

Navegação ameríndia: perspectivas cruzadas entre Caribe e Alto Rio Negro

Costantino Nicolizas¹

Doutor em Antropologia Social/École de Hautes Études en Sciences Sociales – Paris

<https://orcid.org/0009-0007-7161-3874>

costantino.nicolizas@gmail.com

A antropologia americanista do pós-guerra nos ensina que as culturas indígenas da América produziram e continuam a produzir artefatos cujo estudo é susceptível de exigir não só uma análise centrada na sua função, mas também em relação às estruturas semânticas de que estes mesmos artefatos são o suporte e a expressão. Favorecendo o princípio de “causalidade semântica” contra o de “causalidade funcional” (Désveaux, 2001: 19), propomos, neste artigo, contribuir para o estudo da cultura material ameríndia em um contexto geográfico americano abrangente, tendo por foco as regiões do Caribe e do Alto Rio Negro (noroeste amazônico). Dessa forma, tentaremos por em diálogo duas disciplinas “primas”, isto é, a antropologia e a arqueologia.

Mesmo se fragmentários, os abundantes relatos históricos europeus dos séculos XVII e XVIII sobre o Caribe indígena falam da existência de várias comunidades que souberam fazer do elemento aquático o centro do seu universo social e econômico; nenhuma interconexão nem colonização geográfica poderia ter sido realizada sem o domínio técnico da hidrografia. Estes registros históricos nos informam sobre uma rede de trocas abundantes e regulares como produto das capacidades de navegação das populações indígenas, bem como sobre o conseqüente valor civilizacional da canoa no estabelecimento de importantes relações insulares marítimas em termos de manutenção e renovação de espaços e esferas de interação (Bérard 2007 ; Hofman et al. 2007).

A análise antropológica das embarcações ameríndias do Caribe nos permitirá, no entanto, reconsiderar certos lugares-comuns no que diz respeito ao princípio da difusão

1 Pesquisador colaborador – ANR “Les carnets nambikwara de Lévi-Strauss” (EHESS – Paris).

em antropologia em sua relação com a materialidade. Levantando diferentes problemas de interpretação, o nosso objetivo consistirá, mais especificamente, em questionar certas definições relacionadas à mobilidade e às capacidades técnicas das embarcações indígenas nos limites do arquipélago das Antilhas. Vamos tentar, desta forma, lançar uma nova luz sobre este tema reunindo as dimensões técnicas, sociológicas e míticas da navegação indígena e mostrando que estas se exprimem dentro de um sistema cultural ameríndio mais vasto, susceptível de abranger os territórios de ambos os continentes americanos.

Em um trabalho anterior (Nicolizas 2012), elaboramos um estudo etno-histórico sobre a navegação indígena no qual, além de outras canoas menores utilizadas principalmente para a pesca e as viagens costeiras², analisamos as dinâmicas sociais ameríndias relacionadas à criação e utilização da grande canoa marítima entre os grupos Kalinago e Arawak. Seguindo os registros europeus dos séculos XVII e XVIII, este tipo de embarcação é chamado de *Kanawa*, uma canoa de 15 a 18 metros de comprimento que podia transportar até 27 remadores. Nesta primeira pesquisa confirmou-se a idéia, comparando dados arqueológicos e dados antropológicos, segundo a qual a canoa representaria um “conector sócio-cultural”, cujo papel foi fundamental na formação da identidade ameríndia dentro do arquipélago do Caribe.

Contudo, este nosso trabalho anterior teve que enfrentar vários impasses teóricos. Sabemos, hoje em dia, que as escavações arqueológicas na região do Caribe nos proporcionaram canoas e remos que pertencem a uma dimensão relativamente recente da história pré-colombiana, isto é, de alguns séculos atrás (Harrington 1921; Booy 1913; Keegan 1997). As canoas parecem, pela natureza fundamentalmente perecível do seu material, estabelecer um limite temporal para além do qual é impossível, pela análise de restos materiais demasiado fragmentários, reconstituir arqueologicamente as diretrizes culturais profundas da humanidade que as tinha criado e utilizado. A antropologia parece, a partir da análise de um patrimônio humano contemporâneo, ser capaz de preencher o espaço desta lacuna epistemológica. No entanto, as Antilhas ameríndias parecem, neste caso também, escapar a qualquer tentativa de enquadramento científico deste tipo pela sua subjugação quase total à história: sendo as Antilhas os primeiros territórios a terem sofrido as devastações, deportações e o extermínio engendrados pela conquista europeia, qualquer apreensão antropológica do Caribe indígena é obrigada a passar pelo funil da investigação arqueológica. Neste sentido, o estudo da canoa ameríndia nas Antilhas apresentou-se ao nosso entendimento, pela sua difícil categorização epistemológica, como um objeto de estudo duplamente fascinante.

2 Elas são principalmente conhecidas como *canobes*, *cohalas* e *coulialas*. Ver Anonyme de Carpentras (2002 [ca. 1620]) e Anonyme de Saint-Vincent (2014 [ca. 1700]).

No intuito de recriar as antigas rotas insulares ameríndias, a associação *Karisko* (ilha da Martinica)³ desenvolveu um programa de arqueologia experimental centrado em torno da reconstituição e utilização de duas *Kanawas* assim como de réplicas de remos pré-colombianos (Bérard, Billard & Ramstein 2011). Com o propósito de desenvolver uma reapropriação cultural do patrimônio e da identidade caribenha, estas viagens marítimas experimentais entre as ilhas permitiram a realização de uma análise científica dos parâmetros hidrostáticos da canoa e contribuíram com a reconstituição das diretrizes relacionais que os povos pré-colombianos mantinham com o espaço marítimo. Partindo da necessidade de responder a questões relacionadas com a natureza dos meios técnicos utilizados, fatores ambientais, bem como a configuração exata das rotas seguidas pelas diferentes migrações que deram início ao povoamento do arquipélago das Antilhas, o projeto da associação *Karisko* permitiu a identificação de importantes suportes materiais na resolução do hiato cultural deixado pelos registros históricos sobre as embarcações indígenas em termos de criação de dados qualitativos e quantitativos sobre as migrações oceânicas e as condições de navegação (Bérard et al. 2016b). O projeto arqueológico experimental elaborado por *Karisko* nos proporcionou assim uma solução brilhante para o impasse teórico resultante do estudo da canoa ameríndia, colaborando para tornar a área do Caribe uma “porta de entrada preferencial” para o estudo da navegação indígena nas Américas.

Em relação à colonização do arquipélago do Caribe, a arqueologia parece sugerir aproximadamente três grandes áreas de irradiação do continente americano, isto é, o sudeste da América do Norte (atual Flórida)⁴, a Mesoamérica (península de Yucatan) e o norte da América do Sul (bacia do Orinoco); ou seja, territórios que a arqueologia e a etnografia indicam como pólos de produção de canoas monóxilas ou *cascos*, embarcações feitas à partir de um só tronco de árvore escavado. A este respeito, vejamos no detalhe a morfologia da *kanawa* oceânica. Ela possui um núcleo monóxilo ao qual são adicionados uma roda de proa, duas grandes bordas e um espelho de popa onde é posicionado um remo maior que possui a função de leme. Na parte interna, a colocação de travessas reforça a estrutura. Se a presença destes elementos morfológicos adicionados ao núcleo monóxilo poderia derivar em parte de estímulos hidrodinâmicos, por outro lado a *kanawa*, mantendo sua natureza de tronco escavado e impulsionada por remos, parece

3 Tivemos a possibilidade de conhecer de perto a realidade antilhana graças a um estágio nessa associação em 2013.

4 Entre os maiores produtores de canoas monóxilas nessa região, relembramos aqui os indígenas Seminoles, descendentes dos fugitivos Creek, que deixaram, a partir do século XVIII, territórios mais setentrionais (atual Georgia) na direção do sudeste da América do Norte sob a pressão do avanço europeu.

negar o desenvolvimento de um sistema técnico de navegação completamente diferente, que poderia ser representado pelo uso de uma vela, de um estabilizador lateral ou de uma estrutura formada pela junção de dois cascos, elementos que, ao contrário de outras realidades etnográficas marítimas do mundo, nunca surgiram no universo de navegação ameríndia do Caribe. Vale a pena salientar esta característica morfológica particular: embora apresente elementos de singularidade, o núcleo da estrutura da *kanawa* é mantido no momento da passagem de um ambiente fluvial (continental) para um ambiente oceânico (insular). Em outras palavras, ao colonizar o arquipélago do Caribe a natureza monóxila das próprias canoas foi mantida⁵.

