

HIPÓTESES SOBRE UM CONJUNTO DE GRAFISMOS RUPESTRES NO RIO GRANDE DO NORTE, BRASIL

Carlos Rios¹

Valdeci dos Santos Júnior²

RESUMO

O Estado do Rio Grande do Norte tem uma característica gráfica que vem causando debates acadêmicos nas últimas décadas e que aparece recorrentemente em suportes rochosos elaborados com as técnicas de pinturas ou gravuras, com possíveis representações que têm semelhanças morfológicas com barcos. Este artigo descreve observações de detalhes morfológicos de alguns desses gráficos prestando atenção ao significante, ou seja, à imagem representada, tentando associar a aspectos funcionais e técnicas construtivas de barcos usados por grupos indígenas, bem como às representações de embarcações do período de contato e pós-contato, além de investigar outras hipóteses por pesquisadores da arte rupestre brasileira.

PALAVRAS-CHAVES: Arqueologia, embarcações, Rio Grande do Norte.

31

ABSTRACT

The State of Rio Grande do Norte has a graphic characteristic that has been causing academic debates in recent decades and that appears recurrently in rock records made with the techniques of paintings or prints, or possible representations that have morphological similarities with boats. This paper describes observations of morphological details of some of these graphics paying attention to the signifier, ie, the image represented, trying to associate with functional and constructive aspects of boats used by indigenous groups, and investigate other hypotheses by researchers from Brazilian rock art.

KEY-WORDS: Archeology, boats, Rio Grande do Norte.

¹ Departamento de Arqueologia, UFPE.

² Departamento de História, UERN.

Na região do Seridó oriental potiguar, principalmente nos municípios de Carnaúba dos Dantas e Parelhas, é possível observar a presença de sítios arqueológicos com registros rupestres pintados onde aparecem grafismos com características morfológicas assemelhadas a possíveis embarcações³. A recorrência desse tipo de grafismo naquela área arqueológica vem provocando discussões acadêmicas.

Três fatores corroboram para esses debates: a) Seriam mesmo representações de embarcações ou são representações de outros objetos com morfologias semelhantes? b) Por que essas representações aparecem em suportes rochosos localizados em espaços geoambientais (platô de serras e riachos não perenes), que, na atualidade, não comportariam qualquer tipo de navegação? Por que essa recorrência é tão visível em sítios arqueológicos do Seridó do Rio Grande do Norte e, praticamente, inexistente (ou aparece de forma intrusiva) nos demais estados nordestinos?

Como proposição metodológica optou-se em dividir esses grafismos em três categorias morfológicas de acordo com a existência de determinados atributos geométricos presentes nos mesmos.

32

Uma primeira categoria está composta por grafismos que apresentam traços geométricos básicos assemelhados a uma possível embarcação, como, por exemplo, o grafismo intrusivo existente no Sítio Arqueológico Malhada Funda, no município de Santana do Matos – RN, e Sítio Arqueológico Furna do Helder, no município de Carnaúba dos Dantas – RN, constituído somente por traços geométricos com características curvilíneas de contorno fechado, mas sem preenchimento pictural dos espaços internos (*vide* Fotos 1 e 2) ou com preenchimento pictural dos espaços internos (*vide* fotos 3 e 4) e um traço retilíneo com direcionamento perpendicular ao primeiro funcionando como um possível mastro. Os grafismos que compõem essa categoria apresentam monocromia na tonalidade ocre e raramente apresentam sobreposições.

³ Nesse caso, com canoas monóxilas, que são embarcações rústicas confeccionadas em uma só peça escavada em tronco ou casca de árvore (Informação dos autores, 2013).



Foto 1 – Contorno fechado e ausência de preenchimento pictural dos espaços internos – Sítio Arqueológico Malhada Funda – Santana do Matos – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.

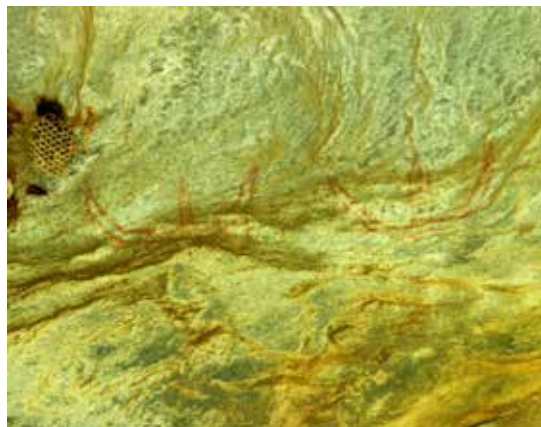


Foto 2 – Contorno fechado e ausência de preenchimento pictural dos espaços internos – Sítio Arqueológico Furna do Helder – Carnaúba dos Dantas – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.



