

REVISTA DE ARQUEOLOGIA

Volume 35 No. 2 Maio – Agosto 2022

ARTIGO

NAVEGAÇÃO INDÍGENA NAS ÁGUAS DE MORPION

Gustavo Peretti Wagner*, Jefferson Foster da Silva**

RESUMO

As embarcações tradicionais costeiras são tema de grande popularidade. Ainda comuns em toda a costa, tanto os cenários da navegação quanto as embarcações tradicionais forçam a reflexão acerca das origens, adaptações e transformações presentes em características, petrechos e tralhas que, na realidade, materializam a multiplicidade de influências étnicas da rica náutica brasileira. Trata-se de um capítulo da Arqueologia Indígena ainda em aberto. O que se pretende com o presente trabalho é, justamente, focar na contribuição eminentemente indígena, um estudo arqueológico e etnohistórico de origens da navegação indígena brasileira. Para tanto, foram sistematizados os dados disponíveis nos relatos, crônicas e documentos oficiais do século XVI em que as embarcações indígenas se fizeram presentes. O recorte geográfico que circunscreveu as regiões Sul e Sudeste, que aqui se denomina as águas de Morpion, para utilizar um recorte geográfico igualmente indígena, se fez necessário em razão das dimensões e escopo do trabalho. Nas páginas que se seguem, os tipos, os usos e as técnicas construtivas das diferentes embarcações indígenas são detalhadas, sempre acompanhadas das fontes originais de cada um dos dados utilizados.

Palavras-chave: navegação; arqueologia indígena; etnohistória; conhecimento tradicional.

* Professor do Bacharelado em Arqueologia/UFPel, Programa de Pós-Graduação em Antropologia e Arqueologia/UFPel, LEPAARQ e LEICMA, ICH/UFPel. E-mail: gustavo.wagner@ufpel.edu.br. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0002-557X>.

** Graduando em História, Universidade Federal de Pelotas.

E-mail: foster.dasilva@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9873-4701>.

INDIGENOUS NAVIGATION IN MORPION'S WATERS

ABSTRACT

Traditional coastal vessels are a topic of great popularity. Still common throughout the coast, both the navigation scenarios and the traditional vessels force the reflection about the origins, adaptations and transformations present in characteristics, items and junk that, in reality, materialize the multiplicity of ethnic influences of the rich Brazilian nautical. It is an open chapter of Indigenous Archaeology. What we intend with the present work is, precisely, to focus on the eminently indigenous contribution, an archaeological study of the origins of Brazilian indigenous navigation. To this end, the data available in the reports were systematized, chronic official documents from the 16th century in which the indigenous vessels were present. The geographic outline that was limited to the South and Southeast regions was necessary due to the dimensions and scope of the work that is called here, *the waters of Morpion*, to use an equally indigenous geographic outline. In the pages that follow the types, uses and construction techniques of the different indigenous vessels are detailed, always accompanied by the original sources of each of the data used.

Keywords: seafaring; indigenous archaeology; ethnohistory; traditional knowledge.

NAVEGACIÓN INDÍGENA EN LAS AGUAS DEL MORPION

RESUMEN

Las embarcaciones costeras tradicionales son un tema de gran popularidad. Aún comunes en toda la costa, tanto los escenarios de navegación como las embarcaciones tradicionales obligan a reflexionar sobre los orígenes, adaptaciones y transformaciones presentes en características, artículos y chatarra que, en realidad, materializan la multiplicidad de influencias étnicas de la rica náutica brasileña. Este es un capítulo abierto de Arqueología Indígena. Lo que pretendemos con el presente trabajo es, precisamente, centrarnos en el aporte eminentemente indígena, un estudio arqueológico de los orígenes de la navegación indígena brasileña. Para ello, se sistematizaron los datos disponibles en los informes, crónicas de documentos oficiales del siglo XVI en los que estuvieron presentes las embarcaciones indígenas. El trazado geográfico que se limitaba a las regiones Sur y Sudeste era necesario por las dimensiones y alcance del trabajo que aquí se denomina, *las aguas del Morpion*, para utilizar un trazado geográfico igualmente indígena. En las páginas que siguen se detallan los tipos, usos y técnicas de construcción de las diferentes embarcaciones indígenas, siempre acompañadas de las fuentes originales de cada uno de los datos utilizados.

Palabras clave: navegación; arqueología indígena; etnohistoria; conocimientos tradicionales.

Dos edifícios e cidades destruídas, ou soterradas, dos diversos edens conservam-se quase eternamente os vestígios, do navio não. Feito de madeira, servindo até não poder mais navegar, ainda é aproveitado o material em outras obras, ou reduzido a cinzas, ou entregues a ação destruidora do tempo, e é por isso que a origem da navegação, bem como a data dos tempos pré-históricos, é ainda hoje obscura e problemática, e sobre elas se tem feito inúmeras conjecturas e fantasias. (ALVES-CÂMARA, 1976 [1888], p. 9)

Com localização bastante imprecisa, as terras de Morpion estariam situadas entre o Rio Paraíba do Sul e algum lugar no Sul do Brasil entre a Laguna dos Patos e o Ribeira de Iguape. Por vezes, Thevet (1978 [1555-1556]) denomina as cidades de São Vicente e Cananéia por Morpion, ou Morpião. De fato, parece que as terras de Morpion coincidem com os territórios de influência tupiniquim¹, tão cobiçadas por Cunhambebe, o emblemático cacique da costa, algoz de Staden (1999 [1557]), vivamente retratado em Thevet (1978 [1555-1556]), Léry (1961 [1557-1558]), Cardim (1584), Sousa (1879 [1587]). Mas o que efetivamente interessa ao escopo do presente trabalho é que estes domínios incorporavam todas as águas interiores e o mar navegável² que as banhava.

Com certa licença literária, o que se propõe neste artigo é sistematizar as informações disponíveis na etnohistória quinhentista sobre a navegação indígena na costa Sul e Sudeste do Brasil, nas águas de Morpion. O intuito é reunir os registros existentes sobre os tipos de embarcações, as técnicas construtivas, a náutica e as práticas sociais associadas, pois entende-se aqui a navegação enquanto ação social (cf., FARR, 2006).

As embarcações tradicionais costeiras são tema de grande popularidade. Talvez pelas memórias nostálgicas acessadas a partir de uma bucólica cena, onde uma antiga embarcação de madeira com vela enfunada contra a brisa, em singradura silenciosa na calmaria barométrica, que ainda espelha nas águas a massa do frescor da noite. Ainda comuns em toda a costa, tanto as cenas quanto as embarcações tradicionais forçam a reflexão acerca das origens, adaptações e transformações presentes em morfologias, petrechos e tralhas que, na realidade, materializam a multiplicidade de influências étnicas da rica náutica brasileira. Trata-se de um capítulo da História Indígena ainda em aberto.