As fontes históricas dos séculos XVII e XVIII nos informam da existência de um rico léxico ameríndio relativo aos tipos de ondas, ventos, ciclones, marés, trombas d'água, naufrágios (Breton 1665; Lalubie, Gros-Desormeaux & Tupiassu 2020: 266) e, de forma mais geral, à geografia do arquipélago (Lalubie 2014). Habitados a enfrentar condições de navegação muito perigosas, os indígenas Kalinago nas Pequenas Antilhas tinham adotado técnicas que lhes permitiam, se a canoa virasse (mas sem nunca afundar), endireitar a embarcação através de um movimento rápido de rotação lateral, agarrando juntos uma das bordas e endireitando assim a embarcação. Embora temidas pelos ameríndios, estas difíceis condições de navegação eram porém vivenciadas muitas vezes de forma lúdica⁶. Certos relatos históricos sugerem, contudo, que a estrutura monóxila da *kanawa* parecia possuir certas “desvantagens” técnicas relacionadas com a sua inserção no ambiente oceânico. No entanto, se a predisposição frequente da canoa oceânica a virar poderia ser explicada pela sua inserção num ambiente natural dominado por correntes, ondas e ventos fortes, é contudo essencial salientar que uma certa inadequação ambiental da canoa oceânica parece resultar da própria estrutura técnica deste modelo de embarcação. Como confirmado pela arqueologia experimental, a navegação de *kanawa* parece efetivamente apresentar uma certa vulnerabilidade ao virar de quilha, uma dificuldade em gerir uma certa classe de ondas, bem como uma falta de estabilidade geral (Bérard et al. 2016b). Em outras palavras, a estrutura da canoa oceânica ameríndia na bacia do Caribe não parece “responder” a um certo estresse ecológico.

5 Sem querer identificar a navegação marítima como o resultado direto de um patrimônio técnico fluvial, queremos aqui apenas sublinhar a relação diacrônica entre esses dois universos macro-tecnológicos refletindo-se um no outro.

6 No século XVIII Vial de Clairbois (1783 *apud* Bérard et al. 2016a: 150) relatou o susto vivenciado por um padre capuchinho após ter experienciado vários naufrágios durante a travessia entre a Dominica e a Martinica: “Eles [Os Karib] não podiam conceber o seu medo, tal como ele não concebia a sua temeridade”.

Este problema só pode ser esclarecido se voltarmos nossa atenção para o paradigma da colonização do arquipélago das Antilhas. Para tal, é preciso revisitar o princípio da continuidade técnica da *kanawa* na sua dimensão diacrônica concretizada na passagem de uma realidade fluvial a uma realidade insular. Nesta ótica, mesmo inúmeros estudos arqueológicos tendo esclarecido a importância da bacia amazônica como principal berço populacional das Antilhas⁷, nós pretendemos aqui sugerir pistas voltadas para uma revisitação do vínculo de causa a efeito que ligaria a materialidade ao – aparentemente irrefutável – paradigma da “difusão por adoção” e imitação dos traços técnicos, ou mesmo aos princípios emanados pela ecologia cultural, segundo os quais a navegação ameríndia pré-colombiana, bem como as trajetórias de colonização do arquipélago, teriam sido principalmente influenciadas pela morfologia das embarcações e pelas condições oceanográficas específicas da região. Seguindo este ponto de vista determinista, as parábolas do povoamento e as trocas comerciais seriam o resultado de limitações geográficas (como ventos e correntes), por um lado, e tecnológicas, por outro. Neste último caso, entendemos que as canoas oceânicas são então obrigatoriamente consideradas como meras “persistências” tecno-históricas. Esta visão utilitarista sobre as viagens marítimas indígenas interpretaria consequentemente as redes comerciais numa relação de causalidade com o domínio técnico da hidrografia. Como exemplo, a proximidade entre o continente e as ilhas não teria, segundo certos autores, “estimulado” os ameríndios a alterar morfologicamente a estrutura das canoas oceânicas (Fitzpatrick 2013), como aconteceu, por exemplo, na área do Pacífico, onde a vela e o estabilizador tornaram possível superar a instabilidade do casco (Abramovitch 2005) mas levaram, ao fazê-lo, a uma abordagem completamente diferente da navegação.

No intuito de resolver o enigma da continuidade transcontinental da *kanawa*, e para nos afastarmos do historicismo exacerbado que engloba o estudo das sociedades indígenas do Caribe, decidimos, como tentativa de ultrapassar a lógica determinista da mobilidade insular ameríndia, aprofundar o tema da navegação indígena em uma pesquisa de doutorado (Nicolizas 2020) na qual propusemos interpretar a embarcação antilhana como o agente de uma persistência não só geográfica mas também cultural entre as terras baixas da América do Sul e as ilhas. Operamos, para este fim, um salto geográfico que nos conduziu às sociedades Tukano no noroeste amazônico para a análise dos desdobramentos ontológicos da canoa além da sua determinação inicial como meio de transporte⁸.

7 Como evidenciado, mais especificamente, pela presença de uma tipologia parecida de embarcação entre os Wayana no norte do Pará (Van Velthem 2020) e no Alto rio Negro, conectado, este último, à bacia do Orinoco pelo canal do Cassiquiare.

8 Embora esse “salto” geográfico possa parecer um tanto arbitrário aos nossos leitores, esta escolha quer enfatizar a natureza estruturalista da nossa abordagem. Como Lévi-Strauss o demonstrou nas

O casco teve e continua a ter um papel fundamental na vida econômica e comunitária dos grupos Tukano com os quais tivemos a oportunidade de trabalhar, isto é, os Tukano, os Desana e os Tuyuka. No Alto rio Negro existe uma rica variedade de transportes fluviais. A tradução de *casco* para as três línguas Tukano Orientais consideradas dá origem aos seguintes termos⁹ :

YUKŪSŪ (Tukano)

YUKŪSŌRO (Tuyuka)

YUKŪSIRU (Desana)¹⁰

Cascos maiores, ditos “de carga”, são chamados :

(YUKŪSŪ) (PAĪPŪ) SIAPŪ /

DURĒSĒ SIAPŪ (Tukano)

APEYENŌ SĀRŌ YUKŪSORŌ /

BASŌKA SĀRŌ YUKŪSORŌ (Tuyuka)

Eles se contrapõem a cascos menores :

Casco de pesca - **(YUKŪSŪ) WAĪ WEPŪ** (Tukano)¹¹

- **WAĪ WĒRŌ YUKŪSŌRO /**

WAI WĒRĪ YUKŪSŌRO (Tuyuka)

DESUBAPŪ (Desana)

Casco utilizado para ir para a roça - **(YUKŪSŪ) WESĒ SIAPŪ** (Tukano)¹²

Mitológicas, a revelação da lógica transformacional ameríndia permite não somente unir culturalmente as duas Américas quanto ultrapassar o lema do empréstimo cultural e o das áreas de difusão próprio da ecologia cultural.

9 Os termos indígenas contidos no presente artigo nos foram transmitidos pela *Associação das Mulheres Indígenas do Alto Rio Negro* (AMARN-Manaus), por João Paulo Lima Barreto (Tukano), Jaime Diakara (Desana), Feliciano Lana (Desana), Guilherme Tenório Pimentel (Tuyuka), Antenor Nascimento Azevedo (Tukano), Mario Campos, (Desana), Roberval Pedrosa (Tukano), Higino Tenório Pimentel (Tuyuka), Justino Melchior Pena (Tukano), Justino Sarmiento Rezende (Tuyuka) e Tarcisio Borges Barreto (Tukano).

10 O sufixo “**YUKŪ**”, comum às três línguas, é utilizado para indicar tanto a palavra “árvore” como a palavra “madeira”.

11 O termo **WAI** indicando o peixe. Este modelo é também conhecido como **NIKŪ UĀPŪ**, (**YUKŪSŪ**) **DESUPŪ** e **PEĀRĀ UAPŪ**.

12 **WESĒ** sendo traduzível por roça.