Foto 3 – Contorno fechado e preenchimento pictural dos espaços internos – Sítio Arqueológico Pedra da Trangola – Currais Novos – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.



Foto 4 – Contorno fechado e preenchimento pictural dos espaços internos – Sítio Arqueológico Toca o Olho D'Água das Gatas – Parelhas – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.

Uma segunda categoria está composta por grafismos que, além dos traços geométricos básicos que lembram, morfologicamente, uma embarcação, possuem, também, outros atributos culturais, dentre os quais elementos gráficos de adornos pintados na mesma cor ou em cores diferenciadas (policromia), que serviriam de suporte aos aspectos construtivos dessas hipotéticas embarcações (*vide* exemplos nas Fotos 5 e 6).



Fotos 5 e 6 – Grafismos policrômicos do Sítio Arqueológico Furna do Messias – Carnaúba dos Dantas – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.

Uma terceira categoria está formada por grafismos que, além dos detalhes geométricos de delineamento de uma possível embarcação, evidenciam também a presença de motivos figurativos (antropomorfos), tal como aparece nos exemplos das Fotos 7 e 8.

34



Foto 7 – Grafismos com a presença de antropomorfos – Sítio Arqueológico Furna do Messias – Carnaúba dos Dantas – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.



Foto 8 – Grafismo com a presença de antropomorfo – Sítio Arqueológico Talhado do Gavião – Carnaúba dos Dantas – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.

O objetivo foi tentar obter dados tipológicos por meio de correlações iconográficas que possibilitassem auxiliar em uma identificação dessas representações gráficas como possíveis elementos náuticos no conjunto rupestre. A relevância da pesquisa está baseada na possibilidade de se confirmar ou não a hipótese de que os grupos indígenas (ou outro tipo de grupo social) que ocuparam a região do Seridó no Rio Grande do Norte utilizaram da prática da navegação naquela referida área arqueológica ou em outros espaços durante o

processo de ocupação/migração dos grupos pretéritos, deixando registrados nos suportes rochosos traços culturais das possíveis embarcações.

Interessante observar que a possível representação de embarcações também aparece nos registros gravados (Fotos 9 a 11), embora com menor frequência e não mais na região do Seridó potiguar. Quando aparece nas gravuras, geralmente são representadas como possíveis embarcações do período do contato e pós-contato e sem outros grafismos adicionais, como os antropomorfos, por exemplo.



35

Fotos 9 e 10 – Registros gravados de possíveis embarcações – Sítio Arqueológico Serrotão de Cima – Município de Upanema – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.



Foto 11 – Registro gravado de possível embarcação – Sítio Arqueológico Riacho do Chaves VI – Município de Jucurutu – RN. Fonte: Acervo UERN - 2013.

METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos incluíram: levantamento fotográfico das representações rupestres selecionadas; segregação de detalhes tipológicos das representações rupestres em grupos funcionais; pesquisas bibliográficas de compêndios náuticos de autores nacionais e estrangeiros; correlações iconográficas com superposições de imagens e levantamento dos registros bibliográficos sobre ocupações pré-históricas e coloniais na região central do Rio Grande do Norte.

RESULTADOS

Os resultados da pesquisa apontam para os seguintes direcionamentos:

