

**DO SERTÃO DO CABO DE SÃO ROQUE AO DO PORTO DO TOURO: O
PROCESSO DE TERRITORIALIZAÇÃO DO LITORAL DA CAPITANIA DO
RIO GRANDE (SÉCULO XVII)**

Pedro Pinheiro de Araújo Júnior
Mestrando do Programa de Pós-graduação em História da UFRN
Endereço eletrônico: pedrojuniorrn@yahoo.com.br

**UM SERTÃO LITORÂNEO: A TERRITORIALIZAÇÃO DOS SERTÕES DO CABO
DE SÃO ROQUE**

As definições da categoria sertão mudaram ao longo dos séculos, e, até hoje, continuam a provocar discussões. Ora foi definida como um local desconhecido, ermo e distante dos centros de poder, ora era contígua, próxima e até litorânea. Para a historiadora Janaína Amado, o termo foi utilizado em Portugal desde o período medieval. Os portugueses empregavam a palavra, grafando-a “sertão” ou “certão”, para referir-se a áreas situadas dentro de Portugal, porém distantes de Lisboa. A partir do século XV, usaram-na também para nomear espaços vastos, interiores, situados dentro das possessões recém-conquistadas ou contíguas a elas, sobre os quais pouco ou nada sabiam (AMADO, 1995, p.147). Através da perspectiva da autora, observou-se nas fontes sesmarias os termos “sertão” e “certão” utilizados com frequência em cartas concedidas no litoral do Cabo de São Roque. Esse termo foi largamente utilizado, até o final do século XVIII, pela Coroa Portuguesa e pelas autoridades lusas nas colônias. No Brasil, são numerosos os exemplos disso na documentação oficial (AMADO, 1995, p. 147).

A categoria de sertão foi também analisada pela ensaísta Jerusa Pires Ferreira, ao descrever que era difícil estabelecer uma direção conceitual do termo pois existe uma graduação de significações que formam “verdadeiros blocos opostos, pares positivos, como uma constante que vai unir dois polos” (FERREIRA, 2004, p. 29). Desse modo, a pesquisadora se aproxima das ideias de Janaína Amado ao informar que sertão não tem uma definição estanque, fechada, e sim aberta a muitas significações que podem variar de acordo com o momento da escrita dos documentos coloniais. A autora analisou textos de dicionaristas, cronistas e fontes coloniais e percebeu essas oscilações no significado

da palavra “sertão”. Se por um lado, há o sentido de interior, de distanciamento da costa de profundidade ao alcance, existe a contrapor-se o sentido de um “sertão litorâneo, visível exterior, fácil de atingir” (FERREIRA, 2004, p. 29-32).

Assim, utilizando-se o referencial da autora, podemos considerar que o litoral norte, contíguo ao principal núcleo de ocupação da Capitania do Rio Grande, a Cidade do Natal, seria um sertão litorâneo, ou, como os sertões do Cabo de São Roque. A partir da “fundação” da Fortaleza dos Reis Magos em 1598 e da Cidade do Natal em 25 de dezembro de 1599, ambas localizadas na margem direita da desembocadura do Rio Potengi, desencadeou-se um processo de ocupação do território da Capitania do Rio Grande, sendo, nessa época, capitania da Coroa Portuguesa. Para a historiadora Elenize Trindade Pereira, a conversão da capitania de donatária para régia ocorreu supostamente entre os anos de 1580 e 1582, quando o herdeiro de João de Barros, Jerônimo Barros, ainda tinha anseios de conquistar a “Terra dos Potiguares”, mas, aparentemente, seu pleito não foi atendido e nos primeiros anos do reinado de D. Filipe I de Portugal, as petições do herdeiro já não tocavam mais nessa questão (PEREIRA, 2018, p. 149).

Desse modo, foi realizada pelos agentes dessa Coroa a conquista do território do Rio Grande, firmaram-se acordos de paz com os grupos indígenas locais e a expulsão da região dos franceses que realizavam o comércio de pau-brasil pela costa da capitania. Concomitante a esse processo de ocupação, foram doadas as primeiras sesmarias na capitania pelo capitão-mor João Rodrigues Colaço (POMBO, 1922, p. 49) e surgiram os primeiros sesmeiros nas imediações do Cabo de São Roque. Desse modo, percebemos o início do conhecimento do território, das primeiras caminhadas e marchas pelos sertões da capitania, e provavelmente, os primeiros colonos foram guiados por indígenas que tinham um vasto conhecimento da terra e seus vales.

Assim, os colonos e cronistas impuseram a esses sertões do Cabo de São Roque a alcunha de que “não era terra de préstimos”, sendo impróprio para estabelecimentos de propriedades rurais, principalmente as lavouras canavieiras. Esse discurso teve como primeiro representante Gabriel Soares de Sousa ao relatar sobre as imediações da enseada de Itapitanga – Pequitinga, ao descrever que essa “terra por aqui ao longo do mar está despovoada do gentio por ser estéril e fraca” (SOUSA, 1851, p. 25). Do mesmo modo,

contemporâneo ao período das primeiras doações de terras na Capitania do Rio Grande, Diogo de Campos Moreno, sargento-mor do Brasil e enviado para os conflitos na França Equinocial, escreveu duas obras importantes que retrataram esse litoral: *Razão do Estado do Brasil*, em 1612, e *Jornada do Maranhão*, em 1614¹. No primeiro livro, que conta com mapas e ilustrações, João Teixeira Albernaz I descreveu que esse espaço era formado por “serra e de areais em que não dá coisa de proveito mais que as salinas que dizem de Guamaré”, e conclui: “e nos matos há muita caça, e em toda a costa grandes pescarias e muito âmbar” (MORENO, 1612, p. 238-241).