Se é verdadeira esta observação de Vicente de Salvador (2010 [1627]):

“(…) Da largura que a terra do Brasil tem para o sertão não trato, porque até agora não houve quem a andasse por negligência dos portugueses, que sendo grandes conquistadores de terras não se aproveitam delas,

¹ É importante ressaltar, entretanto, que os territórios de domínio das parcialidades indígenas eram igualmente revestidos de certa imprecisão. Capistrano de Abreu (1988[1907], p. 43-54) sugere que, na segunda metade do século XVI, a área que compõem parte da costa de São Paulo, litoral paranaense e parte da costa de Santa Catarina fossem dominadas pelos tupiniquins, as Terras de Morpion. Ao norte estariam os tupinambás (correspondendo aproximadamente ao norte de São Paulo e parte do Rio de Janeiro). Ao sul dos tupiniquins, situariam-se os domínios dos carijós (parte de Santa Catarina até o litoral Norte do Rio Grande do Sul).

² Wagner e Silva (2014, 2020, 2021a, 2021b) já propuseram uma distinção entre as pescas e, naturalmente, as navegações indígenas tradicionais, transcorridas nas águas interiores, “dentro da barra” e marítimas, no “mar raso”. Sem dúvidas a perícia indígena na cabotagem é ímpar, como se verá nas páginas que se seguem, mas é necessário reiterar que o “mar de fora” apenas foi conquistado com a introdução de tecnologias náuticas do velho mundo. Não há indícios de que tenha sido acessado antes disso.

mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos (...)” (VICENTE DE SALVADOR, 2010 [1627], p. 8).

assim ela é pela compleição extremamente favorável que a costa brasileira oferece à navegação. Os recortes geográficos, como baías, lagunas, estuários, barras fluviais de calados navegáveis e até uma angra, permitiram a imediata fixação das cidades, estaleiros e portos indispensáveis ao projeto exploratório e colonizador português³.

Mas a verdade é que toda esta excelência não foi ignorada pelas populações indígenas que aqui habitavam há milênios. As sociedades retratadas nas primeiras crônicas do século XVI caracterizam-se por um modo de vida eminentemente aquático, pescador, navegador: haliêuta. Uma náutica endêmica extremamente pragmática, de alta especialização e ascendência milenar, fez dos nautas da Terra *Brasilis* elemento chave para conquista estrangeira do território. A sociedade colonial que paulatinamente deu origem a povoações litorâneas possuía uma natural intimidade com a água, como bem lembra Joshua Slocum (2005 [1894]):

“(...) estradas são quase desconhecidas onde a canoa está disponível, conseqüentemente, homens mulheres e crianças são todos adestrados quase à perfeição na arte da canoagem... A navegação, portanto, é usada com grandes vantagens pelos habitantes quase anfíbios da costa (...)”. (SLOCUM, 2005 [1894], p. 73).

Embora este texto se dedique ao litoral Meridional do Brasil, entendido aqui como as regiões Sul e Sudeste, é necessário destacar, a título de justiça, que a maior diversidade de embarcações tradicionais se localiza nas regiões Nordeste, Norte e Bacia Amazônica. Nesta última, a navegação sempre foi vital e desenvolvida de tal forma que Alves-Câmara (1976 [1888]) descreve os *palmarys* como sociedades que

“(...) vivem nas lagoas das cabeceiras do rio purus durante as cheias do rio, dentro de grandes balsas, que na língua geral são denominadas *ytapábas* e durante as vassantes as abandonam, e embarcam-se em *ubás*, e também em pequenas *jangadas* em que percorrem as margens dos rios.” (ALVES-CÂMARA, 1976 [1888], p. 24).

Não à toa as embarcações tradicionais amazônicas ambientaram o romance “A Jangada”, de Julio Verne (1969 [1880]), uma aventura a bordo das emblemáticas canoas do alto Purus. O uso das embarcações na pesca é temática secular, com destaque para a síntese presente em Veríssimo (1970 [1895]), que abrange igualmente a foz do Amazonas e litoral do Salgado. Mais recente é a síntese visual de Furtado (2002), que oferece uma iconografia da pesca, dando às embarcações tradicionais certo destaque. A diversidade e a multiplicidade náutica do Norte está impressa no resgate proposto por Mesquisa (2009), trabalho de divulgação em que os coloridos, as curvas e as formas estão ricamente ilustradas.

No Nordeste o atrelamento da vela latina às *jangadas* indígenas deu origem a uma navegação altamente especializada que permitiu a conquista do “mar de fora”. É em Câmara-Cascudo (2002 [1954]) que se encontra o retrato mais completo (e emocionado) do papel dessas embarcações na história regional. A diversidade de embarcações que

³ Poderia se dizer europeu, para além de português. É importante lembrar que, ainda no século XVI, fundou-se em plena Baía da Guanabara a França Antártica de Villeganion e que por séculos corsários ingleses, franceses, holandeses e espanhóis assaltaram a costa da Terra *Brasilis*. No século XVII, os holandeses fundaram uma colônia em Pernambuco e lá permaneceram por 40 anos.

materializa a diversidade cultural e formou a sociedade colonial do Nordeste brasileiro está em Agostinho (2011 [1973]), Selling Jr. (1976) e Smarcevski (1996), que melhor documentam as técnicas construtivas, os usos, as propriedades náuticas e a vida social a bordo dos diversos cascos e, em especial, dos saveiros únicos da Bahia.

Mas, de fato, a síntese mais completa já produzida é ainda o impressionante “Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil”, de Antônio Alves-Câmara (1976 [1888]), que reúne em detalhe as embarcações típicas de um país de dimensão continental. No entanto, há algo de comum em todos esses textos citados: o especial interesse na contribuição da náutica de Sagres ao patrimônio náutico brasileiro. O que se pretende com o presente trabalho é, justamente, focar na contribuição eminentemente indígena para a história da navegação brasileira. Para tanto, foram sistematizados os dados disponíveis nos relatos, crônicas documentos oficiais do século XVI em que as embarcações indígenas se fizeram presentes. O recorte geográfico que circunscreveu as regiões Sul e Sudeste, que aqui se denomina as águas de Morpion, para utilizar um recorte geográfico igualmente indígena, se fez necessário em razão das dimensões e escopo do trabalho. Nas páginas que se seguem, os tipos, os usos e as técnicas construtivas das diferentes embarcações indígenas são detalhados, sempre acompanhadas das fontes originais de cada um dos dados utilizados.

