ele afirma já ter ouvido falar da presença de almas penadas no Forte do Buraco, pessoas conversando, que não eram desse mundo, e de enterramentos na Cruz do Patrão.

Dona Montinha, com 71 anos, nasceu na Ilha e mora na mesma casa que foi de seus pais. Já sr. João do Carvão chegou na Ilha ainda muito jovem, em 1939, e lá criou seus 32 filhos, vivos. Para eles, o Istmo é lembrado como antigo caminho e local de pobreza e violência. De acordo com Dona Montinha, pela praia dava para chegar até ao Recife: “Quando não se queria ir de bonde, ia pela praia e, num instante, chegava na cidade”. Para ela, a vida lá era tranqüila, tomava-se banho de mar, tinha mamulengo, pastoril. “Era uma tranqüilidade, mas mudou tudo, mudou tudo”. “As coisas, ao invés de melhorar, piorou” (sic). Seu João afirma que no Istmo tem “malandragem”, referindo-se à praia em direção ao Forte do Buraco.

Transformado em seu território, em seus usos e em sua significação, o Istmo preserva, em grande parte a partir da cartografia, parte de uma história que deve ser conhecida de todos.

## Referências

- AGRA, Valéria. *Projeto Foral de Olinda. Relatório II*. Olinda: Prefeitura de Olinda, Secretaria do Patrimônio e Cultura de Olinda, 2000.
- ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda; WALMSLEY, Doris. *Fortes de Pernambuco: imagens do presente e do passado*. Recife: Graftorre, 1999.
- ALBUQUERQUE, M & LUCENA, V. *Arraial Novo do Bom Jesus – consolidando um processo, iniciando um futuro*. Recife: Ed. Graftorre Ltda., 1997.
- BAERS, João. *Olinda conquistada*. Recife: Editores Typographia de Laemmut & C., 1898.
- Boletim da Cidade e do Pôrto do Recife*, n. 43-62, jan.-dez. 1952-1956. Recife, Diretoria de Estatística, Propaganda e Turismo da Prefeitura do Recife, s/p.
- BORBA FILHO, Hermilo. O Istmo de Olinda. In, *Boletim da Cidade e do Porto do Recife*. Recife: Diretoria de Documentação e Cultura da Prefeitura Municipal do Recife, n.15-18, jan-dez 1945.
- CAVALCANTI, Carlos Bezerra. *Recife um "Presente" do "Passado"*. Recife: VBF Gráfica e Editora, 1995.
- COSTA, F. A. Pereira da. Fortaleza do Brum. In *Almanach Pernambucano*, 9º anno, p.141-142. Recife: Imprensa Industrial, 1917.

FERREZ, Gilberto. *Raras e preciosas vistas e panoramas do Recife, 1755-1855*. Rio de Janeiro: Fundação Nacional Pró-Memória, Recife: Fundarpe, 1984.

\_\_\_\_\_. *Álbum de Pernambuco e seus arrabaldes*. Recife: Departamento de Cultura da Prefeitura do Recife, 1956. Reimpressão do Álbum editado por F.H.Carls em 1848.

FREYRE, Gilberto. *Olinda, 2º guia prático, histórico e sentimental de cidade brasileira*. Rio de Janeiro, José Olympio, 4ª ed., 1968.

GAMA, Jozé Bernardo Fernandes. *Memórias históricas da província de Pernambuco*. Recife: Secretaria da Justiça, Arquivo Público Estadual, vol. 2, tomo 3 e 4, 1977.

GHRAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

HONORATO, Manuel da Costa. *Dicionário Topográfico, estatístico e histórico da província de Pernambuco*. Pernambuco: Recife, Typografia Universal, 1863.

IPHAN. Acervo da 5ª RS. Pasta do Processo Forte do Buraco.

\_\_\_\_\_. Tombamento das ruínas do Forte do Buraco. Olinda, 2000. Disponível em <http://www.iphan.gov.br/relatorio/reliphan.htm>. Acesso em 01/nov/2005.

KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Trad. Câmara Cascudo. 2ª ed. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, Governo do Estado de Pernambuco, 1978.

LINS, Rachel Caldas. Alguns Aspectos Originais do Sítio Urbano do Recife. In: JATOBÁ, Lucivânio (Org.). *Estudos Nordestinos Sobre Crescimento Urbano*. Recife: FUNDAJ, 1987. p. 343-352.

LISBOA, Alfredo. *Portos do Brasil*. Inspectoria Federal de Portos, rios e canaes. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1926.

\_\_\_\_\_. *Estudo hydrografico e meteorológico do porto do Recife*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915.

LUBAMBO, Cátia W. *Bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: CEPE/Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1991.

MENEZES, José Luís Mota. Olinda e o Recife: 1537-1630. In *Revista Oceanos, A construção do Brasil urbano*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, nº 41, jan-mar, 2000, pp 136-151.

\_\_\_\_\_. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/URB, Fundação Joaquim Nabuco/Editora Massagana, 1988.