Portanto, esses cronistas revelaram apenas o que era visto por eles dos navios, possivelmente, visualizavam apenas as dunas costeiras que se espalhavam por toda as zonas adjacências do Cabo de São Roque e teceram opiniões para as autoridades ibéricas, revelando que essas terras eram impróprias para a expansão açucareira. Daí reportarem nos seus escritos que a única função que essas terras poderiam oferecer eram em atividades extrativistas como as pescarias, a extração do sal e a coleta de âmbar. Até a primeira metade do século XVII, segundo os textos coloniais pesquisados, esses sertões continuaram inabitados por colonos portugueses e militares da Companhia das Índias Ocidentais.

A CONQUISTA DO MARANHÃO E A CONSTRUÇÃO CARTOGRÁFICA DO CANAL DE SÃO ROQUE

A representação do Cabo de São Roque na cartografia, é muito antiga, desde as produções de Juan de la Cosa e Alberto Cantino, passando pelos atlas de Lopo Homem que já apresentavam, no início do século XVI, os perigos ao se navegar entre os bancos de corais na costa norte da Capitania do Rio Grande. O canal formado entre esses baixios tem início nas imediações do referido Cabo de São Roque, no atual município de Maxaranguape e termina, ao norte, nas imediações da Ponta do Calcanhar, no atual

¹ Diogo de Campos Moreno nasceu em Tanger, dominava as línguas castelhana e francesa e era reconhecido por suas brilhantes participações em várias campanhas militares. Acabou servindo como sargento-mor ao lado do chefe da expedição, Jerônimo de Albuquerque, na guerra contra os franceses no Maranhão (DAHER, 2007, p. 70).

município de Touros. Tem uma profundidade que varia na baixa-mar entre 4 e 9 metros, dependendo da aproximação da embarcação nos baixios, e com largura média de 5 milhas náuticas, em torno de 8 quilômetros². Gabriel Soares de Sousa descreveu, em 1587, que era possível atravessar esse canal com os navios pela costa leste-oeste, assim, nos averigua que a navegação era possível devido à profundidade do canal e “por onde entram os navios da costa à vontade” (SOUSA, 1851, p. 24). Esses baixios se dividem em três partes, como se fossem ilhas submersas. A quantidade de mapas e relatos sobre esses baixios foi exponenciada no princípio do século XVII devido à expansão colonial da Coroa Portuguesa para a região norte do Brasil, e, para conseguir esses objetivos, era necessário transpor o Canal de São de Roque, conhecê-lo e divulgar com mais detalhes possíveis para que novos pilotos e marinheiros portugueses o transladassem sem dificuldades.

Devido aos baixios, o canal concentra o maior número dos naufrágios da costa leste do Rio Grande do Norte. Nas pesquisas de Olavo de Medeiros Filho, conseguiu-se identificar, entre os anos de 1678 e 1823, nove naufrágios de embarcações dos tipos patacho, sumaca e nau³ (MEDEIROS FILHO, 1988, p. 15-55). Pelo menos um terço desses naufrágios se concentrou nos baixios de São Roque e o maior número de acidentes ocorreu no último quartel do século XVII. Pelos menos dois naufrágios de embarcações oriundas de Portugal e dos Açores foram registrados nessa costa, o primeiro deles foi com o patacho “São João e Almas”, que naufragou nos baixios próximo a Touros em 1678, e o segundo acidente aconteceu na enseada de Pititinga, em 1694, com o patacho “Nossa Senhora dos Remédios e Almas, e Santo Antônio”. Com esses dados, percebemos a importância, na época, da concepção de mapas para criar a representação do Canal de São

² Os dados foram levantados a partir das informações do setor de Cartas da Costa Brasileira, disponibilizadas no Centro de Hidrografia da Marinha do Brasil. Carta da Série Internacional, Brasil Costa-Leste, do Cabo do Calcanhar a Cabedelo, nº 22100 (INT.2114). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>. Acesso em: 26 fev. 2019.

³ Segundo José Eduardo Godoy, a embarcação do tipo nau era um navio redondo quanto à forma do casco e quanto ao velame, que a princípio tinha um só mastro e armamento variável; a sumaca era uma pequena embarcação de dois mastros, foi muito usada no Brasil e no Rio da Prata; o patacho era um navio armado de dois mastros com mastaréu de joanete no traquete (GODOY, 2007, p. 675-679).

Roque, que evitaria acidentes náuticos e prejuízos aos proprietários das embarcações nessa região e reforçaria um contínuo contato marítimo entre as capitanias.

Esse caminho marítimo era importante, pois ligava no sentido de sul ao norte um dos principais núcleos urbanos da costa do Brasil, a cidade de Salvador, com as regiões das capitanias da costa leste-oeste, porém, na rota oposta, no sentido entre o Grão-Pará e Salvador, devido às correntes marítimas, era quase impossível realizar essa viagem. Sebastião da Rocha Pita, em *História da América Portuguesa*, obra de 1730, descreveu os perigos ao se navegar próximo desses baixios e pontuou as dificuldades dos navegadores em viajar do norte do Brasil em direção ao sul, informando que “nenhuma embarcação redonda pode navegar as costas das seis províncias Maranhão, Ceará, Rio Grande, Paraíba, Itamaracá e Pernambuco, por ocorrerem violentas as águas pela costa abaixo ao oeste, e cursarem por ela impetuosos os ventos suestes e lés-suestes” (PITA, 2011 [1730], p. 34-35).