Os dados arqueológicos pouco contribuíram, até o presente momento, com o conhecimento acerca das embarcações⁴ pré-coloniais. Talvez, a única referência a uma embarcação encontrada em contexto arqueológico se deva a Guilherme de Capanema (1876) em um raro relato:

Não posso deixar de mencionar ainda um facto curioso: Em Paranaguá diversas pessoas me referiram que havia no Rio Piracuara, um antigo navio de madeira pregado com cavilhas de páo por baixo de um sambaqui; cada qual completava o mysterioso navio á seu modo e arranjava uma descrição capaz de exciptar em extremo algum cerebro de archeologo; accrescentavam que a madeira era desconhecida na terra. Havia em tudo isto materia sufficiente para massar o mundo com um romance de estada de phenicios ou carthaginezes nas plagas brasilicas. A curiosidade moveu-me e lá fui dar com o encantado barco, isto é, apenas um fragmento que com auxilio da imaginação se poderia qualificar de taboa; mandei escavar e pouco adiante encontrei restos da prôa de uma canôa, amarrada com um pedaço de imbé a um côto de vara pontuda fincada no lodo! A textura de tal madeira estranha era a de nossa peroba! E assim esvaeceu-se a poesia dos bellos contos, que eu já havia ouvido em Iguape. O que se conservou da Ygara dos índios foi devido ao desmoranamento de uma porção de sambaqui que a cobrio. (CAPANEMA, 1876, p. 87-88).

Calippo (2011a) procurou remontar a ancestralidade da navegação indígena sambaqueira ao Holoceno Médio, partindo de evidências indiretas, como objetos ligados à pesca, às exostoses auriculares e aos marcadores ósseos de estresse por movimento repetitivo (cotovelos, sugerindo a atividade com os remos e pulso, sugerindo o fabrico de canoas).

De fato, é consensual na Arqueologia brasileira que o domínio da navegação desempenhou papel crucial na verdadeira epopeia do descobrimento da América, há 20

⁴ Trabalhos em Arqueologia que destacam o uso de embarcações tradicionais podem ser encontrados em Franco (1983), Eremites de Oliveira (1996), Gonzalez (2005), Calippo (2010), Silva (2015, 2018), Borges (2015), Wagner, Silva e Hilbert (2020), por exemplo.

milênios. Os sítios insulares do Atlântico brasileiro representam, sem dúvidas, ocupações mais recentes de um processo que já iniciou embarcado.

AS FONTES DO SÉCULO XVI: UMA ABORDAGEM CRÍTICA SE FAZ NECESSÁRIA

Criticar as fontes primárias e a origem dos dados presentes na bibliografia consultada é tarefa primária do método historiográfico. Bem, a estratégia de recorrer às crônicas, cartas e documentos do início do povoamento europeu para compreender (ou retratar) as sociedades indígenas brasileiras é utilizada desde o século XVI, como se verá a seguir. Tal forma de abordagem é retomada neste trabalho, e restrita às fontes do século XVI, no intuito de avançar no conhecimento da navegação indígena da costa Sul e Sudeste, procurando isolar a náutica original de todas as modificações adicionadas a *posteriori*, sejam elas ibéricas, mediterrâneas, africanas, sejam asiáticas. O leitor mais atento que passe os olhos nas referências bibliográficas, mesmo sem ter lido o trabalho, percebe que os dados aqui utilizados possuem origens diferentes, o que torna obrigatório que se faça uma abordagem crítica àquelas fontes.

As fontes primárias utilizadas são Caminha (1959 [1500]), Staden (1999 [1554]), Pigafetta (1985 [1519]) e Thevet (1978 [1555-1556]), embora este último tenha tido a veracidade questionada. Thevet chegou à França Antártica de Villegaignon em 10 de novembro de 1555 e lá permaneceu até fevereiro de 1556, momento em que retorna à Europa e escreve seu relato. De fato, trata-se de uma questão usual, à exceção de Pigafetta (1985 [1519]) e Caminha (1959 [1500]) que tinham a obrigação de o fazer *in loco*. O próprio Staden (cativo de janeiro a outubro de 1554) publicou, de memória, apenas três anos depois, em 1557. Mas o fato é que os equívocos e/ou imprecisões do capuchinho foram insistentemente assinalados por seu sucessor calvinista, Léry (1961 [1557-1558]), que já no século XVI revestiu de desconfiança as *Singularidades da França Antártica*. Honório Rodrigues (1979) sugere que o real intento de Léry era de tomar para si a primazia histórica, uma vez que ele era o historiógrafo oficial do empreendimento de Villegaignon. “(...) Ele surge inopinadamente com uma relação de viagem onde se atribui um papel importante e demonstra memória fantástica, transcrevendo discursos inteiros de Villegaignon (...)” (HONÓRIO RODRIGUES, 1979, p. 41). Seu relato aparece, e é importante frisar aqui, apenas após a morte de todos os demandantes do empreendimento francês no Brasil: Calvino, Coligny e o próprio Villegaignon; e não há menção a Léry antes de 1578. Honório Rodrigues (1979) chega a dizer, talvez com excessiva austeridade, que “(...) o plagiário torna-se o censor do que ele pilhou e a história torna-se prisioneira da legenda.” (HONÓRIO RODRIGUES, 1979, p. 41).

De fato, comparando as informações das diferentes fontes é facilmente perceptível a repetição de informações. O *ypupiara* (o monstro marinho de Cananéia), por exemplo, foi “pessoalmente avistado” por diversos autores e compõe os textos de vários dos relatos aqui utilizados. É por este motivo que se torna essencial distinguir as fontes primárias das sínteses de época secundárias. É ponto pacífico que Léry (1961 [1557-1558]) esteve no Brasil (de 7 de março de 1557 a 4 de janeiro de 1558) e tem sim uma contribuição importante enquanto cronista do século XVI. Sua obra é entendida aqui como um conjunto de informações diretas, redigidas de memória, enriquecidas pela consulta documental. Exatamente do mesmo feitio e não menos importantes são as obras de Gabriel Soares de Sousa (1879 [1587]), Fernão Cardim (1925 [1584]), Pero de Magalhães Gândavo (1964 [1572-1573]) e Frei Vicente de Salvador (2010 [1627]), este último, talvez, mais síntese do que relato.