Se o termo de *casco* é utilizado para se referir à canoa monóxila, o termo mais geral de *canoa* pode ser utilizado para identificar embarcações constituídas principalmente de tabuas e conhecidas como:

AMENDOHOKAWÛ (Tukano)

NGÂMENDÔHÔRĪRU (Desana)

Canoas com pequenos motores, ou *rabetas*, também são utilizadas e são chamadas, em tukano, de **MUTURU UAPÛ**, literalmente “canoa com motor”.

De forma geral, os resultados da nossa pesquisa indicaram uma estreita ligação da arte da navegação com três grandes domínios nos quais se articula o sistema “tecnosimbólico” da navegação ameríndia. Isto é, os ciclos econômicos, as práticas de reutilização do casco relacionadas ao universo culinário, ritual e doméstico, e a mitologia. Mais especificamente, os ciclos de plantação, cultivo, colheita e pesca nos permitem situar o casco no cruzamento das formas econômicas, sociais e cosmológicas.

No noroeste amazônico, a pesca faz parte de um sistema complexo de gestão das terras e se concretiza, na bacia do rio Uaupés, principalmente através da instalação de armadilhas. Vários fatores sugerem, além da realização das atividades econômicas dedicadas à obtenção de alimentos, a natureza sazonal destas práticas. Como o sistema hídrico da região sofre fortes flutuações ao longo do ano, o abastecimento de peixe só pode ser analisado em termos de alternância e periodicidade. Para os grupos Tukano, o ano solar é canonicamente dividido em várias estações (Cabalzar 2016), cuja variabilidade decorrente da transformação do ambiente fluvial depende em grande medida das cheias correspondentes à volta das chuvas. No entanto, a ecologia da bacia do Uaupés não se concretiza só em uma questão de chuva ou seca, altos ou baixos níveis fluviais; uma ligação importante existe entre as precipitações, os níveis fluviais e as constelações, dentro dos quais se insere a atividade de pesca. É interessante notar que a chegada ou a volta das primeiras chuvas corresponde, no Alto rio Negro, ao início da estação “fria”, o “inverno”¹³.

O Tukano chamam um ciclo anual de *kumari*, cuja tradução literal seria verões. Cada Verão é chamado *kūmā* ou *wetiro*, seca [...]. Cada Inverno é chamado *poērō*, cuja tradução aproximada é enchente [...]. O ocaso das constelações, ou sua ‘queda’, no horizonte oeste é relacionado, pelos tukano, com as chuvas e as enchentes (Santana de Oliveira 2017: 144)¹⁴.

13 O aumento da precipitação se acompanha, de fato, por uma queda geral da temperatura.

14 As constelações definem, nomeando-as, as secas e as enchentes. Elas dão origem a um total de cerca de doze estações chuvosas no decurso do ano, os chamados “invernos”.

Esta onda de chuvas fortes associadas à chegada do “frio” corresponde, desta forma, ao aparecimento das constelações através da sua “descida” para a camada terrestre habitada pelos seres humanos. As constelações seguem assim um movimento circular, anual e cíclico em relação às chuvas, pois elas aproximam-se da terra no horizonte ocidental (elas “caem”) durante as cheias dos rios. Da sua queda, as constelações tomam o caminho do submundo¹⁵ que as conduzirá, num movimento de oeste para leste, a uma nova subida em direção ao céu acompanhada do seu desaparecimento ideal, representando o ponto final de um movimento astronômico que começou no oriente¹⁶. Se é importante aqui ressaltar a idéia de ciclicidade, associada tanto às constelações como às atividades ligadas à pesca, cultivo e, mais geralmente, à gestão dos recursos das zonas florestais e aquáticas, notamos também o alinhamento entre a viagem das constelações no submundo com a hidrografia do Alto rio Negro, os cursos dos rios seguindo, na sua maioria, o eixo oeste-leste. Como veremos, o aparecimento mítico da humanidade efetua-se, idealmente, de jusante a montante, invertendo assim a associação entre navegação e o curso invisível dos astros no submundo. O aparecimento de cada constelação está portanto relacionado, no calendário Tukano, à alternância de chuvas, temperaturas e aos ritmos de migração e reprodução de certas espécies de peixes. Cada época, ou cada “estação”, é marcada pela subida ou descida do nível da água, ao mesmo tempo que cada constelação ganha a denominação de “enchente” (pois correspondente à chegada da precipitação) e, conseqüentemente, de “inverno”. Estas são, paralelamente, intercaladas por períodos de “seca”, cuja denominação é igualmente dada em relação ao aparecimento de certos frutos (pupunha, ingá, umari, entre outros). O aparecimento dos cardumes de peixes e sua reprodução ditam grande parte da periodicidade: as primeiras migrações a jusante do rio Tiquié, por exemplo, ocorrem entre novembro e janeiro, e depois entre fevereiro e março. A última grande piracema ocorre no mês de abril.

A natureza cíclica destas práticas nos permite compreender melhor o papel da navegação. Em particular, a sua importância se concretiza quando inserida na conjunção de vários eventos: a chegada das chuvas, o aumento dos níveis dos rios, o aparecimento de constelações, a frutificação de certas espécies vegetais e a chegada de cardumes de peixes nos *igapós*¹⁷. Por outro lado, cada época de seca está associada ao desaparecimento – em termos absolutos – dos peixes e das constelações, bem como à redução da pesca e a conseqüente importância das práticas de cultivo de mandioca na terra firme. Note-

15 **WAMŪDIÁ**, na língua tukano.

16 Quanto ao calendário “ecológico econômico” do Alto rio Negro, veja-se Ribeiro & Kenhíri (1987) e Ribeiro (1995).

17 O termo indica as áreas de floresta periodicamente inundáveis. Diferencia-se da *várzea* por referir-se aos sistemas da bacia hídrica das águas pretas.

se, portanto, que as cheias declaram, através do aparecimento das constelações, uma aproximação ideal entre o céu e a terra. Na intersecção dessas duas camadas ideais situa-se a canoa. Sejam mais claros. Com a chegada da precipitação, o céu “cai” em direção à terra, trazendo consigo uma constelação específica. Ao mesmo tempo, as enchentes aproximam a superfície da terra ao céu. Seguindo o princípio indígena da divisão do mundo em camadas verticais, a canoa, crescendo dentro do eixo vertical, sobe idealmente até ao topo das árvores enquanto se aproxima das estrelas, que por sua vez estão mais próximas da terra durante o mesmo período. Os peixes também estariam sujeitos a uma ascensão ideal em direção ao céu, fato que, juntamente com a associação entre a sua captura e a “descida” das constelações, confirmaria a sua associação com o cosmo. Esta última consideração ver-se-ia confirmada na natureza fenomenológica do céu que, visível da terra e representando o limite vertical extremo do mundo, proporcionaria, na sua extensão, a imagem de um rio se desdobrando horizontalmente a partir do eixo vertical, isto é, na perspectiva humana da visão do céu. A este respeito, entendemos como, a partir da elaboração cognitiva da categorização oferecida pela justaposição ideal das duas camadas (aérea e aquático-terrestre), o pensamento mítico ameríndio dedicou tanto cuidado à implantação de homologias entre peixes e estrelas, seja por conjunção ou por disjunção¹⁸. A navegação, concretizando-se também na colocação de armadilhas, configurar-se-ia assim como um lugar de síntese entre um mundo aquático tendente ao céu – os peixes capturados sendo colocados dentro da canoa – e um outro, representado pelo céu, tendente para a terra.

Considerando assim a navegação, conquista do espaço geográfico horizontal, como a consequência, no caso da tecnologia monóxila, do abate de uma árvore, ou seja, a sua transformação da verticalidade para a horizontalidade, percebemos que o sistema “tecnoculturalista” da navegação nos permite desvendar lógicas transformacionais intimamente relacionadas com algumas das principais conquistas civilizacionais. Em relação à realidade fenomenológica, encontramos o tema da árvore caída na abertura de clareiras na floresta para a criação das roças. As clareiras, como resultados da horizontalidade das árvores, realizam, ao criar a abertura de uma janela para a possibilidade de admirar uma certa porção do céu à noite, o acesso cognitivo a certas constelações que, idealmente, seriam impossíveis de se admirar no interior da floresta¹⁹. Ao mesmo tempo, esta atividade seria realizada tendo como ponto de referência as árvores que rodeiam a área desmatada, que,

18 Ver, por exemplo, o mito guianense (M130) analisado por Lévi-Strauss (1964: 237-238) no qual a sogra do herói, após ter roubado um peixe da armadilha de seu genro, sobe ao céu e transforma-se na constelação Cabeleira de Berenice.