MILFONT, Magna. A defesa da barra do porto do Recife. In ALBUQUERQUE, Marcos; LUCENA, Veleda. *Forte Real do Bom Jesus: resgate arqueológico de um sítio histórico*. Recife: CEPE, 1988, pp 13-17.

REIS, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial do Estado / FAPESP, 2000.

SANTIAGO, Diogo Lopes. História da guerra de Pernambuco e feitos memoráveis do Mestre de Campo João Fernandes Vieira. Recife: FUNDARPE, 1984.

SMITH, Robert C. *Igrejas, casas e móveis aspectos de arte colonial brasileira*. Recife: Ministério da Educação e Cultura, Universidade Federal de Pernambuco, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1979.

TOLLENARE, L. F. de. *Notas Dominicais Tomadas Durante uma Viagem em Portugal e no Brasil*. Recife, Jornal do Recife, 1905.

## Ilustrações





Figura 1. *Perspectiva de Pernambuco como se mostra olhado do Mar desta villa até A Barretta, 1909. Autor: Diogo de Campos Moreno. Detalhe do original manuscrito, que ilustra o códice "Relações das Praças Fortes do Brasil" de Diogo de Campos Moreno, existente no Arquivo Nacional Torre do Tombo, Lisboa.*  
Fonte: Reis Filho, 2000.



Figura 2. carta de 1641 (1648), intitulada "*de haven van Pharnambuq (1), Maritus Stad (2), Recif in (3) de Stad Olinda*", de autoria de Cornelis Bastiaensz Golyath. Fonte original manuscrito do Algemeen Rijksarchief. Esta versão, sem data, sem assinatura e sem legenda, corresponde à mais completa, existente na Biblioteca Nacional da Áustria, em Viena, tendo sido estudada pelo historiador pernambucano José Gonçalves de Mello.  
Fonte: Reis Filho, 2000.

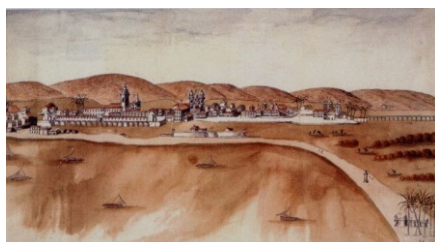


Figura 3. *Planta e plano da Villa de Santo Antonio do Recife Pernambuco*, de 1759, de autoria do Padre José Caetano  
Fonte: Reis Filho, 2000.



Figura 4. *Plano da villa do Recife de Pernãbuco e parte da costa athe a ponta da cid. d'Olinda*, de 1776, de autor não identificado  
Fonte: Reis Filho, 2000.

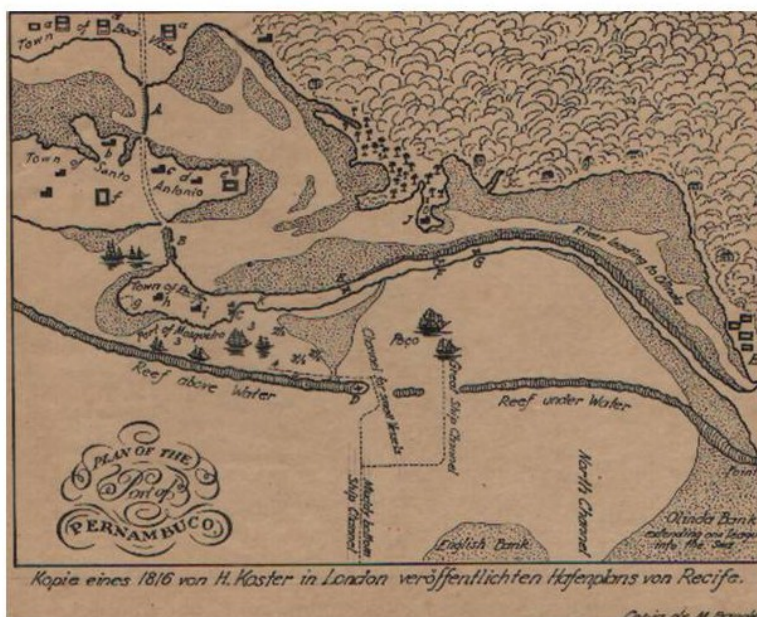


Figura 5. *Plan of the Port of Pernambuco*, feito pelo viajante inglês Henry Koster em 1816.  
Fonte: Arquivo Público Estadual de Pernambuco – anexo Rua Imperial, Recife.





Figura 6. Planta sem identificação  
Fonte: Reis Filho, 2000.