- a) No caso da primeira representação rupestre (Foto 1), está excluída a possibilidade de o registro vir a ser uma canoa monóxila (tronco), haja vista a curvatura do bico de proa e do espelho de popa, bem como a altura do costado⁴ em relação à linha d'água ser incompatível com o que existe no Brasil, sendo, entretanto, compatível (proa e popa) com uma canoa de casca (inthay). Por outro lado, a representação de um possível mastro fixo ou rebatível não encontra respaldo na construção naval do existente em canoas indígenas brasileiras ou na descrição de viajantes do período colonial, quer pela ausência de vela quer pela inexistência de carlinga⁵, bem como pela ausência de pontos de fixação de cabos de sustentação do mastro no costado. Na segunda representação rupestre (Foto 2), o formato é compatível com as canoas monóxilas brasileiras, mas a angulação dos bicos de proa é por demais abrupta, não encontrando similaridade na construção naval do Brasil, mas em caiaques de índios norte-americanos e canoas havaianas. O mesmo se aplica ao que já foi dito sobre o possível mastro.
- b) Raciocínio análogo ao que foi dito na Foto 1 ocorre na terceira e quarta representações rupestres (Fotos 3 e 4). Ainda pertinente à Foto 4, a mesma sugere também uma possível representação passeriforme ou ictiológica.
- c) Quanto à Foto 5, o costado está representado de forma exagerada, não sendo compatível a relação comprimento x calado, quer com canoas monóxilas (tronco) quer com canoas de casca, além do que o possível mastro está sustentado (estaiado) por supostos cabos (8 ao todo), sem similar na construção naval do Brasil. Já na Foto 6, a representação rupestre é compatível com algumas canoas monóxilas em

⁴ Parte do forro exterior do casco e uma embarcação acima da linha de flutuação (CHERQUES, 1999).

⁵ Nesse caso específico, é uma peça de madeira que serve para alojar o mastro (Informação dos autores, 2013).

comprimento e calado, existindo uma proa lançada em um ângulo aproximado de 45° e uma popa quase reta, pouco comum com as encontradas no Nordeste, entretanto a representação do mastro fica atrelada ao que já foi dito a respeito do assunto.

- d) No tocante à Foto 7, além do que já foi mencionado sobre o assunto em tela, o que chama atenção é o tamanho desproporcional do possível mastro e dos antropomorfos junto à representação rupestre. Caso existisse tal embarcação e vela para impulsioná-la, seria necessário uma bolina⁶ para baixar o centro de gravidade da mesma; tal acessório — de origem chinesa — só veio para o Brasil com os europeus. A Foto 8 é perfeitamente compatível com uma canoa monóxila de casca de inthay, bem como há uma representação de um possível antropomorfo, de pé, compatível no tamanho e postura de um canoeiro que vem a utilizar um remo ou vara para locomoção em um ambiente aquático.

No tocante à Foto 9, a gravura sugere, analisando o aparelho⁷ e a forma do casco, uma embarcação de 4 mastros; no possível gurupés⁸, há indícios de uma vela que pode ser uma giba, bujarrona, estai ou polaca, no primeiro mastro com verga⁹ e sobrejoanete de proa, no mastro principal apenas cesto de gávea¹⁰ sem vergas ou velas, na contragata, verga de sobregatinha e gatinha e na mezena¹¹ uma verga e cesto da gávea, sendo, portanto, semelhante a um *clipper*, os chamados navios do chá, que eram barcos à vela, com comprimento de 6 a 7 vezes a boca¹², de grande calado, formas finas à vante e popa afilada e lançada, armadas com 3 a 6 mastros, chegando a envergar mais de 30 panos. Teve sua hegemonia entre 1816 e 1869, quando perdeu lugar para os navios a vapor (RIOS, 2010).

37

No tocante à Foto 10, a gravura sugere, analisando o aparelho, uma embarcação de dois mastros; no possível gurupés, não há indícios de velas, entretanto, no mastro principal,

6 Peça de madeira instalada no plano diametral à meia nau ou nas bordas para reduzir o abatimento e baixar o centro de gravidade da embarcação (Informação dos autores, 2013).

7 Mecanismo ou conjunto de mecanismos de finalidade específica, nesse caso usando os mastros e as velas como aparelho de propulsão (Informação dos autores, 2013).

8 Mastro disparado para vante, a partir da roda de proa e no plano diametral, com maior ou menor inclinação em relação ao plano horizontal (CHERQUES, 1999).

9 Peça longa de madeira, de seção cilíndrica que, atravessada ou articulada em mastro ou mastaréu, destina-se a receber uma vela (CHERQUES, 1999).

10 Plataforma instalada no calcês dos antigos veleiros para espalhar a enxárcia do mastaréu superior, para sustentar a marinagem que trabalha na mastreação e para abrigar o gajeiro (CHERQUES, 1999).