19 Nesta oposição poderíamos também incluir os pátios das aldeias que se refletiriam na canoa enquanto apêndice móvel de espaços “culturalizados” terrestres.

devido à sua verticalidade intrínseca, seriam capazes de se espelhar no céu. A própria navegação em si, homologia fluvial da árvore caída na floresta, constituiria o outro grande ponto de referência para a visibilidade das estrelas e sua apreensão. Se aceitarmos a idéia de que a visão do céu noturno só pode ser atingida na ausência de uma cobertura vegetal, a inteligibilidade do céu estrelado a partir de um barco no meio de um rio seria um claro exemplo do domínio tecno-estruturalista na base da elaboração de conhecimentos de tipo astronômico, na medida em que só se pode admirar as estrelas no meio de um rio se se possui uma canoa. O casco seria, desse ponto de vista, a referência fluvial horizontal para as constelações, assim como as árvores ao redor das clareiras representariam a sua referência vertical terrestre. A percepção fenomenológica de um ambiente por sua vez “internalizado” nos permite assim pensar a enorme contribuição que a navegação é suscetível de oferecer em termos de conquistas civilizacionais indiretas. Isto é, não apenas na implementação puramente prática das viagens fluviais, mas também em termos da transformação representada pela passagem – através da elaboração de um sistema de conhecimento que definimos de “tecnológico” – da verticalidade terrestre para a horizontalidade fluvial, uma transferência, esta, susceptível de oferecer matérias cognitivas cuja manipulação é operada pela cultura²⁰. A pesca, regulando-se pelo aparecimento e desaparecimento dos cardumes de peixes, ofereceria assim a imagem de um modelo ideal de mobilidade masculina forjado no domínio da hidrografia fluvial e dos conhecimentos astronômicos. A navegação, emanção das atividades masculinas, encontraria seu oposto feminino no que podemos definir, reiterando a fórmula expressa por Emmanuel Désveaux quanto aos princípios transformacionais ameríndios, como uma “anti-navegação” (Désveaux 2001), inserindo-se essencialmente no domínio doméstico²¹ e construindo os contornos de uma mobilidade feminina terrestre. Paralelamente ao remo, utilizado como ferramenta para agitar a farinha de mandioca enquanto ela assa²², os cascos também integram os sistemas da produção culinária invertendo os termos técnicos da navegação a partir de vários tipos de reutilizações das canoas:

BIĀ OTĒPŪ (Tukano – “canoa-horta”)

KĪBŌ KŪPŪ (Tukano – canoas utilizadas como recipientes para o tucupi e a maceração das mandiocas descascadas)²³

20 Pensamos no tema, presente na mitologia altononegrina, da derrubada de uma grande árvore na foz do rio Amazonas responsável pela criação da bacia hidrográfica inteira.

21 Essencialmente representado pela “casa de farinha” (**PŌKĀ WĪĪ**).

22 Conhecido, no mundo ribeirinho, como *taru* e, em tukano, como **PŌKĀ ŪTĒRĪPĪ**.

23 O sufixo **BŌ** indica a atividade de decomposição, assim que o termo **KĪĪ** refere-se à mandioca.

KIBŌ TUMŌRĒPŪ (Tukano – casco usado como recipiente para a massa de mandioca ralada)²⁴

Sempre no âmbito culinário, consideremos agora dois outros artefatos. Se o primeiro prevê a reutilização de um casco como caixão reservado aos donos das malocas e os mestres das danças²⁵ – enterrados no centro da casa comunitária –, o segundo, conhecido na literatura etnográfica como “canoa de fermentação”, é chamado, em tukano, de **PERŪ YUKŪSŪ**²⁶. O eixo vertical, cosmológico e material assim formado é composto, de cima para baixo, pelo seguinte trítico :

- a caixa de adornos (pendurada no teto da maloca e aberta em ocasião das danças noturnas);
- a “canoa de fermentação”;
- a “canoa-caixão”.

É interessante notar que estes elementos compõem o centro da maloca pois ocupam uma posição mediana entre o poste central da casa comunitária (ou “poste do sol”) e as entradas reservadas aos homens a às mulheres, opostas (Hugh-Jones 2015).

Na mitologia altononegrina, a fase final da criação do mundo trata do momento anterior ao aparecimento da humanidade propriamente dita e da divisão étnica. Os contos relatam, mais especificamente, a progressão dos **waïmasã** (entidades organizadoras dos conhecimentos e responsáveis por tornar o mundo um lugar apto para a vida) em direção à condição humana (Lima Barreto 2013). Guiados pelas figuras de **BŌRĒKĀ** e **DOETĪRŌ**²⁷, eles embarcam numa gigantesca canoa com a “aparência” de uma sucuri. Através de várias

24 O termo **TUMŌRĒ** refere-se à ação de misturar. A estes também adicionamos o coxo para a fermentação do **caxiri**, concebido também como uma canoa.

25 Em tukano, **MASĀ YAPŪ**.

26 Levantado do solo, este objeto consiste num tronco escavado (e não numa canoa) posicionado, assim como a “canoa-caixão”, no meio da maloca e, mais especificamente, durante as festas de oferenda cerimonial dos alimentos, os ditos *dabucurís* (conhecidos em tukano como **PŌSĒ**, e em desana como **PŌRĪ BAYA**). Nesse contexto, o tronco “serve” de recipiente para o *caxiri*, bebida fermentada feita a base de mandioca, macaxeira e outros frutos de palmeira.

27 Agindo através dos “instrumentos de vida e transformação” que caracterizam as fases iniciais da criação do universo por parte dos demiurgos **ŪMŪKŌ NEKŪ** e **YĒBĀ BŪRŌ**, **YĒPĀ OĀKŪ**, o demiurgo da terra, dá vida aos **PAMŪRĪ MASĀ**, o “povo de transformação / povo de passagem”, ancestrais dos animais e dos seres humanos. Segundo o clã Tukano *Huasirō Pōrā*, o “filho mais velho” de **YĒPĀ OĀKŪ** é conhecido como **DŌĒTĪRŌ** (ou **WAŪRŌ**). No universo desana, este personagem é identificada pela denominação de **BŌRĒKĀ**, figura de herói fundador. O termo **DŌĒTĪRŌ** também indicaria um segmento hierárquico superior e seria usado, em tukano, para identificar os ditos “irmãos maiores”. Da mesma forma, a palavra **BŌRĒKĀ** é usada para se referir ao irmão mais velho e mais poderoso dos Desana, representando assim, por sua vez, os “irmãos maiores”.

“paradas”, partindo do “Lago de Leite”²⁸, até o Alto Rio Negro, passando pela costa atlântica e navegando no submundo/**WAMŪDIÁ**²⁹, a anaconda-canoa acompanha os **waĩmasã** por fases progressivas de “conquistas culturais” dentro de um mundo ainda despovoado.

Na língua Tukano, vários nomes são dados à canoa ancestral, como:

PĪRŌ YUKŪSŪ - “cobra-canoa”;

PAMŪRĪ YUKŪSŪ - “canoa de transformação / canoa de passagem”;

PAMŪRĪ PĪRŌ YUKŪSŪ - “cobra-canoa de transformação/cobra-canoa de passagem”.

