

---

## REGISTROS COLONIAIS DA MORFOLOGIA DO LITORAL DA PARAÍBA E SUAS CONFIGURAÇÕES ATUAIS: UMA PROPOSTA INTERDISCIPLINAR DE PESQUISA

Max Furrier<sup>1</sup>  
Guilherme Medeiros<sup>2</sup>

**Resumo:** O objetivo principal do presente trabalho é a proposição de uma nova abordagem interdisciplinar de pesquisa, através de estudos comparativos entre registros antigos da configuração morfológica do litoral brasileiro, tais como descrições textuais e produtos cartográficos do período colonial, e suas configurações atuais, através da cartografia contemporânea, imagens de satélite e pesquisas de campo. Dentro dessa nova perspectiva de estudo, o artigo procura realizar essa proposta analisando o litoral do atual Estado da Paraíba através de registros dos séculos XVI, XVII e XVIII, indo desde o Tratado Descritivo do Brasil de 1587, de Gabriel Soares de Sousa, passando pela cartografia de Marggraf e Vooght e relatos de Herchmans e Dussen do Período Holandês (1630-1654), até um mapa do final do século XVIII, e comparando-os com elementos cartográficos, imagens orbitais e observações de campo recentes, buscando perceber as mudanças mais significativas da faixa litorânea numa escala cronológica secular.

**Palavras-Chave:** Cartografia Colonial; Paraíba Colonial; Litoral Paraibano; Litoral Nordeste.

### COLONIAL REGISTRATIONS OF THE MORPHOLOGY OF THE COAST OF PARAÍBA AND THEIR CURRENT CONFIGURATIONS: A INTERDISCIPLINARY PROPOSAL OF RESEARCH

**Abstract:** The main objective of the present work is the proposition of a new interdisciplinary approach of research, through comparative studies among old registrations of the morphologic configuration of the Brazilian coast, such as textual descriptions and cartographic products of the colonial period, and their current configurations, through the contemporary cartography, satellite images and field researches. Inside of that new study perspective, the article tries to accomplish that proposal analyzing the coast of the current State of Paraíba through registrations of the centuries XVI, XVII and XVIII, going from the Descriptive Treaty of Brazil 1587, of Gabriel Soares of Sousa, going by the cartography of Marggraf and Vooght and reports of Herchmans and Dussen of the Dutch Period (1630-1654), until a map of the end of the century XVIII, and comparing them with cartographic elements, orbital satellite images and recent field observations, looking for to notice the most significant changes of the coastal strip in a secular chronological scale.

**Keywords:** Colonial Cartography; Colonial Paraíba; Coast Paraibano; Northeastern Coast.

---

<sup>1</sup>Universidade Federal da Paraíba – E-mail: mfurrier@usp.br

<sup>2</sup> Universidade Federal do Vale do São Francisco – E-mail: guilherme.medeiros@univasf.edu.br

## INTRODUÇÃO

Pode-se perceber a evolução do conhecimento sobre o litoral brasileiro através de alguns mapas produzidos ainda no século XVI e registros descritivos sobre sua morfologia, ferramentas de fundamental importância para o atracamento de embarcações e posteriores incursões ao interior. À primeira vista, pode parecer que a grande quantidade de nomes, indicando acidentes geográficos da costa permanece o mesmo em vários mapas, e em muitos casos, estes nomes mantiveram-se por séculos até os dias atuais com pequenas modificações na forma da escrita, mas que não modificam seu significado.

Na realidade, a toponímia permanece como um dos elementos mais importantes quando se trata da investigação histórica de acidentes geográficos e elementos topográficos. ALBUQUERQUE (1993) coordenou uma equipe multidisciplinar que trabalhou na localização da primeira feitoria real construída por Cristóvão Jaques no entorno da Ilha de Itamaracá, em 1516.

As investigações *in loco*, através de observações da paisagem, morfologia e topografia, confrontadas com informações descritivas encontradas na documentação histórica do período da implantação da feitoria em 1516, subsidiaram as prospecções arqueológicas que levaram até a localização do terraço flúvio-marinho onde foi erguida aquela edificação colonial.

Em outra campanha arqueológica, também coordenada pelo arqueólogo Marcos Albuquerque, na busca do Porto do Buraco, que teria sido utilizado pelo imperador D. Pedro II quando da sua passagem por Pernambuco em 1859, partiu-se da descrição física do porto e do percurso que o levou até lá, feita pelo próprio imperador em seu diário de viagem.