Os interesses da União Ibérica se acentuaram sobre essa costa leste-oeste, quando a partir de 1612 foi instalada na ilha de São Luís do Maranhão a chamada França Equinocial, colônia francesa criada dentro dos limites territoriais de Portugal, no continente americano, de acordo com o Tratado de Tordesilhas, celebrado em 1494⁴. Segundo Andrea Daher, os militares e os padres capuchinhos dessa missão colonizadora patrocinada pela Coroa Francesa, iniciaram em 5 de agosto o reconhecimento do local onde seria erguida a urbe, com a construção do forte de São Luís, capela e convento dos Capuchinhos, feita com o auxílio de indígenas locais. Em oito de setembro, os franceses plantam uma cruz na “ilha do Maranhão”, e em resposta a essa expansão francesa na região norte do Brasil, o governador-geral Gaspar de Sousa nomeou Jerônimo de Albuquerque para o posto de capitão-mor da Conquista do Maranhão, acompanhado pelo

⁴ Segundo Frei Vicente de Salvador, foi o capitão Martim Soares Moreno que teve a missão de averiguar as costas do Maranhão. Em seu relato, identificou um intenso comércio entre franceses e índios na região e repassou essas informações sobre a colônia francesa para as autoridades da União Ibérica no Brasil e Portugal (SALVADOR, 2013, p. 329-330). Sergio Buarque de Holanda complementou também que o referido capitão, durante essa jornada ao Maranhão, incendiou a ilha de Sant’Ana, próxima ao reduto dos franceses, queimando casas de palha, armazém e equipamentos navais. Colocou ainda uma cruz nesse local com um letreiro: “Aqui chegou o Capitão Martim Soares Moreno em nome del-rei de Espanha” (HOLANDA, 2007, p. 250).

sargento-mor Diogo de Campo Moreno, entre outros militares e indígenas distribuídos em uma caravela, dois patachos e cinco caravelões que rumaram para a França Equinocial em 24 de agosto de 1614⁵ (DAHER, 2007, p. 56; SALVADOR, 2013, p. 330-334).

Diogo de Campos Moreno, integrante da Conquista do Maranhão e um dos principais cronistas desse conflito entre as tropas da União Ibérica contra os franceses no Maranhão, relatou na sua segunda obra de 1614, *Jornada do Maranhão*, a transposição dessa esquadra pela costa da capitania do Rio Grande. A expedição fundeou na barra do rio Potengi para angariar mais mantimentos e água, além de recrutar mais indígenas aliados para engrossar as fileiras contra os franceses e seguir viagem rumo ao norte do Brasil⁶. Segundo o cronista, foi a partir dessa jornada que os pilotos e marinheiros tiveram um maior conhecimento do Canal de São Roque. Visto anteriormente como um perigo aos navegantes, tornou-se a partir da jornada um caminho seguro e conhecido dos marinheiros portugueses:

Antes, com esta navegação tirou esta Jornada o medo que os caravelões da costa publicavam daqueles baixios, fazendo que nas cartas se desse de resguardo 25 léguas, fazendo a serventia daquela costa por um canal que fica a uma légua de terra, pelo qual precisamente queriam que houvesse de ser o caminho certo, como dito é, o de fora, bom para quaisquer navios (MORENO, 2011[1614], p. 46).

⁵ André de Albuquerque “Maranhão” cursou na juventude aulas no colégio dos jesuítas de Olinda, onde aprendeu a ler e falar bem o português, sem esquecer sua língua nativa, o tupi-guarani. Foi um militar de origem indígena e portuguesa, participou das batalhas em favor das Coroas Ibéricas contra os indígenas Potiguara nas conquistas das capitanias da Paraíba e do Rio Grande. Tornou-se o primeiro capitão-mor da Capitania do Rio Grande, posteriormente foi nomeado pelo governo-geral como capitão-mor da conquista do Maranhão, participou das lutas pela expulsão dos franceses em São Luís, em 1614, onde anos depois faleceu, em 11 de fevereiro de 1618, com 70 anos de idade. Com a vitória nas guerras na França Equinocial, recebeu o codinome “Maranhão”, sobrenome que foi repassado aos seus descendentes (SALVADOR, 2013, p. 331-332; LIRA, 2012, p. 35-44).

⁶ O relato dos cronistas seiscentistas nos indica o tamanho da empreitada patrocinada pelas Coroas Ibéricas para realizar a expulsão dos franceses do Maranhão. De Pernambuco e Salvador foram enviados mais de 300 homens de mar e guerra. Na única caravela da esquadra foram o capitão-mor André de Albuquerque e o seu filho, Antônio de Albuquerque, sendo este capitão de uma companhia de 50 arcabuzeiros. Um dos patachos era comandado pelo próprio sargento-mor do Estado, Diogo de Campos Moreno, com 40 homens. No Rio Grande e Paraíba, o capitão-mor André de Albuquerque arregimentou mais de 500 índios frecheiros, acompanhados por 12 principais, além de mulheres e meninos. Apenas os indígenas Potiguara, liderados por Camarão, enviaram mais de 220 frecheiros para o Maranhão (MORENO, 2011, p. 43-45; SALVADOR, 2013, p. 332-333).