11 Nesse caso, é o mastro real arvorado à popa (Informação dos autores, 2013).

12 Nesse caso, trata-se da largura da embarcação medida na seção transversal a que se referir (CHERQUES, 1999).

existe uma vela redonda e no tope um galhardete¹³, já no mastro de ré há uma vela latina¹⁴ com galhardete no tope, portanto semelhante a uma caravela latina. Na popa, existe um enorme leme, entretanto não há indícios de castelos¹⁵ ou cobertas, podendo remeter a um caravelão¹⁶. As caravelas eram barcos à vela, com comprimento de 2 a 3 vezes a boca, em média com 3 metros de calado, formas arredondadas com proa bojuda e popa reta, armadas com 2 a 4 mastros. Teve sua hegemonia entre 1422 e 1600, quando perdeu lugar para os galeões (CHERQUES, 1999)

No tocante à Foto 11, a gravura sugere, analisando o aparelho e a forma do casco, uma embarcação de ferro, de 3 mastros e 3 chaminés. Nos possíveis mastros, não há indícios de velas, mas de luzes de navegação no tope de cada um deles. A linha d'água¹⁷ fica evidente, sugerindo que o navio está em lastro. A proa é ligeiramente lançada e a popa é reta, portanto semelhante a navios mercantes do primeiro quartel do século XX (LAVERY, 2010).

CONCLUSÕES

38

Tendo em vista que existem — até a presente data — artefatos arqueológicos não datados, mas possivelmente pré-históricos (canoas e um remo¹⁸), o que confirma a utilização de canoas monóxila ou de casca (*vide* foto n° 12) pelos grupos indígenas do Rio Grande do Norte, torna-se plausível levantar a hipótese de que os autores que utilizaram a técnica das pinturas rupestres provavelmente externaram ações: do cotidiano náutico, seja nos tributários ou no leito de parte do Rio Piranhas-Açu, que era navegável por cerca de 50 km da foz até o interior ou na faixa litorânea, e representações mentais decorrentes de suas memórias visuais nos suportes rochosos próximos às margens do rio em lide.

13 Bandeira triangular, estreita e comprida, farpada ou não, que serve para ser usada como sinal marítimo (CHERQUES, 1999).

14 As velas latinas têm, normalmente, o formato triangular, são latinas as de bastardo, baioneta e de pendão. São de origem árabe e cingem o vento até 45° verdadeiros (CHERQUES, 1999).

15 Superestrutura do navio acompanhada de elevação da borda (Informação dos autores, 2013).

16 Caravela pequena e grosseira, servindo normalmente de aviso (Informação dos autores, 2013).

17 Linha pintada no casco das embarcações, de proa a popa, cuja aresta inferior corresponde à linha de flutuação leve (CHERQUES, 1999).

18 No museu Câmara Cascudo, em Natal, RN, há duas canoas monóxilas não datadas. Recentemente, em Extremoz, RN, foram retiradas, da lagoa daquele município, pelo menos 2 exemplares, ainda em estudo (Informação dos autores, 2013).



Foto 12. Canoas monóxilas retiradas da Lagoa de Extremoz, RN, pertencentes ao acervo do Museu Câmara Cascudo.

Outra possibilidade poderia estar vinculada ao fator mitológico dos processos migratórios desses grupos pretéritos utilizando embarcações em seus deslocamentos para a região do Seridó, que teriam sido passadas de geração para geração, o que explicaria, em parte, a permanência/reprodução desse signo náutico nos grupos posteriores e a aludida impossibilidade de navegação nos tributários da região onde os sítios estão localizados. É importante lembrar que a prática da navegação na pré-história brasileira vinda do interior em direção ao litoral, embora ainda sem uma cronologia estabelecida, já começa a ser admitida paulatinamente por pesquisadores diante de evidências arqueológicas que começam a surgir:

Nesse sentido, para discutir a possibilidade das origens da apropriação dos ambientes aquáticos por parte dos sambaquieiros, trabalharemos aqui com a hipótese de que as tecnologias náuticas, independentemente do sentido da ocupação humana, tenham se dado no sentido do interior em direção ao litoral. Pois é isso que, em uma primeira análise, parecem apontar as evidências hoje conhecidas (CALLIPO, 2011, p. 40).

Gabriela Martin (2008) chegou a mencionar a possibilidade de essas representações serem “pirogas”¹⁹, mas também reconhece que “a tendência atual entre os arqueólogos é não interpretar as representações rupestres e sim apenas descrever o que há” (MARTIN, 2008, p. 242), respeitando o hermetismo simbólico inerentes aos grafismos.