Gândavo foi inicialmente copista na Torre do Tombo e posteriormente nomeado provedor da fazenda da capitania de Salvador da Bahia por seis anos, de 1565 a 1570, período em que residiu no Brasil. O *Tratado da Terra do Brasil* e a *História da Província de Santa Cruz* foram escritos *a posteriori*, entre 1572 e 1573 (cf. CAPISTRANO DE ABREU, 1964). As obras são aqui tomadas em conjunto, de cujas informações de interesse referem-se à curta estada em São Vicente, acrescidas das informações de consulta, elemento que delinea os reais contornos da obra. Da mesma natureza é o *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*, em que Gabriel Soares de Sousa (1879 [1587]) apresenta a síntese mais detalhada conhecida para o século XVI. Foi ele comerciante de açúcar e proprietário de engenhos reais no Recôncavo e, em 1590, nomeado Capitão-mor e Governador da Conquista e Descobrimento do Rio São Francisco. Morreu em expedição, nas cabeceiras do Rio Paraguaçu. Efetivamente as observações pessoais circunscuem-se à capitania de Salvador da Bahia, mas a síntese é rica em informações secundárias sobre toda a costa Meridional do Brasil e às águas de Morpion, que aqui interessam.

Da historiografia religiosa, sobretudo jesuítica, Fernão Cardim (1925 [1584]) foi o maior cronista (cf. CAPISTRANO DE ABREU, 1988; CALMON, 1959, RODRIGUES, 1979). Embora seu *Tratados da Terra e da Gente do Brasil* tenha sido precedido pelas volumosas obras de Nóbrega e Anchieta, o caráter historiográfico dos diversos trabalhos de Cardim o conferiram destaque. Publicadas já nas duas décadas finais do XVI, é inevitável a repetição de informações, tais como são os relatos de Gabriel Soares, Gândavo e Vicente de Salvador, este já do século XVII.

A contextualização crítica apresentada nesta seção do trabalho não tem, naturalmente, o objetivo de esvaziar a credibilidade das fontes quinhentistas. Pelo contrário, realça-se a necessidade da utilização crítica das informações justamente na busca da aproximação mais segura da náutica indígena, procurando, da forma mais clara possível, reunir os dados sobre os conhecimentos originais da navegação indígena, presentes nas fontes primárias. As sínteses baseadas em dados secundários, e que compreendem em si fontes secundárias, são acrescidas de observações *in loco*, nem sempre identificáveis, mas que reforçam os dados disponíveis e compõem o quadro geral que se busca aqui.

A NAVEGAÇÃO INDÍGENA NO SÉCULO XVI

A síntese exaustiva das fontes seissentistas, sistematizada na Tabela anexa, não foi capaz de dar conta de todas as menções às embarcações indígenas existentes, mas permitiu reunir informações que consolidam a distinção de duas grandes classes de embarcações que efetivamente navegaram as águas interiores e marítimas do Brasil Meridional: as canoas e as jangadas. Tratam-se de duas categorias ricas em especificidades náuticas, usos e tradições que materializam conjuntos de soluções culturais extremamente especializadas.

Alves-Câmara (1976 [1888]) faz referência às ideias de Paulino Nogueira para sustentar que a palavra jangada tenha sua origem etimológica no Tupi, *fian-ig-ára*. Câmara-Cascudo (2002 [1954]), quem fez a mais detalhada síntese sobre as jangadas à vela do Rio Grande do Norte, apoia-se em Ribeiro para definir que:

“(…) a jangada é de origem asiática. Na Índia os ingleses chamam-na jangar e o termo deriva da língua malaiala xangadam e mais remotamente do sânscrito san ghata, com o sentido de ligação ou união de tábuas flutuantes ou de canoas ajougadas. Os portugueses que serviam na Índia e no Brasil para cá trouxeram o vocabulário, que correspondia perfeitamente à igarapeba dos tupis (...)” (CÂMARA-CASCUDO, 2002 [1954], p. 29).

Quanto à canoa, Alves-Câmara (1976 [1888]) destaca a proximidade do vocábulo com diversas outras línguas: “Em português, espanhol e italiano canoa, em francês canot, em inglês canoe, em alemão kahn, em dinamarquês, kane, e em sueco kana.” (ALVES-CÂMARA, 1976 [1888], p. 26-27), tornando difícil precisar a origem etimológica exata. Cristóvão Colombo, por exemplo, utiiza a palavra canoa já em 1498.

Ellos tienen [en] todas las islas muy muchas canoas⁵, a manera de fustas de remo: dellas mayores, dellas menores; y algunas y muchas son mayores que una fusta de diez y ocho bancos: no son tan anchas, porque son de un solo madero; mas una fusta no terná con ellas al remo, porque van que no es cosa de creer; y con estas navegan todas aquellas islas, que son innumerables, y traen sus mercaderías. Algunas destas canoas he visto con setenta y ochenta hombres en ella, y cada uno con su remo. (COLOMBO, 1956 [1498], p. 18-19).

De qualquer forma, antes da adoção de qualquer designativo em língua indígena, empregou-se “almadia” (CAMINHA, 1959 [1500], p. 66), termo ibérico para referir-se às embarcações a remo e de pequeno porte, para descrever as embarcações indígenas da Terra *Brasilis*.

Parece mais coerente que se mantenham os nomes indígenas originais, presentes nas fontes consultadas, uma vez que o objetivo aqui é valorizar a contribuição eminentemente indígena à navegação brasileira.

DAS YGAPEBAS E PIPERIS. AS JANGADAS DE TRONCOS

A construção da *ygapeba* é simples: “(...) são três traves, atadas juntas (...)” (CAMINHA, 1959 [1500], p. 71). A fixação dos troncos se dava com o emprego de fibras de *tucum*, algodão (cf. STADEN, 1999 [1554]) “(...) ou das cascas de certas árvores. (...)” (cf. THEVET, 1978, p. 122)⁶.

De forma geral as madeiras⁷ que foram utilizadas na produção das jangadas compartilhavam uma característica que garantia sua flutuabilidade, em especial a *apeyba*; “(...) e é tão leve esta madeira, que traz um indio do mato às costas três páos d'estes de vinte e cinco palmos de comprido e da grossura da sua coxa (...)” (SOUSA, 1879 [1587], p. 200).

Aparentemente, as *piperis* tupinambás diferenciavam-se das *ygapebas* tupiniquins, sobretudo, quanto ao tamanho, como sugere o relato em Léry (1961 [1557-1558]): “Também penetram no mar e nos rios em jangadas, a que chamam piperis; são feitas de cinco ou seis paus redondos, mais grossos que o braço de um homem, e bem amarrados com cipós retorcidos...”. (LÉRY, 1961 [1557-1558], p. 130).

De forma geral, a navegabilidade é mais limitada com manobras mais lentas quando comparadas às *ygaras*, sejam elas as de cascas de árvores sejam as escavadas em troncos (monóxilas), motivo pelo qual as *ygapebas* e *piperis* não são utilizadas nas guerras. Os usos dessas embarcações estão basicamente relacionados ao transporte e à pesca

⁵ Nazzario (1999) destaca que há nos relatos de Colombo diversas palavras pertencentes ao Arawak antilhano, como canoa, tabaco, iguana, manatí, por exemplo.