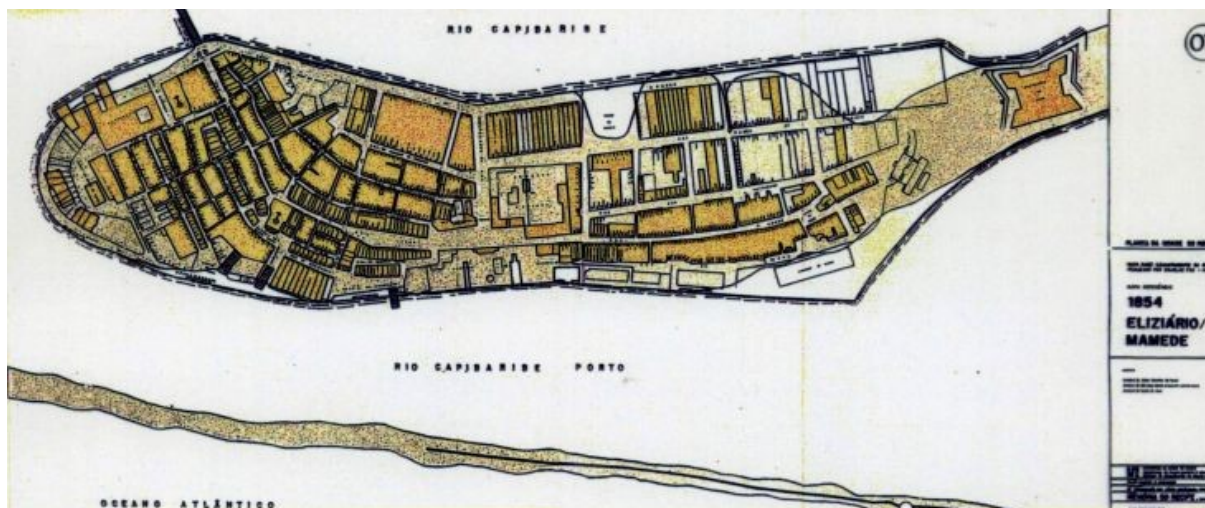


Figura 7. Mapa do *Atlas Histórico e Cartográfico do Recife*, do Professor José Luiz da Mota Menezes, cujo mapa referencial foi o de Elisiário/Mamede, de 1856.  
Fonte: Menezes, 1988.



Figura 8. *Planta da Cidade do Recife*, de autoria de Douglas Fox e H. Michell Whitley, 1906.  
Fonte: Arquivo Público Estadual de Pernambuco – anexo Rua Imperial, Recife.



Figura 9: Fotografia de autoria de Bocage, de 1910  
Fonte: Acervo Fundação Joaquim Nabuco, Recife.

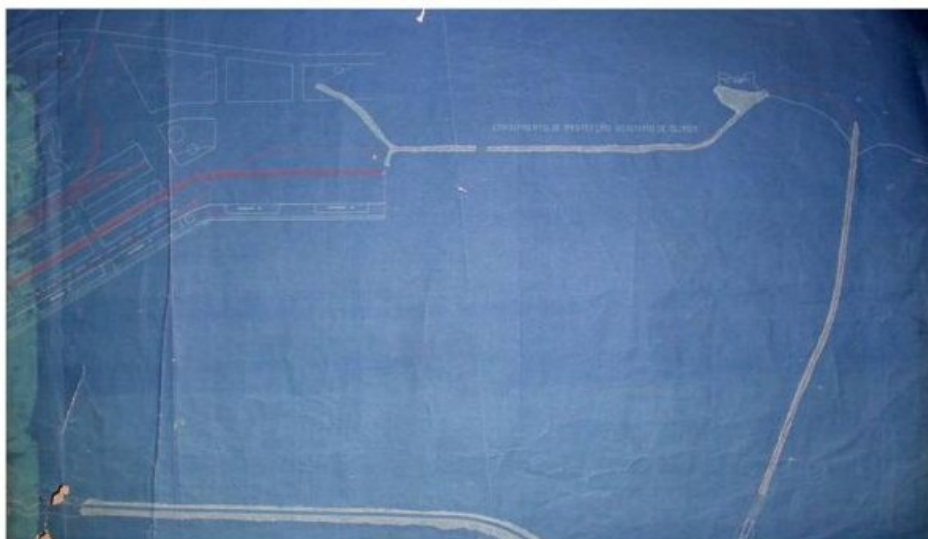


Figura 10. Planta baixa do projeto de construção do “enrocamento de proteção do Istmo de Olinda”.  
Fonte: Arquivo Público Estadual de Pernambuco – anexo Rua Imperial, Recife.



Figura 11. Perspectiva do Recife com a Base Naval Projetada, em primeiro plano  
Fonte: Boletim da Secretaria de Viação e Obras Públicas, desenho do Departamento Nacional de Portos





Figura 12. Fotografia tirada a partir do prédio da Prefeitura do Recife, olhando para Olinda. No canto direito, vê-se o Forte do Brum.

Fonte: Acervo da pesquisa, 2005.



Figura 13. Vista a partir da Igreja da Misericórdia em Olinda.

Fonte: Gilberto Ferrez (1984).



Figura 14. Fotografia tirada a partir da Misericórdia, em Olinda, olhando para o Recife.  
Fonte: Acervo da pesquisa, 2005.