Pela definição preliminar de Martin, os grafismos representando essas possíveis embarcações seriam figuras emblemáticas presentes na subtradição Seridó (vinculada à Tradição Nordeste), mas, em trabalho apresentado em 2004, no I Seminário Internacional sobre Preservação da Arte Rupestre nos Sítios do Patrimônio Mundial, no Piauí, afirmou também a possibilidade de essas imagens serem possíveis “representações de redes funerárias, sendo esta informação cogitada pela também arqueóloga Anne-Marie Pessis, considerando análises etnográficas comparativas com grupos indígenas”. (LAGO, 2008, p. 52).

Embora a presença desse tipo específico de grafismo tenha a característica da recorrência na região do Seridó potiguar, ela aparece de forma intrusiva em outros locais no cenário arqueológico brasileiro, pois podem ser localizadas também em pinturas da Tradição Nordeste, na Pedra da Concha, Buíque, PE; Sítio do Letreiro, Queimadas, PB (*vide* imagem nº 13), e em Minas Gerais, citado por Prous (Lopes de Paula, 1983) como grafismos de tipo “nordestino” (MARTIN; MEDEIROS, 2008, p. 7 –8). Já os sítios arqueológicos citados em Minas Gerais são raros grafismos na cor reta da Lapa do Malhador, localizado no município de Januária, e grafismos existentes na cor vermelha, no sítio Cipó, que está localizado no município de Montalvânia.

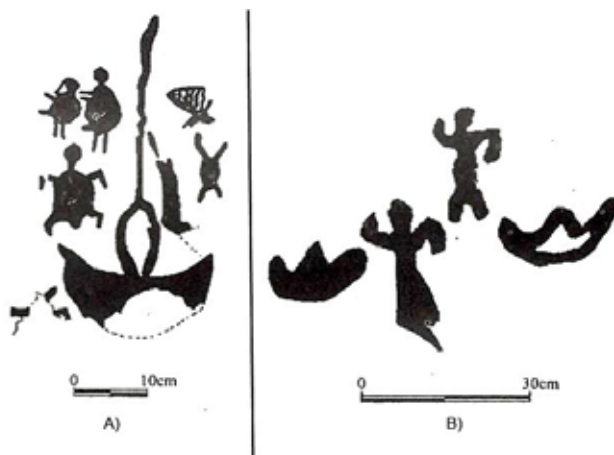


Imagem 13 – Letra A: grafismo específico na Pedra da Concha, Buíque – PE; Letra B: grafismos específicos no Sítio do Letreiro, Queimadas – PB (MARTIN, 2008, p. 263. Adaptado pelos autores).

19 “Os grupos de caçadores-coletores que pintaram os abrigos do Seridó enriqueceram a antiga Tradição Nordeste com elementos novos próprios do seu habitat, tais como pirogas cuidadosamente decoradas com desenhos geométricos [...]” (MARTIN, 2008, p.253).

Com relação aos grafismos da região do Seridó potiguar, a proximidade geográfica com os estados da Paraíba e de Pernambuco é um fator que pode ter facilitado na mobilidade dos grupos autores dos registros rupestres vinculados à Tradição Nordeste e explicaria, em tese, a presença desses grafismos específicos de forma intrusiva nesses estados.

Dessa forma, outras possíveis hipóteses são de que as representações gráficas tenham sido elaboradas para externar uma rede indígena (Imagem14), um caminho para uma aldeia (Imagem 15), uma possível barca lunar (Imagem 16), uma ave ou peixe da região, ou qualquer outro signo, entretanto só quem elaborou esses desenhos é que poderia dizer qual foi a real intenção lançada no suporte rochoso.

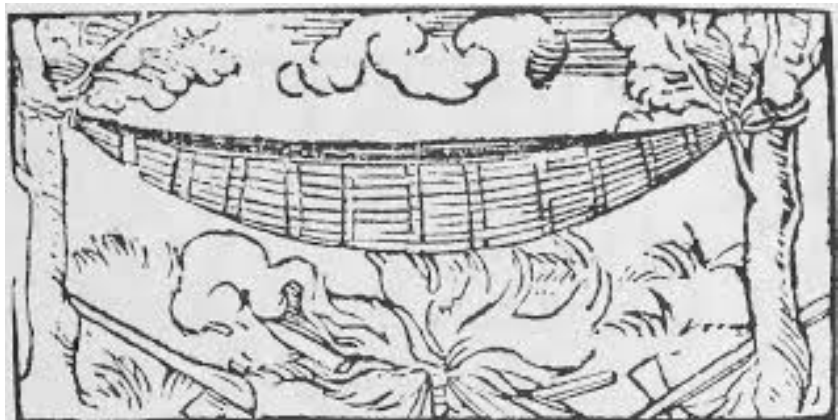


Imagem 14 (à esquerda) – Gravura de Jean de Léry com rede indígena ao fundo na obra *Histoire d'un Voyage Faict en la Terre du Brésil*, 1578; e Imagem 15 (à direita) – Gravura de Hans Staden na obra *História verídica e descrição de uma terra de selvagens, nus e cruéis comedores de seres humanos*, 1557.

