

EMBARCAÇÕES E NAVEGAÇÃO AMERÍNDIA NOS LITORAIS QUINHENTISTAS: COM QUANTOS PAUS SE FAZIA UMA YGARA?

JEFFERSON FOSTER DA SILVA¹
GUSTAVO PERETTI WAGNER²

¹Universidade Federal de Pelotas – foster.dasilva@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – gustavo.wagner@ufpel.edu.br

1. INTRODUÇÃO

O Brasil detém boa parte do patrimônio naval da humanidade, acervo que reúne tradições americanas, africanas, norte-europeias, ibéricas, mediterrâneas e asiáticas (IPHAN, 2011). Contraditoriamente, entretanto, os conhecimentos construídos acerca das contribuições ameríndias, nativas da região, à rica náutica nacional foram ainda pouco aprofundados. Estas, as embarcações e demais materialidades náuticas eminentemente indígenas bem como os conhecimentos, práticas e ações sociais a estas associadas, são os objetos da pesquisa que se apresenta.

De modo geral, pode-se dizer que salvo a ainda obra de referência na temática (ALVES-CÂMARA, 1976 [1888]), o trabalho que antecede esta produção (WAGNER; FOSTER DA SILVA, 2022) e algumas poucas contribuições geralmente empreendidas sob escopo menos abrangente (BORREGO et al., 2019; LINS; RIOS, 2016; LIMA; SOUSA, 2021), desde o século XIX as embarcações indígenas, “*ygara*s” em tupi antigo^{1 2} (CARVALHO, 1987, p. 317; NAVARRO, 2019, p. 525), tiveram sua diversidade e importância minimizadas frente ao protagonismo historicamente concedido às tecnologias herdadas do Velho Mundo (CÂMARA-CASCUDO, 2002[1954]; SELLING, 1976). Não obstante, outro aspecto a ser considerado é a excepcionalidade dos achados de vestígios diretos da navegação tradicional indígena, o que parece ter restringido em certa medida os interesses acadêmicos.

Diante destas lacunas, nas próximas páginas são expostos os resultados parciais de uma pesquisa de cunho arqueológico e etnohistórico que, vinculada ao projeto “Arqueologia da costa atlântica: geoarqueologia, haliêutica e vida material na longa duração”³, tem por objetivo reunir e sistematizar as informações

¹ O tupi antigo é uma língua extinta classificada enquanto pertencente à família linguística tupi-guarani do tronco Tupi (CARVALHO, 1987; NAVARRO, 2019). No século XVI, falantes do tupi antigo, tupinambás, tupiniquins, caetés, potiguaras, dentre outros, tinham por território quase toda a extensão do litoral atlântico brasileiro, excetuando os territórios carijós, nação falante do guarani clássico/antigo, e de povos sem filiação linguística e/ou linguisticamente classificados como não tupi, como os aimorés (NIMUENDAJÚ, 2017).

² A palavra “*ygara*”, apesar de passível de comparabilidade imediata (CARVALHO, 1987, p. 317; NAVARRO, 2019, p. 525), provavelmente define uma categoria de coisas constituída com base em critérios distintos dos empregados pelos ocidentais ao definir o que se entende por “embarcação” e “canoa”, termos que por sua vez também não são equissignificantes. Sobre isto, COSTA (1976, p. 189) escreve em seu “Vocabulário Pernambucano” que “*ygara*” advém de “(...) *yg-yara*, isto é, que domina ou mora n’água, fluctua ou sobrenada(...)”. Fato é que no passado embarcações muito distintas foram referenciadas por termos relativos à “*ygara*” por nações falantes do tupi antigo, os povos que dominavam os litorais quinhentistas, o que embasou neste trabalho a adoção deste termo em equissignificância à palavra “embarcação” e não “canoa”. De modo semelhante, o termo equivalente a “*ygara*” em guarani clássico parece ter sido “*igá. r.*”, “canoa” (MONTROYA, 1876[1639], p. 173).

³ Sob coordenação do Prof. Dr. Gustavo Peretti Wagner, este projeto se dedica a estudar a haliêutica indígena e o povoamento do Brasil Meridional, tendo por finalidade a compreensão da navegação como elemento estruturante da coesão social historicizado enquanto fenômeno social de longa duração.

disponíveis sobre a navegação eminentemente indígena que foi empreendida na região correspondente a atual costa atlântica brasileira.

METODOLOGIA

A pesquisa que se apresenta tem natureza descritiva e procede por meio dos procedimentos de análise bibliográfica e documental, tendo por fontes principais os documentos primários e secundários redigidos no séc. XVI. Dadas as características e limitações impostas pela natureza dos objetos e das fontes escolhidas para abordá-los, os recortes espaciais e cronológicos, respectivamente as águas interiores e o mar raso⁴ compreendidas no atual litoral atlântico brasileiro e o século XVI, foram estipulados a fim de facilitar a identificação dos elementos que são de fato indígenas das náuticas retratadas e possibilitar a abordagem do fenômeno em distintas escalas.