Cada “parada” constitui tanto uma **PAMŪRĪ WĪĪ** (uma “casa de passagem”) quanto uma **BASĒRIKO WĪĪ** (uma “casa de benzimentos”), centros importantes para a inauguração de rituais e cerimônias, aprendizagens técnicas, e para a aquisição de conhecimentos botânicos. A ordem ditada pela progressão mítica, bem como a disposição dos **waĩmasã** a bordo e a sua linha de aparição na terra como seres humanos, molda a futura ordem social a ser respeitada. Vemos mais no detalhe algumas das principais “casas de benzimento” que marcam a viagem da cobra-canoa³⁰:

- 1) **Lago de Leite** ;
- 2) **SĒKĀRĪ WĪĪ**, a “casa dos bancos” ;
- 3) **SARĪPŪ WĪĪ**, a “casa dos suportes de cuias” ;
- 4) **DIĀ KUĀSUPŌ WĪĪ**, a “casa das cuias” ;

Segundo o Feliciano Lana, após esse movimento no eixo Sul (Rio de Janeiro) – Norte (costa atlântica), a anaconda primordial continuou seu movimento em direção à bacia do rio Tapajós, mais a oeste. Em seguida, deslocou-se para o norte, ao nível do rio Solimões, e subiu em seguida o rio Negro. A cobra-canoa entra então no rio Uaupés e para no local que corresponde à atual cidade de São Tomé. Este é o lugar conhecido como:

- 5) **BAIÁBŪ WĪĪ / DEKŌ MAKĀ WĪĪ / DIĀ WĪĪ**, “casa de distribuição do conhecimento”;

A viagem seguiu o curso do Uaupés em direção à atual cidade de Taracuá, localizada no baixo curso desse rio:

- 6) **MĒRĒBŌ WĪĪ**, importante local para a realização de benzimentos. Esta parada é também conhecida como “casa sagrada onde se transforma o líquido da bênção” ou, mais simplesmente, como “casa do líquido da bênção”;

28 Em tukano, **OPĒKŌ DITĀRA**, em desana **ŌPĪKŪ DITĀRU**, muitas vezes associado à Baía de Guanabara.

29 Segundo alguns relatos, a cobra-canoa navega efetivamente por baixo do leito dos rios.

30 As informações a seguir nos foram transmitidas por Feliciano Lana.

7) **YĀ WĪI / SIRURĪ ʔTAMU WĪI**, a cachoeira de Ipanoré, local de surgimento da humanidade³¹:

"Em Ipanoré muitos grupos descendem da canoa-serpente: Tukano, Desana, Baniwa... – os Tariano não, eles ainda não existiam, apareceram de outra forma – Pira-Tapuya, Siriano, Kubeo e muitos outros. Os que não pararam e continuaram [a viagem] depois de Ipanoré foram os Tuyuka, Barasana, Tatuyo, Yahuna, Karibonos, e muitos outros. Estes últimos permaneceram na canoa" (Feliciano Lana, informação verbal).

8) **SURĪTĀMU (WĪI)**, a cachoeira do Juruparí, localizada no alto curso do rio Uaupés³².

Todos esses aspectos nos permitem confirmar, para o noroeste amazônico, o princípio mítico da “viagem de canoa da Lua e do Sol”, princípio capaz de explicitar a canoa indígena como o lugar de resolução de várias oposições percebidas tanto na ordem do sensível como na da abstração intelectual. Manifestando-se, do ponto de vista técnico, no uso controlado do fogo, a tecnologia do tronco de árvore escavado permite, através de interiorizações subsequentes das categorias semânticas explicitadas pela viagem de canoa, considerar a embarcação escavada como a expressão de uma mediação bem-sucedida entre vários níveis idealmente e culturalmente concebidos como extremos. A “viagem de canoa da Lua e do Sol” é tratada por Claude Lévi-Strauss no terceiro volume das *Mitológicas* (Lévi-Strauss 1968). Nós o encontramos, entre outros, no mito de referência Tukuna intitulado “o caçador Monmanéki e suas esposas” (M_{354a}). Nesta narrativa, após varias tentativas infrutíferas de união, uma viagem de canoa permite criar as condições para estabelecer um modelo de “bom casamento”. Em termos gerais, se no mito de *Monmanéki* os protagonistas da viagem de canoa são o herói e seu cunhado, nós sabemos que vários mitos sul-americanos conferem ao Sol e à Lua, como o próprio nome indica, a característica de protagonistas da viagem fluvial, um na proa e o outro na popa. O Sol – estrela que ocupa, em outros mitos, o papel do “mestre da pesca” – seria o equivalente do tio ou cunhado do herói, ocupando o lugar da proa, enquanto à Lua caberia o outro extremo, aquele – a popa – reservado aos jovens inexperientes. Vemos então que o Sol e a Lua têm que manter uma *boa distância*, entre o demasiado perto e o demasiado longe, prática que o distanciamento obrigatório dos lugares ocupados a bordo de uma canoa,

31 **ʔTAMU** = cachoeira (desana). Este lugar é conhecido em tukano como **PAMURĪ PŌĒA**, a “cachoeira de transformação/de passagem”.

32 Este local também é conhecido pela expressão “cachoeira de transformação de gente”. Segundo a versão contada por Feliciano Lana, essa etapa representou o fim da viagem; como uma bóia numa competição náutica, o barco mítico tomou o “caminho de volta” seguindo uma linha paralela ao rio Uaupés e, assim, idealmente descendo o rio. Feliciano Lana nos informou que, no caminho, a anaconda primordial – “esvaziada” de todos os *waīmasā* – transformou-se em um ser humano e subiu ao céu, onde se encontra atualmente.

equilíbrio que garantiria uma navegação tecnicamente bem sucedida, seria capaz de ilustrar ao nível sociológico, homem e mulher se mantendo ao mesmo tempo próximos e distantes dentro da embarcação. Do ponto de vista astronômico, se a vizinhança ou o afastamento extremo dos dois astros comprometeria a boa alternância do dia e da noite, este mesmo princípio tornar-se-ia responsável pelo engendramento de um mundo podre (presença única da Lua) ou de um mundo queimado (presença única do Sol)³³.

O tema da viagem de canoa da Lua e do Sol preocupa-se, assim, em resolver vários dilemas relacionados, entre outros aspectos, com a ordem temporal e espacial da realidade sensível. De um ponto de vista temporal, por estar muito próximo do equador, o ritmo da vida cotidiana do Alto rio Negro oferece um exemplo de equilíbrio sempre alcançado entre um estado de escuridão e um estado de luminosidade. Ao nível ideal, uma vez que o nascer e o pôr-do-sol estão sempre à mesma distância temporal um do outro, eles permitem pensar na possibilidade de uma mediação perfeitamente bem sucedida entre estados concebidos como “puros”, isto é, a noite sem fim (escuridão pura) ou o dia eterno (a pura luminosidade). Como Lévi-Strauss nos lembra, navegando a jusante e a montante, uma viagem de canoa nunca é a mesma em termos temporais. Esta assimetria é ainda mais verdadeira se considerarmos o rio na estação seca, quando obstáculos naturais emergem e as cachoeiras são susceptíveis não só de atrasar a viagem, mas também de obrigar o passageiro a descer e transportar as canoas e os pertences por terra, prolongando a duração de uma viagem a montante. De um ponto de vista espacial, este estado de desequilíbrio é resolvido, ao nível mítico, pela introdução da representação de um rio que, fluindo de forma equilibrada em ambos os sentidos, seria capaz de constituir o espelho horizontal de uma simetria perfeita. Montante e jusante vão idealmente se tornar, neste sentido, os reflexos das extremidades estáveis, harmoniosas e proporcionais de um casco cujas proa e popa são simétricas. Os dois eixos, temporal e espacial, fornecem assim a imagem de dois conjuntos estruturados com base numa proporção invertida: uma vez que a ordem da temporalidade diária é garantida (ou “dada”) pela ordem natural na alternância do dia e da noite, os mitos mostram tanto o risco que esta “mediação bem sucedida” pode correr por falta de uma idéia de “proporção”, quanto, inversamente, a harmonia que são capazes de garantir. Em segundo lugar, do ponto de vista espacial, a representação é invertida: a imagem natural da desordem das correntes fluviais (a água fluindo sempre numa única direção) é susceptível de ser culturalmente operada, oferecendo a imagem de um rio com águas simétricas, manifestando uma paridade que só se torna possível na ordem da natureza como atestado na sucessão sol-lua e dia-noite-dia. No primeiro caso,

33 Veja-se, por exemplo o mito Desana Wari Diputirō Pōrā chamado “Os ʘMʘRĪ MASĀ procuram a noite” (Fernandes & Fernandes 1996: 93-100).

o ideal de mediação é fornecido naturalmente e elaborado culturalmente; no segundo, o mesmo ideal é elaborado culturalmente a partir da ausência natural de mediação, isto é, de simetria.

Seguindo os passos indicados por Lévi-Strauss (1968: 107-160), podemos compreender melhor a natureza dos elementos que compõem o quadro geral dos mitos que giram em torno da viagem de canoa: um eixo horizontal, sinônimo de deslocamento no rio e tendo, nas suas extremidades, os pólos do “próximo” e do “longe”, é oposto ao eixo da verticalidade, que manifesta uma disjunção entre uma “base” e um “topo” cosmológicos. Estes dois eixos são susceptíveis de transferir os seus quatro princípios opostos tanto ao nível anatômico quanto ao nível sociológico. Quanto ao primeiro, a projeção de um alto e baixo cosmológicos está presente na mesma estruturação do corpo humano, imagem anatômica vertical de um sistema de oposições sintetizadas nas extremidades do “alto” – o tronco - e o “baixo” – as pernas³⁴; geograficamente, como vimos, assistimos a uma polarização entre um lugar doméstico (“próximo”) e um lugar exótico (“distante”), imagem que, ao mesmo tempo, é capaz de adotar um valor sociológico de distanciamento exogâmico ou de aproximação endogâmica de acordo com o modelo de união matrimonial a ser respeitado.