Primeiro dado importante sobre o relato é que o canal passou a ser uma rota usual para embarcações que rumavam de sul para o norte do Brasil. Somente a partir de 1614, provavelmente, passou a ser mais utilizado por embarcações de pequeno calado, como os patachos e sumacas. Os outros navios de grande porte ou se arriscariam a passar por esse caminho ou utilizariam a rota um pouco mais distante dos baixios. O primeiro registro dessa continuidade de navegação pelo dito canal foi relatado no *Roteiro de Manoel Gonçalves Regeifeiro*, documento escrito pelo piloto-mor da Armada do Maranhão, Manoel Gonçalves, que acompanhou o capitão-mor Alexandre de Moura em 1615 nessa conquista. A frota seguiu os caminhos das jornadas enviadas no ano anterior, aportando em sete de outubro de 1615 na ponta de “Petingua”[atual praia de Pititinga no Rio Grande do Norte], de onde continuaram rumo ao norte. O cronista teve todo o esmero em identificar, no seu relato, em cada grau de latitude e longitude os locais que poderiam levar as embarcações ao encalhe.

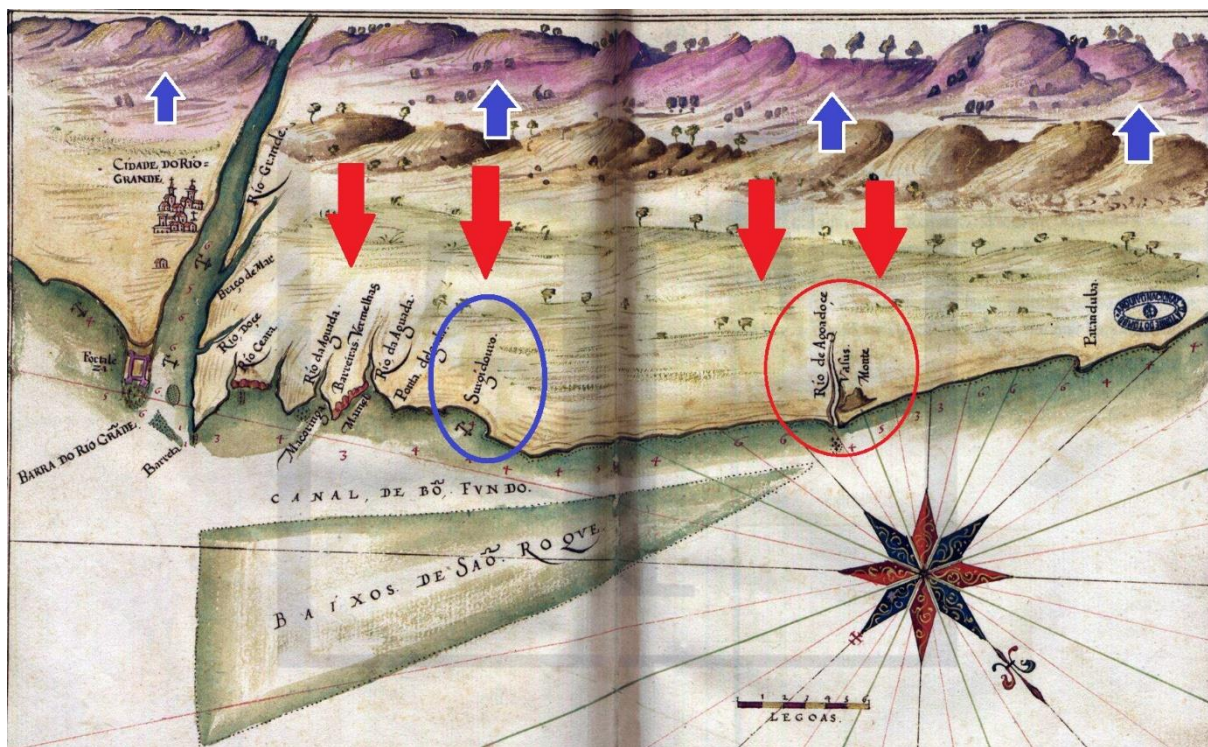
O texto de Diogo de Campos corrobora com os mapas do período devido a estes descreverem a completude do Canal de São Roque somente depois da conquista do Maranhão. Assim, o conhecimento cartográfico sobre esse canal fica mais evidente a partir das produções feitas pela escola cartográfica portuguesa, por volta de 1627, quando ocorreram as confecções de mapas descrevendo tanto o canal como a costa setentrional do Rio Grande, Ceará e Maranhão. A família de cartógrafos, os Teixeira Albernaz, produziram somente entre 1627 e 1666, entre cartas, mapas e atlas sobre esse espaço, em torno de oito trabalhos que já incluíam um novo ícone em formato de triângulo obtuso, indicando o canal e os baixios de São Roque. Esse novo ícone foi utilizado maciçamente por outras escolas cartográficas da Europa no decorrer dos séculos XVII e XVIII.

O mapa da Figura 1, encartado adiante, faz parte do Atlas do Brasil de João Teixeira Albernaz, confeccionado no ano de 1640, formado por 32 cartas acompanhadas com a descrição da costa do Brasil. Pode-se supor que a obra é a conjunção dos trabalhos da família Teixeira Albernaz ao longo de 50 anos de produções cartográficas em Portugal. Esse exemplar, expandiu as informações do litoral norte da capitania do Rio Grande após a conquista do Maranhão, apresentando os topônimos omitidos ao norte de Pititinga, com

a respectiva consolidação da iconografia dos baixios de São Roque em formato de triângulo obtuso, que foi utilizada em outras escolas da cartografia europeia.