Ali, no entorno da Ilha de Itapessoca (litoral norte de Pernambuco), os vários rios que a contornam formam verdadeiros labirintos de manguezais exuberantes, que atingem altura de mais de três metros. Parecia muito difícil que algum pequeno porto natural permanecesse aparente depois de mais de um século. Mas, para surpresa de toda a equipe de historiadores e arqueólogos que se encontrava em trabalho de campo, os pescadores locais ainda utilizam a mesma toponímia, indicando a localização do pequeno porto.

Mais uma vez, a investigação *in loco* confrontada com as descrições da época, sinalizaram positivamente na identificação daquela formação natural. Foram acrescentadas ainda outras

informações que corroboraram as medidas de distância, a partir dos pontos de referência informados no diário do imperador, que convergiram no mesmo sentido da identificação.

Esses dois exemplos procuram ilustrar a permanência da toponímia, elemento de importância no desenvolvimento de pesquisas de campo, sobretudo quando se trata de locais dos quais não se dispõe de representação cartográfica antiga.

No caso do litoral sul da Paraíba, objeto desse trabalho, pode-se contar com descrições textuais do século XVI e registros cartográficos significativos com uma riqueza de detalhe impressionante que remontam ao século XVII, durante o período de dominação holandesa (1630-1654).

O rigor da cartografia holandesa desse período, assim como de cartógrafos e cosmógrafos que estiveram no Brasil naquela ocasião, como Georg Marggraf e Claes Jansz Vooght, por exemplo, permitiram a produção de coleções de mapas que, além da rara beleza, trazem até hoje com grande precisão partes da costa que vai da foz do Rio São Francisco até o Cabo de São Roque (Rio Grande do Norte), além da Ilha de São Luís do Maranhão e a foz do Rio Amazonas.

Entretanto, podemos recuar ainda mais no tempo e perceber a evolução da representação cartográfica do litoral brasileiro desde o início do século XVI.

Na carta de Lopo Homem-Reinéis (Fig. 1), que integra a *Portugaliae Monumenta Cartographica*, de cerca de 1519, é impressionante o avanço no traçado do litoral da América do Sul, bem como a profusão de nomes indicativos de acidentes geográficos costeiros, desde o Maranhão até o Rio da Prata.

A carta de Lopo Homem-Reinéis segundo Albuquerque e Santos (1992) foi confeccionada para presentear o rei francês Francisco I cuja intenção seria mostrar a grandeza lusitana diante do novo monarca. Citando Albuquerque e Santos (op. cit): “O mapa, é de certo modo, um resumo ilustrado de tudo o que se deve saber sobre o Brasil em 1519”.

Esta quantidade de informações litorâneas, já em 1519, inclusive, denota o trabalho de reconhecimento do litoral por parte dos navegadores, pilotos e cartógrafos portugueses, ao contrário do que se convencionou chamar de período de abandono (MEDEIROS, 2001).

Em muitas embarcações que percorriam o litoral brasileiro no século XVI havia dentre a tripulação cartógrafos que além de marcarem as coordenadas geográficas através de medições astronômicas, registravam com riquezas de detalhes informações sobre acidentes geográficos e pontos notáveis da costa. Mais ainda e de suma importância, traziam quando

possível, as informações sobre os perigos submersos, não visíveis à superfície do mar, como é o caso de determinados bancos de areia e de certas barreiras de arrecifes. Também era necessária a correta e precisa descrição sobre as configurações dos fundos dos portos e de seus canais de acesso, bem como trazer instruções para que o piloto pudesse navegar nestes canais e ancoradouros.



Figura 1 – Mapa de Lopo Homem-Reinéis, c. 1519.

Todo este desenvolvimento da navegação foi fundamental para o conhecimento do litoral brasileiro. Escrivãos a bordo das embarcações, anotavam tudo que pudesse ser observado sobre as novas terras. Em seus escritórios, os cartógrafos transpunham os dados dos pilotos, capitães e escrivãos, para suas cartas e mapas, para que as novas partes descobertas passassem a fazer parte do mundo conhecido. As informações sobre o meio físico do litoral

---

nordestino foram levantadas a peso de ouro, para não dizer a peso de vidas humanas, nos inícios do processo exploratório (MEDEIROS, 2001).