⁶ Alves-Câmara (1976[1888]) sugere que os “(...) cabos usados, tanto para amura e escotas como para amarras, são feitos de embira vermelha (...)” (ALVES-CÂMARA, 1976[1888], p. 13). Não há, na bibliografia quinhentista consultada, indicação do emprego desta árvore, embora a analogia feita a partir de seu uso corriqueiro na pesca caiçara e nordestina seja muito verossímil.

⁷ Dos tipos de árvores que poderiam ter servido de toras para as *ygá-pegas*, a da *apeyba* (gênero *Apeiba*), do tupi *apê-yba*, “árvore que flutua” (CARVALHO, 1987, p. 30), foi a única diretamente referenciada.

claramente expostos em Sousa (1879 [1587]): "(...) índios pescadores e mariscadores que andam em jangadas (...)" que as constroem para "(...) pescar no mar á linha (...)" (SOUSA, 1879 [1587], p. 200).

(...) Sentados nessas jangadas, com as pernas estendidas dirigem-nas para onde querem com um bastão chato que lhes serve de remo. Como esses piperis têm apenas uma braça de comprimento e dois pés mais ou menos de largura, resistem mal às tormentas e mal podem sustentar um homem. Quando o tempo está bom e os selvagens pescam separadamente, parecem de longe, tão pequenos se vêem, macacos, ou melhor, rãs, aquecendo-se ao sol em achas de lenha soltas nas águas. Como essas jangadas, feitas à feição de órgãos, flutuam como pranchas grossas (...) (LÉRY, 1961 [1557-1558], p. 131).

IGÁT (IGÁRA/YGÁRA/YGARE), A YGARA DE CASCA DE ÁRVORE

As *ygaras*⁸ são as embarcações sobre as quais mais informações dispõe a historiografia quinhentista. É a embarcação de guerra, embora não seja este o uso exclusivo. A fabricação é ritualizada e depende de um conjunto de saberes revestidos de ancestralidade e tradição. Staden (1999 [1554]) é quem melhor descreve o processo: "Na terra deles há um determinado tipo de árvore que dão o nome de igaibira⁹. Eles destacam a casca dessa árvore de cima abaixo¹⁰, num único pedaço. Para conseguí-la inteira fazem uma armação extra em torno da árvore" (STADEN, 1999 [1554], p. 160). A construção de uma estrutura de suporte à casca é acompanhada de uma série de outras técnicas cuidadosas visando garantir a integridade da casca.

Transportam essa casca das montanhas até a beira do mar, onde ela é aquecida sobre o fogo e então dobrada para cima, tanto na parte de trás quanto na da frente. Antes disso amarram madeiras no meio para que não se distenda. É dessa maneira que fabricam barcos, nos quais até 30 homens podem ir em expedições de guerra (...) (STADEN, 1999 [1554], p. 160).

A construção das *ygaras* é ritualizada, como bem demonstra Thevet (1978 [1555-1556]): "(...) quando vão despojar as árvores de suas cascas ... Nesse dia, nada bebem nem comem. Dizem eles – e nisso acreditam firmemente que estariam sujeitos a grandes azares nas suas navegações se não procedessem desta maneira." (THEVET, 1978 [1555-1556], p. 128)¹¹.

As dimensões dessas embarcações são variáveis. Talvez por aspectos funcionais, tendo em vista a importância das atividades bélicas naquelas sociedades. De modo geral, parece que as *ygaras* de casca de árvore eram grandes o suficiente para transportar várias

⁸ De acordo com Léry (1961 [1557-1558], p. 149), os tupinambás chamavam suas embarcações de "igát", porém, como consta em nota da versão, este termo talvez seja produto de uma grafia diferente do tupi "ygá/ygára", isto é, "ygara" (canoa). O termo tupinambá designativo de "canoa" é "ygare" (cf. CARVALHO, 1987, p. 307).

⁹ O jatobá (*Hymenaea sp*) (cf. PICKEL, 1962, p. 373-375).

¹⁰ O sentido em que era retirada a casca é exatamente o mesmo relatado por Léry (1961 [1557-1558], p. 149) e Thevet (1978 [1555-1556], p. 128).

¹¹ É necessário esclarecer que nem sempre a construção das embarcações é carregada de ritualização. Jerônimo Rodrigues (1940 [1605]), embora seja fonte já do século XVII, presencia, entre os carijós do Sul (ente Paraná e Rio Grande do Sul), a construção de uma canoa enquanto atividade corriqueira: "Os dias passados estava um índio fazendo uma canôa com assaz de trabalho, por ser só..." (RODRIGUES, 1940 [1605], p. 231).

peças. Sobre as *igát* ou *ygare* tupinambás, Thevet (1978 [1555-1556]) tem o relato mais modesto quanto às suas dimensões, declarando que mediam “(...) de 5 ou 6 braças de comprimento e 3 pés de largura” (THEVET, 1978 [1555-1556], p. 128). Staden (1999) diz que possuíam a “(...) grossura de um polegar, tendo mais ou menos 4 pés de largura e 40 pés de comprimento, algumas ainda mais longas, outras mais curtas (...)” (STADEN, 1999, p. 160) e carregavam até 30 homens; já Léry (1961 [1557-1558], p. 149) afirma que poderiam carregar até 50 guerreiros.

Dentro d’água as *ygaras* eram estimadas pelo controle, velocidade e resistência a impactos no casco. Sobre as propriedades náutica das *ygat* tupinambá, Léry (1961 [1557-1558]) relata que os indígenas ficam “(...) todos de pé empunhando um remo achatado nas pontas e que seguram pelo meio. As barcas, chatas como são, calam pouca água, tal qual uma tábua, e são muito fáceis de dirigir e manejar” (LÉRY, 1961 [1557-1558], p. 149). Thevet (1978 [1555-1556]) escreve que não interessava aos tupinambás “(...) construir embarcações mais sólidas, pois não conseguiriam manobrá-las com a necessária habilidade quando se tratasse de fugir dos inimigos ou então de persegui-los” (THEVET, 1978 [1555-1556], p. 28). Cardim, (1925 [1584]) sobre a navegação de uma *ygara* de casca de árvore, pontua:

Ao 3º dia navegamos todo o dia por um rio de agua doce deitados em uma canôa de casca de arvore em a qual alem do facto iam até 20 pessoas: íamos voando a remos, e da borda da canôa até á agua havia meio palmo e ainda que não havia perigo de darmos à costa não faltava um não pequeno, que era dar nos páus e ás vezes dando a canôa com grande ímpeto ficava atravessada. Era necessario guardar o rosto e os olhos; porém a navegação é graciosa por o ser a embarcação e o rio mui alegre (...). (CARDIM, 1925 [1584], p. 353).