O mapa apresenta os sertões da capitania, ao fundo da imagem, com uma paisagem uniforme semelhante ao litoral de dunas típico desse espaço em estudo, com duas cores predominantes no relevo. No tom verde-claro (nas setas vermelhas), nas imediações da Cidade do Rio Grande – Natal –, visualiza-se com uma riqueza de detalhes uma melhor definição dos rios e praias, provavelmente, por ser um espaço mais definido e conhecido pelos colonos portugueses. Assim, podemos designá-lo como um “espaço percebido”, sob a ótica de Henri Lefebvre, onde esse litoral da capitania já tinha sido apropriado pela coroa lusa desde 1598. O outro, com um tom de cor mais lilás (nas setas azuis), está associado ao sertão ocidental, montanhoso, misterioso e ainda desconhecido pelos colonos e agentes da Coroa Lusa em meados do século XVII, podendo ser associado ao “espaço concebido”. Seria esse uma paisagem mental, pensada e criada pelos cartógrafos, pois verifica-se o vazio de informações quando visualizamos o mapa em direção ao norte e a oeste.

Figura 1 – O ícone em forma de triângulo obtuso: a representação dos baixios de São Roque após a conquista do Maranhão



Fonte: Albernaz, João Teixeira: [Atlas] DESCRIÇÃO DE TODO O MARITIMO DA TERRA DE S. CRVS, CHAMADO VULGARMENTE, O BRAZIL, [manuscrito colorido], 1640. Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, inv. n.º CF 162, fl. 4, [Cota: Coleção Cartográfica, n.º 162. TT-CRT-162], Lisboa, Portugal.

Nos sertões do Cabo de São Roque, isto é, nos sertões perto da praia, próximos e contíguos à Cidade do Natal, destacam-se apenas dois topônimos: o primeiro, “Paranduba”, correspondendo na atualidade à Ponta Santo Cristo, no município de São Miguel do Gostoso⁷; os outros são “Rio da Agoadoce” e “Valus Monte”, correspondentes ao rio do Porto de Touro e monte que deu origem ao mesmo topônimo, Touro.

Nessa perspectiva, ocorreu uma transformação toponímica, em meados do século XVII, em relação ao termo Cabo de São Roque, utilizado para denominar desde 1501 quase todo o litoral norte da capitania do Rio Grande, mas com os avanços dos

⁷ Dados coletados a partir da Coleção Levy Pereira. "O. Brandibe" (PEREIRA, 2015). In: BiblioAtlas – Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: http://lhs.unb.br/atlas/O_Brandibe. Acesso em: 19 jan. 2018.

conhecimentos náuticos desse litoral, desde a conquista do Maranhão, e do estabelecimento de novos topônimos pelos colonos e cartógrafos, “São Roque” ficou associado apenas aos baixios e ao respectivo cabo. Por sinal, o termo “Cabo de São Roque” rareia das produções cartográficas ao longo do século XVII e início do século XVIII, sendo substituído por dois nomes predominantes nos mapas: Porto do Touro e Pequetinga, que se tornaram as principais referências toponímicas do sertão perto da praia e dos navegadores que transitavam pelo canal de São Roque.

OS TOPÔNIMOS EM TRANSFORMAÇÃO: O SURGIMENTO DO PORTO DO TOURO

Um dos nomes mais frequente nesse litoral é “Vasu”, “Vassus” e “Vassus Montes”, topônimos referentes à atual praia de Touros. O termo foi estabelecido nas produções cartográficas da família Teixeira Albernaz a partir de 1627 e persistiu nos trabalhos subsequentes até o último quartel do século XVII. O *Dicionário do Padre Raphael Bluteau*, descreveu esse termo como “navio, barco [...] Vasos (na antiga construção Náutica) peças, em que se sustinha[?] o casco do navio, a envasadura” (BLUTEAU, 1789, p. 512). Com essa informação, podemos avaliar que esse nome pode indicar atividades ligadas ao transporte marítimo nesse local. A praia de Touros está na ponta do atual continente, na divisão da costa leste-oeste, e seu litoral fica no final da rota marítima do canal de São Roque. Desse modo, podemos supor que, devido aos constantes riscos ao se navegar entre a praia e os baixios, algumas embarcações aportavam nesse porto para fazer manutenções nos cascos e conseguir mantimentos e lenha.

O “monte” referente ao termo indica talvez a ponta da enseada de Touros, que é um rochedo com um formato desse animal. A imagem desse morro na iconografia cartográfica, como vemos no círculo vermelho à direita na Figura 14, mostra o atual rio Maceió desaguando no mar, acompanhado na sua margem esquerda pela atual Ponta do Touro. Segundo Nilson Patriota, o topônimo surgiu quando os primeiros navegantes europeus assemelharam o rochedo à cabeça de um touro, nomeando-o de “Touro Grande. [...] a pedra do Touro expandiu seu prestígio ao longo de pelo menos 180 quilômetros de

litoral. Da embocadura do Maxaranguape ao pontal de Guamaré, na vizinhança de Macau, tudo era costa do Touro” (PATRIOTA, 2000, p. 199-200).