## **MATERIAIS E MÉTODOS**

As informações levantadas sobre o litoral nordestino nos séculos XVI, XVII e XVIII, em especial das capitanias de Pernambuco e Paraíba, foram primordiais à exploração, ocupação e posterior colonização desta porção do litoral brasileiro. O levantamento de dados sobre o litoral era vital ao sucesso das expedições posteriores, portanto, havia a extrema necessidade de que as informações e dados obtidos e cartografados fossem os mais fidedignos possíveis. A precisão dos mapas e cartas produzidos na época eram ferramentas essenciais para o sucesso de qualquer empreitada no litoral ou continente adentro. Um simples erro de informação cartografada poderia colocar em risco toda a expedição.

Os relatos, documentos e produtos cartográficos gerados nos primórdios da colonização do Brasil e em especial da Região Nordeste, podem ser de extrema importância para a averiguação de mudanças morfológicas e ambientais no litoral brasileiro, haja vista que os dados levantados àquela época eram os mais fidedignos possíveis e geravam produtos cartográficos de uma feição geomorfológica que prima pelo seu dinamismo e por mudanças morfológicas relativamente rápidas.

Ao exposto acima, acrescenta-se que eram os registros (relatos escritos e cartografados) da observação direta das feições litorâneas a tecnologia mais avançada no período colonial. A necessidade de reter informações, seja através das descrições textuais ou cartográficas, significou por longo tempo a principal ferramenta para a navegação, tendo por isso recebido atenção e cuidado sempre crescentes ao longo dos séculos.

O levantamento de referências e produtos cartográficos do século XVI, XVII e XVIII da Capitania Real da Paraíba criada em 1585 (MEDEIROS, 2005) e a posterior comparação com dados técnicos, fotografias aéreas, imagens de satélite e cartas temáticas recentes do Estado da Paraíba, que engloba a maior parcela do que foi a antiga capitania real, apresenta um intervalo de quase 500 anos, sendo, portanto, um intervalo de tempo considerável que pode contar a direção evolutiva dessa parcela do litoral e as modificações mais significativas sofridas.

Esta proposta aqui apresentada poderá abrir as portas para uma nova fase de investigação científica sobre o litoral brasileiro, aproveitando a significativa quantidade de relatos,

documentos e registros cartográficos de outras parcelas do litoral para também futuras comparações com dados e produtos cartográficos recentes.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

Nos mapas antigos aqui selecionados, que embasam esse estudo comparativo, são encontradas informações sobre uma considerável quantidade de portos e ancoradouros que sem dúvida alguma desempenharam papel importante na ocupação da Capitania Real da Paraíba.

Apenas para facilitar a localização serão descritos a seguir os portos, ancoradouros e feições morfológicas significativas no sentido Norte-Sul, distribuídos na porção litorânea da antiga capitania que se encontram atualmente no Estado da Paraíba.

A Barra do Rio Mamanguape é citada por Gabriel Soares de Sousa em 1587 (SOUSA, 2000), onde é relatada sua função de ancoradouro de caravelas. Em documento produzido por Adrian vander Dussen em 1638 (MELLO, 1981), o Rio Mamanguape configura-se como o segundo principal porto fluvial da capitania, atrás apenas do porto do Rio Paraíba. Em mapa do século XVII, percebe-se que a área estuarina era mais conspícua que a encontrada atualmente, o que evidencia uma sedimentação com o avanço dos manguezais (Fig. 2). A atual dimensão e configuração do estuário do Rio Mamanguape inviabilizaria a ancoragem de caravelas, possibilitando apenas a entrada de pequenas embarcações.

A configuração da desembocadura do Rio Mamanguape, descrita por Elias Herckmans em 1639 (MELLO, 1985), apresentava duas bocas, fazendo no meio delas uma ilha composta por manguezais. Em mapa do século XVII é possível visualizar esta ilha na desembocadura do Rio Mamanguape, que atualmente não mais existe (Fig. 2).



Figura 2 – Comparação entre as morfologias do estuário do Rio Mamanguape. a) Detalhe do litoral da Capitania da Paraíba no mapa *Brasilia Qua Parte Paret Belgis* de Georg Marggraf e Johanes Blaeus, Amsterdam, 1647. b) Imagem orbital do estuário do Rio Mamanguape e adjacências. ([www.earth.google.com](http://www.earth.google.com)).