Aparentemente, no entanto, essas embarcações também eram mais suscetíveis ao naufrágio. Léry (1961 [1557-1558], p. 149) sinaliza que não suportavam alto mar nem as tempestades. Gândavo (1964 [1572-1573]) diz que:

(...) se acomodam muito ás ondas e sam mui ligeiras, ainda que menos seguras; porque se se alagam vam-se ao fundo, o que nam têm as de páo que de qualquer maneira sempre endam encima da água. E quando acontece alagar-se alguma os mesmos Indios se lançam ao mar e a sustentam até que a acabam d’esgotar, e outra vez se embarcam nella e tornam a fazer sua viagem. (GÂNDAVO, 1964 [1572-1573], p. 59).

De todo modo, como já foi dito sobre as canoas em geral, é certo que os indígenas empreendiam grandes viagens em suas *ygaras* de casca e, quando entrava água pelas frestas da canoa, retiravam-na “(...) com o auxílio de uma pequena vasilha feita de casca de certo fruto do qual extraem a polpa¹²” (THEVET, 1978 [1555-1556], p. 128). Staden (1999 [1554]) aponta que os tupinambás, remando rápida e constantemente, “percorriam a distância que quisessem” (STADEN, 1999 [1554], p. 160). Thevet (1978 [1555-1556], p. 128) relata ainda que os indígenas viajavam da França Antártica (Baía da Guanabara) e se deslocavam por mar até as terras de Morpion em apenas um dia. De fato, é comum na historiografia encontrar a estimativa de deslocamento diário a bordo cobrindo cerca de 10 milhas.

¹² Como aponta Pickel (1962, p. 381-383), as cabaças e cuias procediam respectivamente da *Lagenaria siceraria* e a *Crescentia cuietê*.

YGAR'-ETÉ/YBIRÁ-IGARA/YGAR'UPA-TYBA, AS CANOAS MONÓXILAS

As canoas monóxilas são embarcações de “(...) um páo só”, como descritas pelos cronistas do século XVI. Há também para estas designativos próprios em tupi antigo: *ybirá-ygara*, a “(...) canoa feita de tronco inteiriço” da árvore *ibiraigara*¹³ (CARVALHO, 1987, p. 304); *ygar'-eté* (“canoa legítima”), a “canoa de madeira” / de *ypé-ygara*, “casca de árvore escavada” (CARVALHO, 1987, p. 307; 310); *ygar'upa-tyba*, “canoa de madeira” (CARVALHO, 1987, p. 307).

O processo construtivo dessas embarcações também se iniciava no planejamento e empreendimento da busca das matérias-primas, que poderiam ser o tronco do cedro¹⁴ (CADRIM, 1925 [1584], p. 348), da *ubiragara* (SOUSA, 1879 [1587], p. 201) ou do vinhático, que os indígenas chamavam de *sabigeguba*¹⁵ (SOUSA, 1879 [1587], p. 192). Cardim (1925 [1584], p. 348) relata que os indígenas faziam canoas largas e compridas que podiam carregar toneladas. Sobre o trabalho em vinhático, conforme Sousa (1879 [1587]), a “(...) madeira é amarela e doce de lavrar (...)” e os troncos grandes “ (...) pela maior parte são ôcos por dentro, dos quaes se fazem canôas tão compridas como galeotas (...)” (SOUSA, 1879 [1587], p. 192).

Das três alusões a madeiras específicas, apenas sobre o jatobá (“*ubiragara*”) constam maiores informações quanto ao processo de fabricação das embarcações. Segundo Sousa (1879 [1587]), as *ygaras* de jatobá (*ibiraigara*), *ybirá-ygaras*, são fáceis e rápidas de se fazer “(...) por não ter dura mais que a casca e o amago é muito molle e tanto que dous indios em tres dias tiraram com suas fouces o miolo todo (...)” (SOUSA, (1879 [1587], p. 201). Sobre esta mesma etapa construtiva, Pigafetta (1985 [1519]) é mais descritivo quando diz que o tronco “(...) é tornado ôco por meio de pedra cortante, usada em lugar das ferramentas de ferro (...)”. Quando terminam de cavar “ (...) fica a casca só, que lhe serve de canoas (...)” (PIGAFETTA, 1985 [1519], p. 58) e, por vezes, foram chamadas pelos cronistas de canoas de casca, o que dificulta a distinção em relatos em que não constam maiores detalhes quanto à aparência ou modo de confecção.

No que tange à capacidade de transporte, algumas canoas monóxilas podem carregar “(...) cem quintaes de qualquer cousa, e outra muito mais” (SOUSA, 1879 [1587], p. 348). Quanto ao formato, Gândavo (1964 [1572-1573]) diz que “(...) são feitas à maneira de lançadeiras de tear, de hum só páo em cada uma das quaes vão vinte, trinta remeiros (...)” (GÂNDAVO, 1964 [1572-1573], p. 58), lotação postulada também por Cardim (1925 [1584], p. 348) e Sousa (1879 [1587], p. 201; 292). Por sua vez, Pigafetta (1985 [1519], p. 58) e Vicente de Salvador (2010 [1627], p. 77) escrevem que essas embarcações podiam transportar até 40 pessoas, isto é, 20 remeiros por banda.

Igualmente empregadas para a navegação marítima por longas distâncias, estas *ygaras* eram menos propensas ao naufrágio que as de casca (GÂNDAVO, 1964 [1572-1573], p. 58-59).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Lima (1991, 1995) demonstrou que a ocupação das ilhas marítimas, ao largo da costa, apenas foi possível para sociedades navegadoras posicionando o domínio das águas

¹³ Segundo Pickel (1962, p. 373-375), trata-se também do jatobá (*hymenaea* sp), isto é, da mesma planta que Gabriel Soares de Sousa (1879 [1587], p. 201) chama de “*ubiragara*” e Hans Staden (1999 [1554], p. 160) de “*igaibira*”.

¹⁴ O “cedro” de que falam os cronistas provavelmente é uma planta do gênero *Cedrela*, como sugere Varnhagen em suas notas à edição consultada de Sousa (1879 [1587], p. 353) e Souza (1839 [1532-1533], p. 41).