Entendemos então como esses pólos opostos possam assim se estender a vários níveis: a passagem da verticalidade pura das árvores à conquista de espaços horizontais; o papel de uma oposição sociológica entre uma popa reservada às mulheres e uma proa apenas acessível aos homens, espelhando os lugares ocupados a bordo pelas duas personagens míticas o Sol e a Lua – viajando à distância certa, nunca muito perto nem muito longe, e tornando assim possível uma conciliação entre a escuridão infértil da noite e a luminosidade ardente do dia; um modelo de união matrimonial perfeita entre um pólo geográfico demasiado próximo e outro demasiado distante, tal como a relação culinária bem medida entre as categorias extremas de comida queimada e de comida podre (Lévi-Strauss 1965), imagem tanto do fogo de cozinha como daquele necessário para derrubar e abrir uma árvore em vista da criação de uma canoa; relação, esta, sintetizada no *mitema*, identificado por Lévi-Strauss, do “desaninhador de pássaros”, no qual, numa mesma narrativa, a subida em cima de uma árvore da parte do herói se acompanha por uma conquista cultural do fogo doméstico, a humanidade podendo finalmente consumir carne assada e não mais crua.

34 Pensamos, por exemplo, nos inúmeros episódios míticos que relatam o desdobramento do corpo da mulher, tanto no meio, quanto na cabeça.

À luz destes dados amazônicos, os mitos Taino relatados pelo frei Ramón Pané em 1496 no Caribe, transcritos na sua *Relação sobre os costumes antigos dos Índios*³⁵ (Pané 1992 [1571]), e que fazem referência aos raptos de mulheres e ao seu deslocamento em diferentes ilhas, nos oferecem a chave adicional para a compreensão da mobilidade marítima antilhana. O mito correspondente ao capítulo IV da obra de Pané relata que, uma vez chegado à terra de *Matinino, Guagugiona*, ao sair de uma ilha, deixou ali as mulheres e seguiu viagem, sozinho, para a região de *Guanin*, onde encontrou apenas homens e os seus filhos, privados de suas mães. *Guahagiona* é por isso definido como “aquele que tinha levado todas as mulheres” (capítulo V). Este comportamento é descrito como tão exacerbado que não só ele raptou as mulheres do cacique *Anacacuia* mas, através de um estratagema, jogou o seu cunhado *Anacacuia* da canoa no meio do oceano, mantendo assim todas as mulheres para si e deixando *Anacacuia* com as da terra de *Matanino*.

Os homens, navegadores, encontrar-se-iam assim mais próximos do que as mulheres das atividades comerciais e bélicas, princípio que permitiria esclarecer tanto a ideologia guerreira masculina como impartível da produtividade local feminina quanto a associação transformacional que possuem o remo e a borduna (Désveaux 2001: 218-223). A navegação proporcionaria, neste sentido, a expressão de uma profunda diferenciação entre os sexos, mergulhando as suas raízes tanto numa realidade econômica como sociológica. Ao considerar o espaço insular das Antilhas de um ponto de vista meramente fenomenológico, compreendemos que a passagem para o oceano enunciaria, semanticamente, tanto a imagem sensível de uma inundação fluvial permanente (tema comum a várias narrativas míticas), quanto a de um rio sem corrente e, desta maneira, idealmente próximo do *topos* mítico do “rio que corre em ambas as direções”, onde a tecnologia da canoa monóxila seria concebível como uma conquista da pura horizontalidade e cujas viagens noturnas ofereceriam a imagem final de uma união entre o céu estrelado e a terra: ou seja, um rio sem costa e privado de uma corrente ascendente ou descendente. A navegação oceânica seria assim capaz de concretizar o acesso à visão das constelações caindo sobre a camada muito superficial do mundo, e que só seriam visíveis a partir da transformação de uma árvore caída em um recipiente horizontal. Espelhando a distância física entre os homens e as mulheres que demandam a construção da canoa e das armadilhas de pesca no Alto rio Negro (imagem, estas últimas, do corpo da mulher), a realidade insular da bacia do Caribe seria assim susceptível de sugerir uma solução média e equilibrada para a resolução das oposições cosmológicas que as viagens fluviais de casco são capazes de assimilar, ao mesmo tempo que as desfazem. Além disso, a passagem para o arquipélago marítimo representaria, indiretamente, o motivo mítico da

35 O manuscrito original, em castelhano, foi perdido.

viagem de canoa ao permitir a materialização da “boa distância” entre o homem e a mulher, garantida por uma conformação geográfica insular que permitiria uma grande dispersão das unidades sociológicas entre núcleos terrestres femininos em oposição aos espaços marítimos controlados pelos homens. No caso das Antilhas, a fenomenologia das viagens oceânicas testemunha as antinomias ideais postas pelos mitos em contextos fluviais, isto é, a oposição extrema entre céu e terra (código geográfico) e a atomização dos núcleos socioeconômicos, permitindo assim resolvê-los. A realidade mítica moldaria a adaptação à realidade insular e não vice-versa, como mostrado no caso das terras baixas da América do Sul. Abrimos aqui um pequeno parêntese. Sempre na perspectiva de uma apropriação cultural ameríndia da fenomenologia geográfica das Antilhas, o intenso uso funerário e cerimonial de grutas e abrigos subterrâneos comprovado pelas pesquisas arqueológicas na região, e considerado ademais como um dos principais traços do povoamento das Antilhas (Grouard et al. 2011), poderia, à luz das considerações avançadas neste artigo, estar associado com a persistência do tema da viagem da anaconda mítica navegando no subsolo e, de modo mais geral, com a continuação da ligação com um calendário cosmológico específico. A existência, relatada no século XVIII, no sul da ilha da Dominica, de um reservatório vulcânico de enxofre (o “fogo subterrâneo”) indicado pelos Kalinago como local de moradia de uma cobra grande (*alloüebéra*), parece confirmar tal interpretação (De Rochefort *apud* Lalubie, Gros-Desormeaux & Tupiassu 2020: 262-263). Voltando aos núcleos socioeconômicos amazônicos, relembramos que a disposição extremamente polarizada dos homens e das mulheres dos mitos das Antilhas parece estabelecer um contraste com a situação sociológica do Alto rio Negro, onde as mulheres são confrontadas com uma mobilidade tanto terrestre como fluvial, segundo o princípio da virilocalidade. De forma geral, entendemos como os mitos sejam capazes, para justificar a contingência do mundo e equilibrar os lugares ocupados pelos dois sexos, de oferecer – através da junção de vários códigos – uma maior abertura à avaliação de outras possibilidades nas quais a organização social poderia se expressar, para assim justificar a presente³⁶. Estes elementos nos mostram a arquitetura de um sistema em que a navegação ameríndia é inseparável dos princípios da periodicidade mítica, sazonal, fisiológica e da ritmicidade (Frédéric Saumade, comunicação pessoal) inerente às esferas da música ritual, da confecção dos artefatos, das atividades econômicas, e das viagens oceânicas marcadas por um tempo de remada regular e homogêneo. Quanto à ritmicidade musical, nós a encontramos, no Alto rio Negro, também no uso do tambor em tronco cavado (o “trocano”) que, suspenso graças

36 “A relação do mito com o dado é certa, mas não sob a forma de uma reapresentação. É de natureza dialética, e as instituições descritas nos mitos podem ser o inverso das instituições reais. Será mesmo sempre assim, quando o mito procura exprimir uma verdade negativa” (Lévi-Strauss 1957: 30).

às cordas laterais, permitia a emissão de sons audíveis a grande distâncias. Considerando a dimensão social e sonora comum ao tambor e ao chocalho ritual, a descrição que os ameríndios fizeram do remo foi sempre acompanhada de uma medida acústica e também visual: segundo os nossos interlocutores Tukano, a chegada de alguém de canoa podia-se ouvir à distância, tanto pelo barulho produzido pelo remo na água, como pela cintilação das gotas produzidas ao navegar.