Elias Herckmans em 1639 (MELLO, 1985) descreve uma grande lagoa próxima à linha de costa, mas sem conexão direta com o mar, entre os rios Miriri e Mamanguape, com extensão leste-oeste de aproximadamente duas milhas. Atualmente, há apenas indícios da existência da referida lagoa naquela área, que são porções assoreadas que se encontram suavemente rebaixadas em relação aos terrenos adjacentes, sujeitas a inundações nas épocas chuvosas. Através da análise de cartas topográficas, não se visualiza nenhuma lagoa perene com a referida extensão entre os rios Miriri e Mamanguape, apenas uma área pantanosa e rebaixada de proporções bem inferiores à descrita, denominada de Lagoa do Saco.

Em mapa de 1799 do estuário do Rio Paraíba, cuja intenção primordial era cartografar as características da área para fins portuários, portanto, uma precisão era extremamente necessária, encontra-se nas imediações do paralelo 7º uma considerável área alagável denominada de Camboinha (Fig. 3). Camboinha deriva-se de *camboa*, que significa pequena porção do continente que enche com o fluxo do mar e fica posteriormente seco com o refluxo. Na carta náutica na escala 1:50.000 (BRASIL, 1999), na respectiva área dessa camboinha, encontra-se uma pequena lagoa com dimensões bem inferiores à encontrada no mapa do século XVIII e sem conexão com o mar que pode ser um testemunho da existência da conspícua camboinha cartografada (Fig. 4). Atualmente, Camboinha é o nome da praia que se situa nas proximidades.

Gabriel Soares de Sousa descreve em 1587 o Rio Jaguaribe, que nele podia-se navegar com barcos. Atualmente, esse rio encontra-se totalmente descaracterizado por obras de engenharia, mas em carta topográfica na escala 1:25.000 (Brasil, 1974) editada anterior às obras de engenharia responsáveis pela sua total descaracterização, o Rio Jaguaribe já se encontrava obstruído por uma barra arenosa que desde aquela época já impedia seu contato permanente com o mar, o que poderia acontecer, ainda que provavelmente, apenas em momentos de cheias desse rio. No mapa de 1799 do estuário do Rio Paraíba, a foz do Rio Jaguaribe aparece de forma bastante conspícua (Fig. 3). Também no mapa *Brasilia Qua Parte Paret Belgis* de Georg Marggraf e Johanes Blaeus de 1647 o Rio Jaguaribe apresenta ligação direta com o mar. A carta náutica do Porto de Cabedelo (BRASIL, 1996) mostra

perfeitamente a interrupção do Rio Jaguaribe por uma barra arenosa e a retaguarda uma área de manguezal (Fig. 4).