Ainda tentando responder a nossa indagação sobre a constante citação dos mapas sobre Pititinga e Touros, entrevistamos dois pescadores das praias de Zumbi e Rio do Fogo no Rio Grande do Norte, Flaviano Gualberto de Almeida⁸ e Edinor Rodrigues dos Anjos⁹, respectivamente. Em nossas conversas, avaliamos a atual carta náutica do Brasil da costa leste intitulado “Do Cabo do Calcanhar a Cabedelo”. Ambos os entrevistados indicaram, a partir das suas análises desse mapa e da sua experiência como marítimos, que essas duas localidades têm em suas enseadas uma profundidade considerável para embarcações de grande porte. Diferentemente de praias como Rio do Fogo e Zumbi, que possuem em “suas águas muitas pedras”, além de “corais e embarcações naufragadas”, o Porto do Touro e a Enseada de Pititinga são os únicos locais propícios para ancoragens de navios com esse padrão. Em vista desses dados, dos relatos dos cronistas e dos indícios cartográficos, podemos considerá-los como portos coloniais, daí serem as únicas referências do litoral em estudo na cartografia. Assim, eles indicavam locais de bom ancoradouro para os pilotos e marinheiros que rumassem para essa costa ao atravessarem os baixios de São Roque. Inclusive no mapa de João Teixeira Albernaz de 1640 (Figura 1), apresenta-se no círculo azul no mapa o termo “Surgidouro”, acompanhado pela iconografia de uma âncora, indicando que a atual enseada de Pititinga era um porto seguro para essas embarcações coloniais, talvez um dos mais antigos da capitania, pois, como vimos no capítulo primeiro, esse porto já era utilizado desde meados do século XVI como ancoradouro das embarcações franceses no escambo com os indígenas e no tráfico de pau-brasil.

⁸ Realizamos a entrevista com o pescador profissional, Flaviano Gualberto de Almeida, 43 anos, morador da praia de Zumbi, distrito do município de Rio do Fogo. O entrevistado, que nos fez esse relato oral, descreveu sobre os perigos ao se navegar pelo Canal de São Roque (ALMEIDA, Flaviano Gualberto de. *Entrevista sobre a navegação do Canal de São Roque*. [junho 2019]. Entrevistador: Pedro Pinheiro de Araújo Júnior. Rio do Fogo, 2019).

⁹ Realizamos a entrevista com ajuda do professor Eduardo dos Anjos ao seu tio, Edinor Rodrigues dos Anjos. Sendo este pescador, com 52 anos e morador da praia de Rio do Fogo, sede do município. O entrevistado nos descreveu sobre os problemas ao navegar pelos baixios de São Roque, na atualidade chamado de Parrachos de Rio do Fogo (ANJOS, Edinor Rodrigues dos. *Entrevista sobre a navegação sobre os baixios de São Roque*. [julho 2019]. Entrevistador: Pedro Pinheiro de Araújo Júnior. Rio do Fogo, 2019).

No entanto, diferente do topônimo “Pequetinga”, a cartografia europeia apresentou o termo “Porto do Touro” nas suas produções apenas em torno de 1700, pois, como observamos, intitularam esse porto de “Vassus”, um topônimo que indicava atividades portuárias. Assim, surgiu-nos uma indagação: como esse nome “Touro” substituiu o nome antigo e estabeleceu-se com a única referência dos sertões do Cabo de São Roque no século XVIII? Já que diversos documentos sesmarias do setecentos, utilizaram-se do termo “Porto do Touro” como principal referência desse sertão. Para conseguir entender essa construção do nome desse topônimo, temos que analisar o momento histórico no qual a capitania estava inserida.

Nesse contexto, a Capitania do Rio Grande foi tomada por tropas neerlandesas em 1633. Segundo Câmara Cascudo, a expedição saiu em 5 de dezembro de 1633 do Recife com 11 navios e 808 soldados da WIC, que dominaram Natal e a Fortaleza dos Reis Magos. Com a conquista da cabeça da capitania e dos seus arredores, mudaram o nome da fortaleza para Castelo de Keulen e a cidade tornou-se “Amsterdã”, mas, segundo o autor, o nome não logrou popularidade entre os próprios flamengos (CASCUDO, 1984, p. 63-66). Desse modo, a capitania esteve sob domínio neerlandês entre 1633 e 1654.

No final da década de 1630, uma contraofensiva foi articulada entre as forças militares e navais das Coroas Ibéricas com o objetivo de retomar os territórios dominados pelas tropas neerlandesas no Brasil e repelir essas frotas no Atlântico Sul. A liderança da grande esquadra luso-espanhola ficou a cargo de D. Fernandes Mascarenhas, o conde da Torre. Segundo o pesquisador Armando Saturnino Monteiro, ocorreram quatro batalhas navais entre a costa de Pernambuco e Rio Grande, e o último conflito entre essas forças navais ocorreu nas imediações do mar de Baía Formosa, em 17 de janeiro de 1640. A batalha naval não teve vencedores. Com a preocupação das embarcações sofrerem acidentes nos arrecifes submersos, o Conde da Torre tentou reunir a esquadra sob seu comando, nas imediações do Cabo de São Roque, próximo da foz do rio Ceará-Mirim. Parte das embarcações espanholas e portuguesas, que estavam mais ao norte, seguiu outros rumos para os Açores e Caraíbas devido ao fim da batalha (MONTEIRO, 1995, p. 202). Nesse ínterim, segundo nos informa Ignácio da Costa Quintella, o Conde da Torre, antes de regressar, deixou parte das tropas lusas desembarcar no Porto do Touro, que

ficava a 14 léguas ao norte do Rio Grande, e essas seguiram em marcha para sul, a caminho de Salvador, sob a liderança do mestre de campo Luís Barbalho¹⁰ (QUINTELLA, 1840, p. 334).

Desse modo, podemos estabelecer que, a partir dos escritos sobre a Batalha Naval de 1640, levou-se ao surgimento do topônimo “Porto do Touro” e esse termo foi utilizado pela historiografia clássica do Rio Grande do Norte como a principal referência toponímica no processo de territorialização dos sertões do Cabo de São Roque, em fins do século XVII¹¹.