Assim sendo, entendemos que a arte da navegação representa uma verdadeira conquista da civilização tanto para as sociedades indígenas no Noroeste amazônico como para aquelas, numa perspectiva transcontinental mais ampla, que atravessaram as fronteiras marítimas. A “persistência” da tecnologia monóxila no Caribe faria, assim, perfeito sentido, pois percebemos agora com maior clareza a natureza dos muitos naufrágios que caracterizam as viagens oceânicas: descritos pelos cronistas como práticas aparentemente lúdicas e refletindo uma aparente má adaptação do canoa às fortes correntes marítimas, podemos ver nelas a imagem reflexa da impossibilidade de afundar própria às viagens semanticamente bem sucedidas da embarcação monóxila (tanto da bacia amazônica como do Caribe), em contraste com a canoa de casca de árvore, que, tal como o “barqueiro susceptível” das narrativas míticas, deve oferecer o ideal de uma navegação fluvial mas dessa vez perpendicular à corrente, isto é, de uma beira do rio para a outra. A prática, relatada pelos interlocutores indígenas, de afundar voluntariamente a canoa de casca após a chegada ao destino (Tarcisio Borges Barreto e Mario Campos, informações verbais), confirmaria a sua submersibilidade intrínseca. O casco demonstraria assim, mais uma vez, o seu extremo poder de equilíbrio numa viagem executada paralelamente à corrente e que o mar Caribe seria capaz, fenomenologicamente, de aplanar.

Ademais, os ameríndios, ao se estabelecerem na bacia do Caribe, teriam elaborado uma embarcação, a *kanawa*, que poderia ser interpretada, combinando a ação de remoção do material vegetal de dentro para fora com a adição de um exoesqueleto de elementos externos ao núcleo monóxilo – em um movimento externo-interno –, como uma solução *híbrida* entre o protótipo monóxilo das terras baixas da América do Sul e o modelo norte-americano de casca de árvore (Adney & Chappelle 1964: 45). Esta memória estrutural na técnica confirmaria, pela sua morfologia específica, uma interiorização da arte da navegação não só como uma formulação tecno-simbólica geográfica e semanticamente contínua, mas também como um conceito capaz de expressar, pelos múltiplos fracionamentos ontológicos em que o casco está inserido (doméstico, culinário, econômico, ritual, cósmico e mítico), os reflexos de um mesmo quadrante cultural que manifesta o seu poder civilizacional na encruzilhada de diferentes contribuições técnicas, mas dentro de uma visão ameríndia fundamentalmente pan-americana. A riqueza desta hipótese seria corroborada pela

prática pré-colombiana, no sudeste da América do norte, de remar em pé com o auxílio de uma vara, o que indicaria a inclusão deste modelo num tipo de navegação fluvial/lacustre e faria do sudeste do continente setentrional não só um importante pólo de produção de canoas monóxilas (Ruhl & Purdy 2005), mas também uma área de transição tecnológica entre o protótipo sul-americano, a *kanawa*, e a canoa de casca, como sugere a existência da roda de proa nas embarcações³⁷. A analogia entre a utilização da tecnologia monóxila no continente setentrional e nas ilhas do Caribe parece sugerir a interpretação, ainda que a manusear com cautela, do estreito da Flórida como uma área de transição cultural entre o arquipélago das Antilhas e o sudeste da América do Norte, transição também expressa – em data relativamente tardia – por De Escalante Fontaneda no século XVI em termos de incursões populacionais entre a atual Cuba e a península da Flórida, contrariando os princípios da ecologia cultural clássica, que atribui um peso excessivo às correntes marinhas na difusão e caracterização das rotas marítimas. Estas teriam contribuído, segundo os defensores de um certo determinismo geográfico, por um lado, para contornar nauticamente o espaço do Caribe e, por outro, para o confinamento da Flórida em uma dimensão eminentemente norte-americana (Sturtevant 1960). A adoção, pelos indígenas Caluso do sul da península, da prática de acoplar duas canoas monóxilas com a ajuda de uma prancha³⁸ incluiria, no entanto, a Flórida num espectro mais vasto de influências americanas, tanto tecnológicas como simbólicas, à luz das quais deveríamos adotar, *a fortiori*, uma visão marítima oceânica mais abrangente.

Esta posição interpretativa confirmaria um certo ângulo de ataque segundo o qual as Grandes e as Pequenas Antilhas foram colonizadas por fluxos migratórios provenientes de várias frentes geográficas, contrariamente a uma visão que propõe a hegemonia de certos canais de povoamento em detrimento de outros. Compreendemos assim o porque as Antilhas ameríndias não devam ser consideradas como um beco sem saída geográfico, mas explicitam-se, pelo contrário, em um grande território de transição³⁹ que o estudo

37 Em termos mais gerais, convém recordar que a Flórida indígena sofreu, tal como o Caribe insular, uma rápida extinção após o avanço da colonização, o que complica, devido à falta de material histórico, o trabalho de reconstrução etnográfica da zona. De qualquer forma, parece haver consenso quanto à existência, na Flórida, de duas culturas distintas, pelo menos durante o período do contato: os Timucua no norte e os Caluso no sul, cujos aparatos linguísticos permanecem praticamente desconhecidos. A principal fonte de informação sobre estes grupos está contida nos relatos de Hernando de Escalante Fontaneda, espanhol que viveu como cativo dos indígenas Caluso, em meados do século XVI, durante quase dezessete anos.

38 A singularidade do acoplamento das canoas da Flórida indígena foi mencionada no século XVI pelo espanhol Juan Ponce de León e parece ter sido corroborada pela arqueologia graças à descoberta, no sítio de Key Marco, de um pequeno modelo que poderia ser interpretado como um aparelhamento deste tipo (McManamon, Cordell, Lightfoot & Milner 2009: 315).

39 Quanto às convergências transformacionais entre América do Norte e América do Sul por meio do Caribe, ver Désveaux (1989).

da navegação indígena seria susceptível de extrair do “isolamento cultural” em que a antropologia as confinou durante muito tempo.

Referências

ABRAMOVITCH, Daniel. 2005. “The outrigger: a Prehistoric Feedback Mechanism”. *IEEE control systems*, (2)4: 57-72.

ADNEY, Edwin; CHAPELLE, Howard. 1964. *The bark canoe and skin boats of North America*. Washington: Smithsonian Institution/U.S. Government Printing Office.

ANONYME DE CARPENTRAS. 2002 [ca. 1620]. *Relation d'un voyage infortuné fait aux îles occidentale par le Capitaine Fleury [...]*. In: Jean-Pierre Moreau (éd.), *Un flibustier français dans la mer des Antilles 1618-1620*. Paris : Payot & Rivages (Petite Bibliothèque Payot: Voyageurs, 209).

ANONYME DE SAINT-VINCENT. 2014 [ca. 1700]. “Description de l'isle de Saint-Vincent”. In: B. Grunberg, B. Roux & J. Grunberg (éds.), *Voyageurs anonymes aux Antilles*. Paris : L'Harmattan (Corpus Antillais, 4). pp. 280-325.

BÉRARD, Benoît. 2007. “Le phénomène pionnier agro-céramiste antillais: vers une vision archipélique”. *Les Nouvelles de l'Archéologie*, 108/109: 71-78.

BÉRARD, Benoit; BILLARD, Jean-Yves; RAMSTEIN, Bruno. 2011. “Ioumoúlicou ‘Koumoúlicou nhányem amonchéentium oúbao’ (Les Caraïbes qui viennent des autres îles sont gens de notre nation)”. In: S. Rebrovich (ed.), *The Proceedings of the XXIII Congress of the International Association for Caribbean Archaeology*, English Harbour: Dockyard Museum, Antigua. pp. 577-589.

BÉRARD, Benoit; BILLARD, Jean-Yves; L'ETANG, Thierry; LALUBIE, Guillaume; NICOLIZAS, Costantino; RAMSTEIN, Bruno; SLAYTON, Emma. 2016a. “Technologie du fait maritime chez les Kalinago des Petites Antilles aux XVIe et XVIIe siècles”. *Journal de la Société des Américanistes*, 102 (1) : 129-158.

BÉRARD, Benoit; BILLARD, Jean-Yves; L'ETANG, Thierry; LALUBIE, Guillaume; NICOLIZAS, Costantino; RAMSTEIN, Bruno; SLAYTON, Emma. 2016b. “Approche expérimentale de la navigation précolombienne dans les Antilles”. *Journal de la Société des Américanistes*, 102 (2) : 171-204.