¹⁵ Com base nas características descritas, parece ser a *Plathymenia reticulata*.

em lugar de destaque. Somam-se aos sambaquis insulares de Macaé e Angra dos Reis os notáveis sítios rupestres das ilhas de Santa Catarina, como Campeche e Florianópolis (COMERLATO, 2005). Tenório (2003) colocou a navegação no centro da sociabilidade ao propor uma complexa rede de trocas entre os sambaquis da Angra dos Reis e Ilha Grande, a qual teria durado por dois milênios. Atualmente parece consenso que as populações indígenas costeiras constituíam sociedades para as quais o domínio das águas é elemento estruturante, sejam elas marítimas (*cf.* CALIPPO, 2011b), sejam costeiras (*cf.* WAGNER e SILVA, 2014).

Em que pese as grandes sínteses históricas tenham se mostrado míopes, a ancestralidade indígena nunca foi negada. O interesse foi apenas deslocado para a emblemática contribuição tecnológica de Sagres aos mares brasileiros. A pesquisa conduzida até aqui procurou, em contrapartida, valorizar a contribuição indígena na navegação brasileira a partir de um resgate etnohistórico e historiográfico. A proposta foi isolar os elementos exclusivamente indígenas na ampla produção bibliográfica que vê, nas embarcações tradicionais do Brasil Meridional, a síntese náutica do Velho Mundo. Sem dúvidas é mais do que isso. Embora perecíveis, como bem pontuou Alves-Câmara (1976 [1888]), estas tecnologias indígenas das *ygapebas*, *piperis*, *ygaras* ou *ygaretés* permaneceram (e permanecem) nas tradições náuticas das comunidades pescadoras que ocupam o litoral desde o Brasil Colônia.

Embora se tenha reunido os dados acerca dos tipos de embarcações, das técnicas construtivas, da náutica e de seus usos, algumas considerações ainda precisam ser postas. A distinção clara entre as *ygapebas* e *piperis* de um lado e as *ygaras* e *ygaretés* de outro é muito mais nítida aqui do que nas fontes originais.

De fato, parece que as *piperis* correspondem às jangadas tupinambás, enquanto as *ygapebas* são as jangadas tupiniquins. Mas esta distinção se turva quando se toma as obras de síntese do século XVI, como Sousa (1879 [1587]) e Vicente de Salvador (2010 [1627]), que utilizam os vocábulos como sinônimos e, além disso, fazem-os representativos de todas as jangadas costeiras (do Amazonas ao Prata). Os usos são geralmente referidos aos tempos de paz, em que a pesca em áreas interiores e/ou rasas se dá. A navegabilidade é limitada, com manobras lentas e deslocamento pesado.

As *ygaras* e *ygaretés* são, em verdade, a mesma categoria de embarcação, diferenciadas unicamente pela técnica de construção. As *ygaras* são obtidas através de cascas de árvores, em processo ritualizado e significado que envolve jejum, inclusive. As *ygaretés* são as monóxilas, esculpidas “de um páo só” com o uso de enxós líticas. Estas são as embarcações de guerra. Ágeis, velozes e com capacidade de transporte de dezenas de guerreiros. São as que navegam em longas cabotagens, a até duas milhas mar adentro. Possuem maior navegabilidade e se comportam melhor nas ondas e viradas de tempo. São também registradas em cenas de pesca, dentro e fora das barras e, até, em atividades lúdicas. “Os meninos da aldêa tinham feito algumas ciladas no rio, as quaes faziam a nado... e faziam outros jogos e festas n'agua a seu modo mui graciosos, umas vezes tendo a canoa, outras mergulhando por baixo e saindo em terra (...)” (CARDIM, 1925 [1584], p. 340-341).

Talvez, os passos futuros para a continuidade desta pesquisa sejam isolar, um pouco mais, os dados originais, separando as fontes e relatos por cada parcialidade indígena: particularizar ainda mais ao invés de procurar uma compreensão de conjunto. Talvez, valha ainda o esforço de expandir a base de dados para as fontes holandesas do século XVII, ou, mantendo-se no século XVI, correlacionar os dados do Brasil Meridional com o Prata quinhentista. Este foi um trabalho inicial de aproximação ao tema, como fica evidente nas páginas acima. Muito há ainda para ser feito no sentido da valorização material e imaterial da navegação indígena das águas de Morpion.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGOSTINHO, Pedro. *Embarcações do Recôncavo, um estudo de origens*. Salvador: Oiti-OAS, 2011[1973], 160p.
- ALVES-CÂMARA, Antonio. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Brasiliana, 1976 [1888]. 143 p.
- BORGES, Caroline. *Analyse archéozoologique de l'exploitation des animaux vertébrés par les populations de pêcheurs-chasseurs-cueilleurs des sambaquis de la Baixada Santista, Brésil, entre 5000 et 2000 BP*. 2015. Tese (Doutorado em Zooarqueologia). Muséum National d'Histoire Naturelle. Paris-França. 2015.
- BRANDENBURGER, Clemente. *A Nova Fazeta da Terra do Brazil, Newen zeytung auss presillg landt, 1515*. Texto, tradução, glossário, comentário. São Paulo, 1922
- CALIPPO, Flávio Rizzi. O surgimento da navegação entre os povos dos sambaquis: argumentos, hipóteses e evidências. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*, [S. l.], n. 21, p. 31-49, 2011a.
- CALIPPO, F. Sociedade Sambaqueira, Comunidades Marítimas. *Revista de Arqueologia*. 24(1), 82-101p, 2011b.
- CÂMARA-CASCUDO, Luís da. *Jangada: uma pesquisa etnográfica*. São Paulo: Global, 2002 [1954].
- CAMINHA, Per Vaz de. Carta de Pero Vaz de Caminha Escrita do Porto Seguro de Vera Cruz. In: POMBO, Rocha. *História do Brasil*, Vol 1. Rio de Janeiro: José Olympo, 1959[1500]. 64-83pp.
- CAPANEMA, Guilherme. Os Sambaquis. In: CAPANEMA, Guilherme; NOGUEIRA, Baptista; RODRIGUES, João Barbosa. *Ensaio de Sciencia por Diversos Amadores*. Rio de Janeiro: Brown & Evaristo Editores, 1876. 79-91p.
- CAPISTRANO DE ABREU, João. *Capítulos da História Colonial*. São Paulo: Itatiaia, 1988, 295p.
- CARDIM, Fernão. *Tratados da terra e gente do Brasil: introduções e notas de baptista caetano, capistrano de abreu e rodolpho garcia*. Rio de Janeiro: J. Leite & Cia, 1925. 434 p.
- CARVALHO, Moacyr Ribeiro de. *Dicionário tupi (antigo) português*. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1987. 314 p.
- COMERLATO, Fabiana. *As Representações Rupestres no Litoral de Santa Catarina*. Tese (Doutorado), PUCRS, Porto Alegre. 2005.
- EREMITES DE OLIVEIRA, Jorge. *Guató. Argonautas do Pantanal*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996. 179 p.
- FIGUTI, Levy. O homem pré-histórico, o molusco e o sambaquis: considerações sobre a subsistência dos povos sambaquianos. *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP*, n. 3, p. 67-80, 1993.
- FRANCO, Teresa. Prehistoric fishing activity in Brazil: a summary. In: Plew, M. (ed.) *Explorations in American archeology: essays in honor of Wesley R. Hurt*. United States of America: University Press of America. 1998, p. 7-36.
- GÂNDAVO, Pero de Magalhães. *História da Província de Santa Cruz e Tratado da Terra do Brasil*. Com introdução e comentários de João Capistrano de Abreu. São Paulo: Obelisco, 1964[1572-1573]. 95 p.