Na abordagem crítica das fontes, além dos procedimentos e preocupações basilares à produção histórica (KARNAL; TATSCH, 2009) é empregado o método etnohistórico (SILVA, 2018), visto que o que se propõe é um esforço interdisciplinar à serviço da construção da história indígena de longa duração (CORRÊA, 2013). Neste sentido, existe também um interesse na apropriação e reprodução dos designativos indígenas das embarcações. Na prática, isto se dá através da identificação, levantamento e comparação dos termos nativos disponíveis nos documentos históricos e dicionários de tupi antigo (CARVALHO, 1987; NAVARRO, 2019) com as características dos artefatos náuticos concebidos através do registro histórico.

O tratamento dado aos documentos históricos consiste basicamente na abordagem crítica e identificação, levantamento e sistematização de elementos relevantes para a compreensão do objeto. A construção dos dados se dá com o uso de planilhas com modelos previamente elaborados, onde os relatos relevantes são transcritos tal qual se apresentam nas fontes e classificados conforme os elementos que dispõem⁵. Construídos, os dados são então cruzados a fim de responder as perguntas de pesquisa, modo pelo qual se dá a construção de conhecimentos sobre o objeto.

2. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Entre fontes primárias e secundárias, até o momento foram analisados mais de 15 documentos históricos. A abordagem dos objetos deu-se inicialmente no âmbito do litoral sul e sudeste, as águas de Morpion, cujos resultados já foram publicados (WAGNER; FOSTER DA SILVA, 2022).

Em Morpion foi constatado que os indígenas construíam e utilizavam basicamente duas grandes classes de *ygaras*: as canoas e jangadas. A diversidade tecno-tipológica, morfológica e dimensional interna percebida em ambos os grupos permitiu a inferência de subcategorias. Para cada subcategoria delimitada, foi

⁴ As “águas interiores”, corpos e cursos d’água situados no interior continental, e o “mar raso”, faixa oceânica próxima em que a “terra firme” é ainda visível a olho nu, foram amplamente explorados pelas populações indígenas mediante cabotagem desde tempos imemoriáveis. Com base nas informações disponíveis até o momento, parece que a conquista do “mar de fora”, distante da costa, só foi empreendida a partir do século XVI, quando se dá a adoção de tecnologias estrangeiras (WAGNER; FOSTER DA SILVA, 2022, p. 123).

⁵ Exemplos das variáveis de classificação são as matérias-primas, processos construtivos, morfologia e dimensão das embarcações, tipo de náutica e atribuição etnohistórica à coletivos específicos.

encontrado um designativo em tupi antigo passível de comparabilidade imediata com o que lhe foi dado em português⁶.

Neste contexto, no grupo das canoas foram percebidos dois tipos distintos de *ygaras*: as canoas de casca, *ypé-ygaras*, e as canoas monóxilas, *ybirá-ygaras*. A principal distinção entre elas, como sugere a nomenclatura proposta aos tipos, se situa no processo construtivo, o que por sua vez resultava em grandes diferenças no que tange às características físicas e de navegabilidade. Ambos os tipos de *ygara*, entretanto, foram descritos com certa diversidade dimensional, embora conste nos documentos que algumas, enormes, podiam transportar mais de 20 pessoas e toneladas de quaisquer coisas que se desejasse. Ambos eram veículos utilitários, empregados em atividades econômicas como a pesca e no transporte de pessoas e coisas em curtas, médias e longuíssimas distâncias, e bélicos, quando, às dezenas, quicá centenas, algumas pintadas, outras emplumadas, protagonizaram memoráveis batalhas.

Quanto às jangadas, *ygapebas*, foram constatadas distinções entre as que eram tradicionalmente construídas pelos tupinambás, que segundo Léry (1961 [1557-1558], p. 130) estes chamavam de “*piperis*”, e tupiniquins. As *ygapebas* tupiniquins eram feitas a partir de “(...) três traves, atadas juntas (...)” (CAMINHA, 1959 [1500], p. 71). Os troncos eram amarrados entre si com fibras de tucum, algodão (cf. STADEN, 1999 [1554]) “(...) ou das cascas de certas árvores. (...)” (cf. THEVET, 1978, p. 122), e possuíam cerca de 6 metros de comprimento. As *ygapebas* tupinambás eram “(...) 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). Quanto às dimensões, tinham “(...) apenas uma braça de comprimento e dois pés mais ou menos de largura (...)” (LÉRY, 1961 [1557-1558], p. 131). De modo geral, apesar das suas diferenças internas, as jangadas de troncos eram embarcações de navegabilidade limitada se comparadas às canoas, portanto geralmente não tinham aplicação bélica. Eram empregadas em contextos pacíficos, na pesca e no empreendimento de pequenas viagens, como a transposição de corpos e cursos d’água.