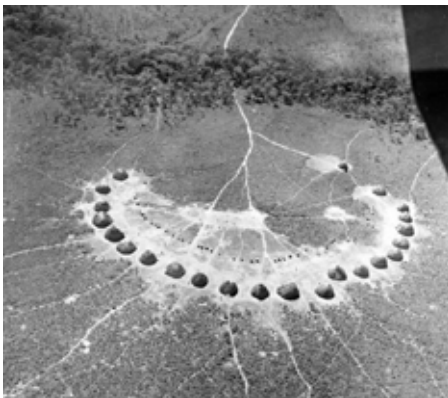


Imagem 15 – Caminho de aldeia? Aldeia Xavante (São Domingos) no Estado de Mato Grosso - Fonte: Souza & Santos, 2010. Foto: Eredit Verger, década 1960.

Quanto às possíveis representações de embarcações com a técnica de gravuras que aparecem na região do Rio Piranhas-Açu (municípios de Jucurutu e Upanema) mais próximo da faixa litorânea, torna-se necessário mencionar que desde o século XVII já existia a exploração do sal pelos colonizadores portugueses e holandeses com o auxílio da mão de obra indígena²⁰.

Nesse caso, a hipótese mais provável é que os autores tenham visto os navios fundeados em estuários do Rio Grande do Norte, em períodos cronológicos distintos, haja vista que são representações de caravelas (1422–1600); *clippers* (1816–1869) e navios mercantes do início do século XX, tendo retratado cada um deles, em suportes rochosos, com alguns detalhes mnemônicos que permitem identificá-los. Esse tipo de representação rupestre de embarcações do período colonial já foi identificado em outros locais, tais como, por exemplo, em Sítio Arqueológico localizado na Oceania²¹, onde proas macassan (*vide* Imagem 16) e embarcações europeias dos séculos XIX e XX foram representadas pelos aborígenes australianos (Imagem 17).



Imagem 16 – Representação rupestre de embarcação elaborada por aborígenes australianos. Fonte: pesquisador Daryl Guse, da Australian National University, Sítio Arqueológico Arnhem Land – Austrália.



Imagem 17 - Representações rupestres de embarcações dos séculos XIX e XX elaboradas por aborígenes australianos. Fonte: pesquisador Daryl Guse, da Australian National University, Sítio Arqueológico Arnhem Land – Austrália.

Outra hipótese mais remota e que depende de aprofundamento dos estudos

²⁰ A exploração do sal nas salinas do Rio Upanema pelos holandeses é intensa no ano de 1641, com vários navios sendo carregados de sal e utilizando a mão de obra dos tapuias, pois “havia nas vizinhanças seguramente trinta nações diversas de tupuias, das quais apenas dez viviam em amizade conosco”. O Tenente Gedeon Morris chega a mencionar que antes de sua partida da capitania do Ceará em direção ao Maranhão, havia “nas salinas de Wypa-nim carga para quatorze navios”. (SANTOS JÚNIOR, V. Os índios Tapuias do Rio Grande do Norte. Primeira Edição, Coleção Mossoroense, 2008. p. 51).

²¹ O Sítio Arqueológico Arnhem Land, localizado em Djulirri, na Austrália, possui representações de embarcações e vem sendo pesquisado pelo arqueólogo Daryl Guse, da Australian National University.

arqueológicos futuros é a possível elaboração desses registros rupestres no século XVIII e início do século XIX por descendentes indígenas já em processo de miscigenação social no interior norte-rio-grandense, devido ao processo de colonização e avanço da pecuária, ou seja, os primeiros “vaqueiros” chamados então de *caboclos* devido ao cruzamento racial entre brancos e índios²². Em alguns sítios arqueológicos²³ das margens do Rio Piranhas-Açu, é possível averiguar a presença intrusiva de “marcas de gado” junto aos painéis gráficos com características tipicamente pré-históricas.