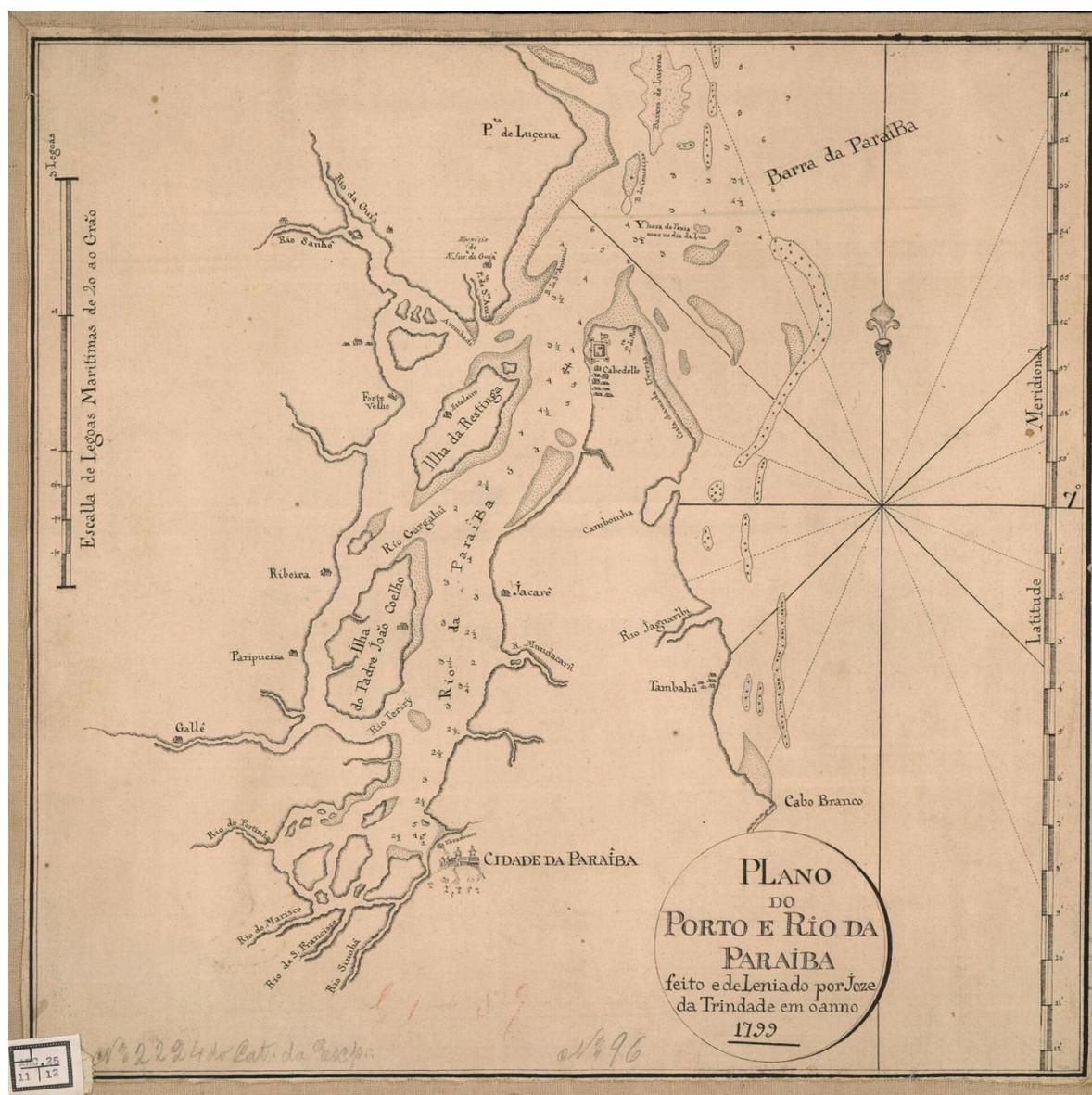


Figura 3 – Mapa do porto e Rio Paraíba de 1799. Notar a delimitação oval de uma camboinha nas imediações do paralelo 7º e a desembocadura conspícua do Rio Jaguaribe.

O Rio Abiaí também aparece na descrição de Gabriel Soares de Sousa de 1587, na qual destaca o terreno alagadiço em que se encontra este rio. Em todos os mapas antigos pesquisados, encontra-se à retaguarda da foz do Rio Abiaí uma grande lagoa abastecida por três rios principais que convergem para a mesma (Fig. 5a). FURRIER *et al.* (2006) em estudo geomorfológico na área, verificaram que os rios que convergem para a lagoa entalham



Por volta da década de 1920, a área da antiga lagoa era constituída por área alagadiça que através de obras de engenharia foi drenada, transformando-se em terraços atualmente utilizados para o cultivo de cana-de-açúcar (Fig. 5b).