Atualmente tem-se dado prosseguimento à busca de informações e construção dos dados, desta vez no âmbito do litoral oriental brasileiro. Novos elementos vislumbrados nesse escopo são as *ygaras* de junco, as *piripiri-ygaras*, até então não registradas no litoral meridional quinhentista. O atual estado do conhecimento sobre estes objetos não permite sua classificação, então ainda não se sabe se pertencem ao grupo das canoas, das jangadas ou então se dispõem elementos excludentes suficientes para a definição de uma nova classe de *ygara*.

3. CONCLUSÕES

A pesquisa apresentada tem produzido uma quantidade significativa de dados. A sistematização destes, já realizada no que tange o litoral meridional, representa certamente uma das maiores contribuições ao conhecimento das náuticas e

⁶ O designativo “*ypé-ygara*” pode ser comparado diretamente com “embarcação (*ygara*) de casca de árvore (*ypé*)” (CARVALHO, 1987, p. 310; NAVARRO, 2019, p. 525; 530); o que se entende por canoa monóxila, um tipo de canoa construída em um único troco inteiriço de árvore, era chamada pelos indígenas de “*ybirá-ygara*”, isto é, embarcação (“*ygara*”) de madeira/pau (“*ybirá*”) (CARVALHO, 1987, p. 302; 304; NAVARRO, 2019, p. 520; 525); algumas jangadas eram chamadas “*ygá-peba*”/“*ygapeba*” (WAGNER; FOSTER DA SILVA, 2022), embarcação (“*ygá*”/“*ygara*”) larga/chata/achatada (“*peba*”) (CARVALHO, 1987, p. 238; 306; NAVARRO, 2019, p. 376; 525), outras de “*piripiri-ygara*”, embarcação de junco (“*piripiri*”/“*peri*”/“*piri*”) (CARVALHO, 1987, p. 245; NAVARRO, 2015, p. 388; 525).

embarcações eminentemente indígenas empregadas no passado. Aliada a esta contribuição, a apropriação e reprodução dos designativos indígenas tende a aproximar os objetos dos sujeitos e fortalecer o reconhecimento das contribuições destes povos à constituição do rico acervo náutico nacional.

A nível de hipótese, considerando que apenas uma fração do escopo geográfico da proposta foi explorado, serão definidos novos tipos de *ygara* e expandidos os conhecimentos disponíveis a respeito dos já elencados.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES-CÂMARA, A. **Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil**. São Paulo: Brasiliana, 1976 [1888].
- BORREGO, M. A. de M. et al. Trajetória e reconstituição digital de uma canoa do Museu Paulista – USP. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, [S. l.], v. 27, p. 1-41, 2019.
- CÂMARA-CASCUDO, L. da. **Jangada: uma pesquisa etnográfica**. São Paulo: Global, 2002 [1954].
- CAMINHA, P. V. de. Carta de Pero Vaz de Caminha Escrita do Porto Seguro de Vera Cruz. In: POMBO, R. **História do Brasil**, Vol 1. Rio de Janeiro: José Olympo, 1959[1500]. 64-83p.
- CARVALHO, M. R. de. **Dicionário tupi (antigo) português**. Salvador: Empresa Gráfica da Bahia, 1987.
- CORRÊA, A. A. Longue durée: história indígena e arqueologia. **Ciência e Cultura**, v. 65, n. 2, p. 26-29, 2013.
- COSTA, F. da. **Vocabulário pernambucano**. Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1976.
- IPHAN. **Projeto Barcos do Brasil: origens, parceiros e perspectivas**. Brasília: Iphan, 2011.
- LÉRY, J. 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].
- LIMA, A.; SOUSA, R. M. de. Povos indígenas da Amazônia: do caminho da canoa à ressignificação das culturas e línguas. **Tellus**, p. 31-52, 2021.
- MONTOYA, A. R. de. **Arte, bocabulario, tesoro y catecismo de la lengua guaraní**. Leipzig. Julio Platzmann, 1876 [1639].
- LINS, M.; RIOS, C. Canoas monóxilas da Lagoa de Extremoz, RN, Brasil. **Fundamentos**, v. 13, p. 94-107, 2016.
- NAVARRO, E. de A. **Dicionário de tupi antigo: a língua indígena clássica do Brasil**. São Paulo: Global, p. 573, 2019.
- NIMUENDAJÚ, C. **Mapa etno-histórico do Brasil e regiões adjacentes**. Brasília: IPHAN, IBGE, 2.ed., 2017.
- SELLING, T. Jr. **A Bahia e seus Veleiros, uma tradição que desapareceu**. Rio de Janeiro: SDMRJ, 1976.
- SILVA, M. de M. Possibilidades e Perigos da Etno-história. **Revista Discente Ofícios de Clio**, v. 3, n. 4, p. 53, 2018.
- STADEN, H. **A Verdadeira História dos Selvagens, Nus e Ferozes Devoradores de Homens**. Rio de Janeiro: Dantes, 1999[1554].
- WAGNER, G; FOSTER DA SILVA, J. Navegação indígena nas águas de Morpion. **Revista de Arqueologia**, v. 35, n. 2, p. 121-135, 2022.