BIBLIOGRAFIA

BORGES, C. C. L. Uma narrativa pré-histórica. O cotidiano de antigos grupos humanos no sertão do Seridó/RN. Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP. Tese (Doutorado em História), 2008.

CALLIPO, F. R. O surgimento da navegação entre os povos dos sambaquis: argumentos, hipóteses e evidências. Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia de São Paulo, n. 21, 2011.

CÂMARA, A. A. Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil. Rio de Janeiro, 1976.

CARDIM, F. Tratados da terra e gente do Brasil. Transcrição, introdução e notas de A. M. Azevedo. São Paulo: Hedra, 2009.

CHERQUES, S. Dicionário do mar. São Paulo: Globo, 1999.

GÂNDAVO, P. M. Tratado da terra e História do Brasil. Recife: Massangana, 2009.

GIBSON, C. E. La Historia del barco. Buenos Aires: Espasa-Calpe Argentina S.A., 1953.

IRELAND, B. History of ships. London: Hamlyn, 1999.

JUNQUEIRA, E. Embarcações Brasileiras. Rio de Janeiro: Arte Ensaio, 2003.

LAET, J. Roteiro de um Brasil desconhecido: descrição das costas do Brasil. Belo Horizonte: Kapa, 2007.

22 “Penetrando nas folhas do livro de assentos de enterros mais antigos da freguesia (Ribeira do Seridó), que vai de 1788 a 1811, constatamos que 2,66% de um total de 976 de defuntos falecidos no período era composto de índios [...]. Essa cifra nos mostra que os nativos não foram totalmente nulificados, convivendo com brancos, negros e mestiços durante o Setecentos e primeiras décadas do século XIX, seja nas fazendas de gado, seja nas machas urbanas que paulatinamente surgiam no Sertão”. (MACEDO, 2007, p. 193)

23 O Sítio Arqueológico Riacho do Chaves I e Riacho do Chaves VIII possui antigas marcas de gado associados com os grafismos pré-históricos. (Nota dos autores).

LAVERY, B. Ship – 5.000 Years of Maritime Adventure. London: Dorling Kindersley Limited, 2010.

LÉRY, J. 1578. Histoire d'un Voyage Faict en la Terre du Brésil. Reproduzido pela revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, nº 52 (80), 1889.

MACEDO, HELDER A. M. Ocidentalização, território e populações indígenas no sertão da capitania do Rio Grande. Dissertação de mestrado em Ciências Sociais. UFRN, 2007.

MARTIN, G. Pré-História do Nordeste do Brasil. Recife: Universitária, 2008.

----- . A subtradição Seridó de pintura rupestre pré-histórica do Brasil. CLIO: Série Arqueológica, n. 05, Recife, 1989.

----- .Arte rupestre no Seridó (RN) : O Sítio Mirador do Boqueirão de Parelhas. CLIO: Revista do curso de mestrado em História. Recife, n. 07, 1985.

----- .Casa Santa: um abrigo com pinturas rupestres do Estilo Seridó, no Rio Grande do Norte. CLIO: Revista do curso de mestrado em História. n. 05, Recife, 1982.

----- .Fronteiras estilísticas e culturais na arte rupestre da área Arqueológica do Seridó (RN,PB). CLIO: Série Arqueológica, v. 1, n. 16, Recife, 2003.

MARTIN, G. MEDEIROS, E. A Furna do Messias. Um sítio com pinturas rupestres na área arqueológica do Seridó. CLIO: Série Arqueológica, v. 23 n. 02, Recife, 2008.

PROUS, A.; LOPES DE PAULA, F. Informações preliminares sobre grafismos de tipo “nordestino” no Estado de Minas Gerais. Revista de Pré-história, v. 1, nº 5, Instituto de Pré-história, Universidade de São Paulo-USP, 1983.

RIOS, C. Arqueologia Subaquática: Identificação das causas de naufrágios nos séculos XIX e XX na costa de Pernambuco. Tese (Doutorado em Arqueologia) Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

SOUZA, L. G.; SANTOS, R. V. Padrão de assentamento dos índios Xavante e Bororo do Brasil Central. Anais do Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 2010.

WESLEY, D. 2009. Baijini, Macassans, Balanda, and Bininj: Defining the Indigenous past of Arnhem Land through Culture Contact. Acesso: 23.01.2014.http://chl.anu.edu.au/disciplines/archaeology/current_projects/project_details.php?searchterm=arnhemland.