As evidências dos textos dos cronistas do período colonial podem ser consideradas também, na medida em que indicam que topônimo já existia ao norte desde meados do século XVII. Uma das primeiras publicações que descrevem esse topônimo foi lançada no ano de 1679, em Portugal, pelo Frei Raphael de Jesus. Ao descrever os conflitos entre luso-brasileiros e neerlandeses durante os anos de 1640 e 1654, indicou a toponímia “Porto do Touro”¹²:

[...] propôs ao general da armada a necessidade do socorro com requerimento que os deixasse em terra em qualquer porto daquela costa, donde podessem marchar pelo certão para a Bahia. Instava a importância, e no porto do Touro, catorze léguas do Rio Grande para o

¹⁰ Segundo Ignácio Quintella, Luís Barbalho era sargento-mor do Terço de Portugal, acompanhou a esquadra que rumou a Salvador. Saiu de Lisboa em 16 de agosto de 1639, com quatro caravelas, duzentos e cinquenta soldados, “fazendo parte de um Terço de oitocentos homens, que se organizaram em Portugal, de que ele vinha por Mestre de Campo (QUINTELLA, 1840, p. 326).

¹¹ Os autores clássicos estabeleceram o “Porto do Touro” como o local atual da praia de Touros. Câmara Cascudo descreveu que Luís Barbalho desembarcou na praia de Touros, possivelmente próximo à atual Cidade (CASCUDO, 1984, p.68); Augusto Tavares de Lira nos informa que “Em Touros desembarcaram dos navios da esquadra mil e tantos homens, sob o comando do mestre de campo Luís Barbalho Bezerra [...]” (LIRA, 2012, p. 88); Rocha Pombo descreveu que Luís Barbalho aportou numa “enseada da costa rio-grandense (dão quase todos o Porto dos Touros) [...] Parece que no tempo daquela retirada não havia ali povoação nenhuma. Hoje é vila de Touros pertencente à Comarca de Ceará-Mirim” (POMBO, 1922, p. 115); Olavo de Medeiros Filho nos informa que em 1640 foram travados combates navais entre as armadas flamenga e luso-espanhola no litoral entre as capitanias de Pernambuco e Rio Grande. Com a derrota da esquadra da União Ibérica, esta reuniu-se nos baixios de São Roque (arrecifes submersos no litoral do Porto do Touro) (MEDEIROS FILHO, 1998, p. 83).

¹² O topônimo também foi citado ao norte pelo Conde da Torre nas cartas que ele repassou para autoridades das Coroas Ibéricas em 1640, ao afirmar que o exército fez “aguada” próximo aos baixios de São Roque, no rio do Touro. Em outro momento do texto, descreveu que o desembarque foi próximo a Ceará-Mirim, “ou rio Toro por outro nome, com todos os navios das duas armadas de Portugal e Castela sem aver perdido nenhũ, avendo roto a armada de Olanda, que hera tudo o que podiamos dezejar, ordeney ao mestre de campo Luis Barbalho que com 1.500 homens saltase en terra” (SALVADO; MIRANDA, 2001, p. 452).

norte, deixou a armada ao mestre de campo Luiz Barbalho com mil trezentos infantes, e ao Camarão e Henrique Dias com a sua gente[...] Parte d' um deserto era o porto onde a armada deitou a Luiz Barbalho com a sua gente, sem mais viveres que os cada soldado podia trazer em sua mochila [...] (JESUS, 1844[1679], p.142).

Ao analisar essa fonte, o cronista apresenta os sertões do Porto do Touro como um deserto, entendemos como sendo um local despovoado, mas seria um deserto de colonos ou de indígenas? Podemos supor, através das fontes e da historiografia, que esse desembarque pode ter acontecido no Porto do Touro por ser o melhor de ancoradouro das imediações do Canal de São Roque, como já observamos anteriormente¹³. O Porto de Touros ficava ao norte da cidade do Natal, na intitulada “terra sem préstimos” dos sertões do Cabo de São Roque, tornando-se a principal referência geográfica para a demarcação das sesmarias nesse litoral, como também foi topônimo estratégico para a cartografia e navegação entre o sul e o norte do Brasil e um dos principais ancoradouros do período colonial da costa do Rio Grande.

Percebemos assim, através da Cartografia Histórica, as transformações dos topônimos do litoral norte do Rio Grande (do Norte) no decorrer do seiscentos. Principalmente no tocante à importância do Porto do Touro quando esse local ganhou evidência para designar essa região em meados do século XVII. Por fim, esse trabalho pode indicar novas abordagens sobre esse espaço, os sertões do Porto do Touro, e de como ele foi utilizado por caminhantes indígenas e europeus para alcançar as capitânicas do norte do Brasil e, do mesmo modo, investigar como esse espaço foi cobiçado pelos moradores da capitania do Rio Grande com as concessões de sesmarias após a Restauração.

¹³ Uma das evidências de que o Porto do Touro fica no litoral norte foi também comentada pelo historiador Charles Boxer ao descrever que a armada ibérica vagueou confusamente até a vizinhança dos baixios do cabo São Roque, onde dois galeões e um navio mercante foram para terra, local onde ocorreu o desembarque do mestre de campo Luís Barbalho Bezerra nas imediações do Cabo de São Roque (BOXER, 1973, p. 92-95). Um outro indício da passagem da esquadra das Coroas Ibérica pelo Canal de São Roque é observado num mapa holandês que retrata a batalha naval de 1640, intitulado de “Eygentyle albeeldinge van de cust tuschen C. S. Augustyn ende Rio Grande em westindien”, produzido por Cornelis Dankertz por volta de meados do século XVII. No mapa, apresentam-se a iconografia do Canal de São Roque e as embarcações das Coroas Ibéricas rumando para o norte, nas imediações do Porto do Touro. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/artigos/eygentyle-albeeldinge-van-de-cust-tuschen-c-s-augustyn-ende-rio-grande-em-westindien/>. Acesso em: 28 mar. 2019.