BOOY, Hendrik Theodor de. 1913. “Lucayan artifacts from the Bahamas”. *American Anthropologist*, 15: 1-7.

BRETON, Raymond. 1665. *Dictionnaire Caraïbe-François meslé de quantité de Remarques historiques pour l'esclaircissement de la Langue*. Auxerre: Gilles Bouquet.

CABALZAR, Aloísio (org.). 2016. *Ciclos Anuais no rio Tiquié. Pesquisas colaborativas e manejo ambiental no noroeste amazônico*. São Paulo/São Gabriel da Cachoeira: ISA/FOIRN.

- DE ROCHEFORT, Charles. 1667. *Histoire naturelle des isles Antilles de l'Amérique*. Lyon: Christofle Fourmy.
- DÉSVEAUX, Emmanuel. 1989. "Panthères abyssales et anaconda primordial". *Journal de la Société des Américanistes*, 75: 115-127.
- DÉSVEAUX, Emmanuel. 2001. *Quadratura Americana*. Genève: Georg.
- FERNANDES, Américo; FERNANDES, Dorvalino. 1996. *A mitologia sagrada dos Desana – Wari Dihputiro Pōrã*. São Gabriel da Cachoeira: UNIRT/FOIRN.
- FITZPATRICK, Scott. 2013. "Seafaring capacities in the Pre-Columbian Caribbean". *Journal of Maritime Archaeology*, 8: 101-138.
- GROUARD, Sandrine; BONNISSENT, Dominique; COURTAUD, Patrice; FOUÉRE, Pierrick; LENOBLE, Arnaud; RICHARD, Gerard; ROMON, Thomas; SERRAND, Nathalie; STOUVENOT, Christian. 2011. "Fréquentation amérindienne des cavités des Petites Antilles". *Actes du 24e congrès de l'AIAC*, pp. 277-295.
- HARRINGTON, Mark R. 1921. *Cuba before Columbus. Indian Notes and Monographs*, 17, p. 1, vol. 2. New York: Museum of American Indian/Heye Foundation.
- HOFMAN, Corinne; BRIGHT, Alistar; BOOMERT, Arie; KNIPPENBERG, Sebastiaan. 2007. "Island rhythms: the web of social relationships and interaction networks in the Lesser Antillean archipelago between 400 B.C. and A.D. 1492". *Latin American Antiquity*, 18 (3): 243-268.
- HUGH-JONES, Stephen. 2015. "A origem da noite et por que o sol é chamado de 'folha de caraná'". *Sociologia & Antropologia*, 5(3): 659-698.
- KEEGAN, William. 1997. *Bahamian archaeology: life in the Bahamas and the Turk and Caicos before Columbus*. Nassau: Media Publication.
- LALUBIE, Guillaume. 2014. "La perception de l'environnement et des aléas naturels aux Petites Antilles par les Amérindiens Kalinagos". In: B. Bérard & C. Losier (eds.), *Archéologie Caraïbe*. Leiden : Sidestone Press (Taboui, 2). pp. 321-358.
- LALUBIE, Guillaume; GROS-DESORMEAUX, Jean-Raphaël; J.-R., TUPIASSU, Lise. 2020. "Les enseignements de l'expérience amérindienne Kalinago sur les risques naturels dans les Antilles françaises: une culture de la résilience". *Revista UFMG*, 27(3): 252-273.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. 1957. "La geste d'Asdiwal". *École Pratique des Hautes Études, Section des sciences religieuses, Annuaire 1958-1959*, pp. 3-43.
- LÉVI-STRAUSS, Claude 1964. *Le cru et le cuit, Mythologiques **. Paris : Plon.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. 1965. "Le triangle culinaire". *L'arc*, 26: 19-29.
- LÉVI-STRAUSS, Claude. 1968. *L'origine des manières de table, Mythologiques ****. Paris, Plon.

LIMA BARRETO, João-Paulo. 2013. *Wai-Mahsã : peixes e humanos. Um ensaio de antropologia indígena*. Dissertação de mestrado. PPGAS, Universidade Federal do Amazonas.

MCMANAMON, Francis; CORDELL Linda; LIGHTFOOT, Kent; MILNER, George. 2009. *Archaeology in America, An Encyclopedia. Volume 1, Northeast and Southeast*. Westport: Grennwood.

NICOLIZAS, Costantino. 2012. *La navigation amérindienne dans les Caraïbes. Unité et continuité*. Mémoire de Master. EHESS.

NICOLIZAS, Costantino. 2020. *De l'arbre à la pirogue. La navigation comme fait premier de la civilisation amérindienne*. Thèse de Doctorat. EHESS.

PANÉ, Ramon. 1992 [1571]. *Scrittura di Fra' Roman delle Antiquità degl'indiani*. Roma : Ed. Paoline.

RIBEIRO, Berta; KENHÍRI, Tolamã. 1987. "Chuvas e constelações : Calendário Econômico dos Índios Desâna". *Ciência Hoje*, 6 (36): 26-35.

RIBEIRO, Berta. 1995. *Os índios das águas pretas. Modo de produção e equipamento produtivo*. São Paulo: Companhia das Letras/EDUSP.

RUHL, Donna; PURDY, Barbara. 2005. "One hundred-one Canoes on the Shore - 3-5,000 year old Canoes from Newnans Lake, Florida". *Journal of Wetland Archaeology*, 5 : 111-127.

SANTANA DE OLIVEIRA, Melissa. 2017. "Através do Universo: notas sobre as constelações Tukano". *Anthropológicas*, 28 (1): 134-168.

STURTEVANT, William. 1960. "The Significance of Ethnological Similarities between Southeastern North America and the Antilles". In. S. W. Mintz, *Papers in Caribbean Anthropology*. New Haven: Yale University Publications in Anthropology.

VAN VELTHEM, Lúcia. 2020. "Longas viagens: canoas e intercâmbios nas Guianas". *Revista Hawò*, 1: 2-43.

VIAL DE CLAIRBOIS, Honoré-S. 1738. "Canot de sauvage ou de caraïbe". In: *Encyclopédie méthodique marine*. Tome 1. Paris: Panckoucke.

Recebido em 20 de março de 2023.

Aceito em 01 de junho de 2023.

Navegação ameríndia: perspectivas cruzadas entre Caribe e Alto Rio Negro

Resumo

A *kanawa*, a grande canoa oceânica indígena, é frequentemente retratada nas pesquisas arqueológicas das Antilhas como o viés material para o comércio e a colonização de novos espaços. Assim se vem reiterando a velha teoria difusionista, herdada da ecologia cultural, segundo a qual os padrões culturais são o produto das condições peculiares do ambiente em que estão inseridos. Esta visão determinista refletiria uma projeção etnocêntrica para a compreensão da arte da navegação entre as populações Arawak e Carib. Em contraposição a esse modelo, propomos uma abordagem estruturalista da cultura material que explore as dimensões técnicas, sociológicas e míticas da navegação indígena, abrangendo tanto as Antilhas quanto o Alto Rio Negro. Ao estudarmos esses territórios em conjunto, podemos conceber a bacia do Caribe indígena como uma área de transição sujeita, ao longo dos séculos, à influências culturais intensas tanto da América do Sul quanto da América do Norte.

Palavras-chave: Navegação indígena; Caribe; Alto rio Negro; Tukano; Mitologia indígena.

Amerindian navigation: cross perspectives between the Caribbean and the Upper Rio Negro

Abstract

Current archaeological research in the Antilles depicts the *kanawa*, the great indigenous oceanic canoe, as the material bias for settlement and exchange. By doing so, it perpetuates the old diffusionist theory inherited from cultural ecology, according to which the cultural patterns are the products of the unique environmental conditions in which they are embedded. This deterministic view reflects an ethnocentric projection in understanding the art of navigation among the Arawak and Carib populations. In contrast to this model, we propose a structuralist approach to material culture that explores the technical, sociological, and mythical dimensions of the indigenous navigation, encompassing both the Antilles and the Upper Rio Negro. These considerations will allow us to conceive the indigenous Caribbean basin as a transitional area subjected, over the centuries, to intense cultural influences from both South and North America.

Keywords: Amerindian navigation; The Caribbean; Upper Rio Negro; Tukano people; Amerindian mythology.