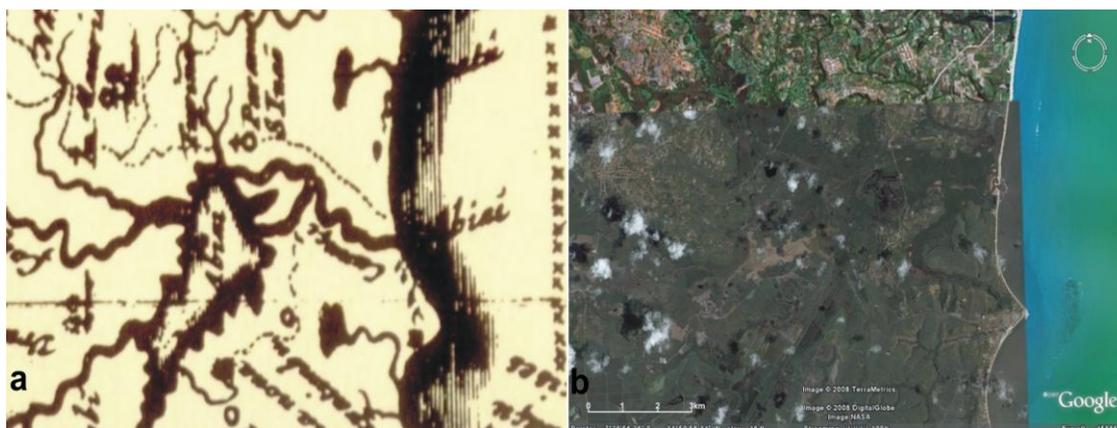


Figura 5 – Comparação entre as morfologias do Rio Abiaí e adjacências. a) Indicação da antiga lagoa do Abiaí em detalhe no mapa *Brasilia Qua Parte Paret Belgis*, Georg Marggraf e Johannes Blaeus, Amsterdam, 1647. b) Carta topográfica da atual depressão do Abiaí coberta por sedimentação aluvial quaternária e adjacências (BRASIL, 1986).

## CONCLUSÕES

O esforço técnico empreendido ao longo do processo das navegações europeias de expansão, desde o século XV, associada ao interesse pelas riquezas das novas terras, fez com que a produção cartográfica fosse extremamente acelerada e sua precisão avançou a cada nova expedição.

O paulatino aperfeiçoamento da notação cartográfica foi importante para a conquista do espaço Atlântico e, posteriormente, para a conquista do litoral brasileiro. Fruto da necessidade quase que vital de uma caracterização do espaço litorâneo mais fidedigna possível, vários dos registros antigos permite que se compare no presente, com as devidas cautelas, mapas e cartas antigas, além de relatos e descrições coloniais, com caracterizações e estudos recentes e atuais da configuração do litoral e seus devidos componentes.

A comparação aqui efetuada mostrou consideráveis modificações na linha de costa, em estuários e até mesmo numa lagoa a retaguarda da foz de um rio. Em todos os casos analisados, percebeu-se um assoreamento generalizado onde estuários foram reduzidos e laguna e lagoa extintas.

Devido à grande quantidade de mapas e cartas antigas do litoral brasileiro, a proposta aqui apresentada poderá ser muito bem expandida para outras áreas do país, podendo assim gerar informações sobre a evolução e modificações morfológicas do litoral numa escala de tempo secular.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, M. (1993) O Processo Interétnico em uma feitoria quinhentista no Brasil. *Revista de Arqueologia*, São Paulo, n. 7. p. 99-123.

ALBUQUERQUE, L. SANTOS, A. M. (1992) Os cartógrafos portugueses. In: CHANDEIGNE, M. *Lisboa ultramarina 1415-1580: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 65p.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Hidrografia e Navegação. (1999) *Carta Náutica 908 – Proximidades do Porto de Cabedelo*. Rio de Janeiro: DHN. (Escala 1:50.000).

BRASIL. Ministério do Exército. Diretoria de Serviço Geográfico. (1986) *Folha João Pessoa*. Olinda: DSG. Escala 1:100.000.

FURRIER, M.; ARAÚJO, M. E.; MENESES, L. F. (2006) Geomorfologia e tectônica da Formação Barreiras no Estado da Paraíba. *Geologia USP: série científica*, São Paulo, v. 6, n. 6. p. 61-70.

MEDEIROS, G. (2001) *Arte da Navegação e conquista européia do litoral brasileiro: capitânias de Pernambuco e Itamaracá nos séculos XVI e XVII*. 2001. 116f. Dissertação (Mestrado) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

MEDEIROS, G. (2005) Les Français face aux Portugais dans la conquête des capitaineries de Pernambuco et d'Itamaracá au XVI<sup>e</sup> siècle,. In: NEIVA, S. *La France et le Monde Luso Brésilien : échanges et représentations (XVI<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècles)*. Clermont-Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal. p. 59-88.

MELLO, J. A. G. (1981) *Fontes para a História do Brasil Holandês, 1. A Economia Açucareira*. Recife: MEC/SPHAN/Fundação Nacional Pró-Memória. 265p.

MELLO, J. A. G. (1985) *Fontes para a História do Brasil Holandês, 2. A Administração da Conquista*. Recife: Ministério da Educação e Cultura. Secretaria da Cultura/SPHAN/Fundação Nacional Pró-Memória. 506p.

SOUSA, G. S. (2000) *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, edição comentada por Francisco Adolfo de Varnhagen e apresentada por Leonardo Dantas Silva, Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Editora Massangana. 355p.

**Artigo recebido em 25/08/2011.**

**Artigo aceito em 11/10/2011.**