Enfim, este trabalho almeja auxiliar na historiografia sobre o período colonial, em especial, nos estudos sobre o espaço na Capitania do Rio Grande do Norte. Tentamos contribuir através da relação entre História e Espaços como ocorreu o processo de apropriação territorial feita pelos agentes da Coroa portuguesa sobre os solos dos sertões do Porto do Touro e a importância desse litoral na cartografia dos dois primeiros séculos de colonização.

FONTES E REFERÊNCIAS

ABREU, João Capistrano de. *O descobrimento do Brasil*. 1. ed. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013. (Coleção biblioteca básica brasileira; 11).

AMADO, Janaína. Região, Sertão, Nação. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 145-151, 1995.

BARBOSA, Padre Antônio Lemos. *Pequeno Vocabulário Tupi-Português*. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1951.

BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da Lingua Portuguesa*. Lisboa: Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

CASCUDO, Luís da Câmara. *Geografia do Brasil Holandês*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1956.

BOXER, Charles R.. *The dutch in Brazil (1624-1654)*. Oxford: Clarendon Press Reprinted, 1973.

CASCUDO, Luís da Câmara. *História do Rio Grande do Norte*. 2. ed. Natal: Fundação José Augusto, 1984.

CASCUDO, Luís da Câmara. *Nomes da Terra: Geografia, História e Toponímia do Rio Grande do Norte*. Natal: Sebo Vermelho, 2002[1968].

CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA DO BRASIL. *Brasil Costa-Leste, do Cabo do Calcanhar a Cabedelo*. Carta da Série Internacional, Cartas da Costa Brasileira. nº 22100 (INT.2114). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>. Acesso em: 26 fev. 2019.

CORTESÃO, Jaime. *História do Brasil nos Velhos Mapas*. Tomo I. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1965.

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

CORTESÃO, Jaime. *História do Brasil nos Velhos Mapas*. Tomo II. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1965.

DAHER, Andrea. *O Brasil Francês: as singularidades da França Equinocial (1612-1615)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

FERREIRA, Jerusa Pires. Um longe perto: Os segredos do sertão da terra. *Légua & meia: Revista de literatura e diversidade cultural*, Feira de Santana, UEFS, v. 3, n. 2, p. 25-39, 2004.

FONSECA, Cláudia Damasceno. *Arraiais e Vilas d'el rei: espaço e poder nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Naus do Brasil Colônia*. Brasília: Senado Federal, 2007 (Edições do Senado Federal; v. 88).

HOLANDA, Sérgio Buarque. A Costa Leste-Oeste. In: *A Época Colonial: do descobrimento a expansão territorial; Os Franceses no Maranhã*. HOLANDA, Sérgio Buarque (Org.). v. 1, t. 1, 15. ed. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2007, p. 213-259. (História Geral da Civilização Brasileira).

JESUS, Raphael de. *Castrioto Lusitano*. Paris: J. P. AFLLAUD, 1844[1672].

LEFEBVRE, Henri. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing, 2013.

LIRA, Augusto Tavares. *História do Rio Grande do Norte*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2012.

MEDEIROS FILHO, Olavo de. *Naufrações do Litoral Potiguar*. Natal: IHGRN, 1988.

MONTEIRO, Denise Mattos. *Balanço da Historiografia Norte-rio-grandense*. In: ENCONTRO REGIONAL DA ANPUH-RN: O OFÍCIO DO HISTORIADOR, 1., 2004, Natal. *Anais [...]*. Natal: EDUFRN, 2006, p.51-54.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa (1626-1668)*, v. 6. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1995.

MORENO, Diogo de Campos. *Jornada do Maranhão: Por ordem de Sua Majestade feita o ano de 1614*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2011.

MORENO, Diogo de Campos. *Razão do Estado do Brasil: Razão do Estado do Brasil no governo do norte somente assim teve Dom Diogo de Meneses até o ano de 1612* [Manuscrito]. 259f, 42 cm, 1616.

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

PATRIOTA, Nilson. *Touros: Uma Cidade do Brasil*. Natal: Departamento Estadual de Imprensa, 2000.

PEREIRA, Elenize Trindade. *De capitania donatária à capitania régia: o senhorio de João de Barros na "Terra dos Potiguara": século XVI*. 159f. Dissertação (Mestrado em História) –Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018.

PITA, Sebastião da Rocha. *História da América Portuguesa*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2011[1730].

POMBO, José Francisco da Rocha. *História do Estado do Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro: Anuario do Brasil, 1922.

QUINTELLA, Ignácio da Costa. *Annaes da Marinha Portuguesa*. Tomo 2. Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias, 1840.

ROTEIRO DE MANOEL GONÇALVES REGEFEIRO. *Annaes da Bibliotheca Nacional*. Rio de Janeiro, v. 26, 1904, p. 243-252.

SALVADO, João Paulo; MIRANDA, Suzana Münch. *Cartas do 1.º Conde da Torre*, vol. 1, Lisboa: Comissão Nacional para as Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, 2001

SALVADOR, Frei Vicente. *História do Brasil (1500-1627)*. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013.

SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado Descritivo do Brazil em 1587*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851.