- GONZALEZ, Manoel. *Tubarões e Raias na Pré-História do Litoral de São Paulo*. Tese (Doutorado em Arqueologia). MAE/USP, 2005.
- LÉRY, Jean de. *Viagem à terra do Brasil: tradução integral e notas de sérgio milliet segundo a edição de paul gaffárel com colóquio na língua brasílica e notas tupinológicas de plínio ayrosa*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1961[1557-1558]. 220 p.
- LIMA, Tânia. *Dos Mariscos aos Peixes: um estudo zooarqueológico de mudança de subsistência na pré-história do Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo. 1991.
- LIMA, Tânia. Ocupações Pré-Históricas em Ilhas do Rio de Janeiro. In: BELTRÃO, M. *Arqueologia do Estado do Rio de Janeiro*. Niterói: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1995, p. 95-104.
- MESQUITA, João. *Embarcações Típicas da Costa Brasileira*. São Paulo: Terceiro Nome, 2009, 262p.
- FERNANDES, Duarte. Livro de viagem da Não Bretoa ao Cabo Frio (em 1511) por Duarte Fernandes. In: VARNHAGEN, Francisco de. *Coletânea de Documentos Avulsos*. Rio de Janeiro: Tipografia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1839.
- NÓBREGA, Manoel de. Cartas Avulsas. In: LEITE, Serafim. *Novas cartas jesuíticas (de Nóbrega a Vieira)*. São Paulo: Brasiliana 1940, 51-92p.
- PIGAFETTA, Antônio. *A Primeira Viagem ao Redor do Mundo*. Diário da Expedição de Fernão de Magalhães. Porto Alegre: L&PM, 1985[1519]. 202p.
- PICKEL, Bento José. Etnobotânica do primeiro livro sobre os ameríndios: identificações das plantas do livro de Hans Staden. *Revista de História*, v. 25, n. 52, p. 351-385, 1962.
- Relação do Piloto Anônimo. In: PEREIRA, Paulo Roberto. *Os Três Únicos Testemunhos do Descobrimento do Brasil*. Rio de Janeiro: Lacerda, 1999, 73-79p.
- RODRIGUES, Jerônimo. A missão dos carijós – 1605-1607. In: LEITE, Serafim. *Novas cartas jesuíticas (de Nóbrega a Vieira)*. São Paulo: Brasiliana, 1940, 196-246 p.
- HONÓRIO RODRIGUES, José H. *História da História do Brasil, 1ª parte, historiografia colonial*. São Paulo: Editora Nacional, 1979, 534p.
- SALVADOR, Frei Vicente do. *História do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 2010[1627]. 582 p.
- SELLING, Theodor Jr. *A Bahia e seus Veleiros, uma tradição que desapareceu*. Rio de Janeiro: SDMRJ, 1976, 116p.
- SILVA, Lucas. *Pescadores da Barra do João Pedro, um estudo etnoarqueológico*. 2012. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil, 2012.
- SILVA, Lucas. Com vento a lagoa vira mar: uma etnoarqueologia da pesca no litoral norte do RS. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*, Belém, v. 10, n. 2, p. 537- 547, maio-ago. 2015.
- SILVA, Lucas. A fluidez das relações materiais. Uma arqueologia com os pés na água. *Revista de Arqueologia - Sociedade de Arqueologia Brasileira*, v.32, n.1, p.108-128, 2019.
- SLOCUM, Joshua. *A Viagem do Liberdade*. São Paulo: Planeta, 2005,156p.

- SMARCEVSKI, Lev. *Graminho, a alma do saveiro*. Salvador: Odebrecht, 1996, 147p.
- SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*: edição castigada pelo estudo e exame de muitos codices manuscritos existentes no brasim, em portugal, hespanha e frança, e acrescentada de alguns commentarios á obra por francisco adolpho de varnhagen. 2. ed. Rio de Janeiro: Typographia de João Ignacio da Silva, 1879[1587]. 382p.
- SOUZA, Pero Lopes de. Diário da navegação da armada que foi a terra do Brasil em 1530, sob a Capitania-Mór de Martin Affonso de Souza, escrito por seu irmão Pero Lopes de Souza. In: VARNHAGEN, Francisco de. *Coletânea de Documentos Avulsos*. Rio de Janeiro: Tipografia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1839
- STADEN, Hans. *A Verdadeira História dos Selvagens, Nus e Ferozes Devoradores de Homens*. Rio de Janeiro: Dantes, 1999[1554], 190p.
- TENÓRIO, Maria Cristina. *O lugar dos aventureiros: identidade, dinâmica de ocupação, e sistema de trocas no litoral do Rio de Janeiro há 3.500 anos antes do presente*. Tese (Doutorado), PUCRS, Porto Alegre. 2003.
- THEVET, André. *Singularidades da França Antártica, a que outros chamam de América*. São Paulo: Itatiaia, 1978[1555-1556]. 271 p.
- VERÍSSIMO, José. *A pesca na Amazônia*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1970[1895].
- WAGNER, Gustavo; SILVA, Lucas. Prehistoric maritime domain and Brazilian shellmounds. *Archaeological Discovery*, v. 2, n.1, p. 1-5, jan. 2014.
- WAGNER, Gustavo; SILVA, Lucas. A pesca e o pescador: por uma haliêutica historicizada. *Oficina do Historiador*, Porto Alegre, v. 13, n. 1, p. 1-6, jan.- jun. 2020.
- WAGNER, Gustavo; SILVA, Lucas. Outros Pesqueiros: Considerações Sobre a Pesca, o Pescador e o Ambiente no Sul do Brasil. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências. Humanas*. Belém, v. 16, n. 1, p. 1-12, 2021a.
- WAGNER, Gustavo; SILVA, Lucas; HILBERT, Lautaro. O Sambaqui do Recreio: geoarqueologia, ictioarqueologia e etnoarqueologia. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências. Humanas*. Belém, v. 15, n. 2, p. 1-12, 2020.