

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CAMPUS DE LARANJEIRAS
DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA

VICTORIA DE LIMA PROENÇA

CANOAS INDÍGENAS DO SERTÃO E DE GUERRA, NA
AMAZÔNIA COLONIAL: UM ESTUDO BIBLIOGRÁFICO.

LARANJEIRAS

2026

VICTORIA DE LIMA PROENÇA

CANOAS INDÍGENAS DO SERTÃO E DE GUERRA, NA
AMAZÔNIA COLONIAL: UM ESTUDO BIBLIOGRÁFICO.

Trabalho de Conclusão de Curso sob a forma de artigo científico para a publicação na *Revista Navigator - Subsídios para a História Marítima do Brasil*, publicada pela Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil, apresentado ao Departamento de Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Arqueologia, sob orientação do Prof. Dr. Leandro Domingues Duran.

LARANJEIRAS

2026

Canoas Indígenas do Sertão e de Guerra, na Amazônia Colonial: Um Estudo Bibliográfico

Indigenous Hinterland (*Sertão*) and War Canoes in Colonial Amazonia: A Bibliographical Study

Canoas Indígenas del Interior (*Sertão*) y de Guerra en la Amazonía Colonial: Un Estudio Bibliográfico

Victoria de Lima Proença¹

Resumo:

A história da Amazônia, no período colonial português, está profundamente ligada à presença indígena e ao uso das canoas. Essas, fundamentais para a navegação, o comércio, a guerra e tantos outros usos. Este estudo analisa o papel dessas embarcações na exploração e defesa do território amazônico, investigando a importância das canoas indígenas na Amazônia dentro desse recorte temporal, destacando sua utilização no comércio e nas estratégias militares, bem como a influência do conhecimento tradicional indígena na construção e navegação dessas embarcações. As canoas foram essenciais para a ocupação e manutenção da presença portuguesa na Amazônia, possibilitando o transporte de mercadorias e a defesa contra invasões e rebeliões. O estudo busca reconhecer o protagonismo indígena nesse processo, frequentemente subestimado nas narrativas coloniais.

Palavras-Chave: Canoas Indígenas. Amazônia. Período Colonial. Comércio. Guerra. Conhecimento Tradicional.

¹ Graduanda em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe
E-mail: victoriaproenca02@gmail.com

Abstract:

The history of the Amazon during the Portuguese colonial period is deeply intertwined with Indigenous presence and the use of canoes. These vessels were essential to navigation, trade, warfare, and many other activities. This study examines the role of canoes in the exploration and defense of the Amazonian territory, investigating the importance of Indigenous canoes within this historical framework. It highlights their use in commerce and military strategies, as well as the influence of traditional Indigenous knowledge on the construction and navigation of these craft. Canoes were crucial to the occupation and maintenance of the Portuguese presence in the Amazon, enabling the transport of goods and the defense against invasions and rebellions. The study seeks to recognize Indigenous agency in this process, which has often been underestimated in colonial narratives.

Keywords: Indigenous canoes; Amazonia; Colonial period; Trade; Warfare; Traditional knowledge.

Resumen:

La historia de la Amazonía durante el período colonial portugués está profundamente vinculada a la presencia indígena y al uso de canoas. Estas embarcaciones fueron fundamentales para la navegación, el comercio, la guerra y muchas otras actividades. Este estudio analiza el papel de dichas embarcaciones en la exploración y defensa del territorio amazónico, investigando la importancia de las canoas indígenas en la Amazonía dentro de este recorte temporal. Se destaca su utilización en el comercio y en las estrategias militares, así como la influencia del conocimiento tradicional indígena en la construcción y navegación de estas embarcaciones. Las canoas fueron esenciales para la ocupación y el mantenimiento de la presencia portuguesa en la Amazonía, al posibilitar el transporte de mercancías y la defensa frente a invasiones y rebeliones. El estudio busca reconocer el protagonismo indígena en este proceso, frecuentemente subestimado en las narrativas coloniales.

Palabras: Canoas indígenas. Amazonía. Período colonial. Comercio. Guerra. Conocimiento tradicional.

Introdução

Para a Coroa portuguesa, a interiorização do Brasil Colonial significava, antes de tudo, o domínio de seus rios, uma vez que, na Amazônia, o acesso ao território e a circulação de pessoas e mercadorias se estruturavam fundamentalmente pelas redes fluviais (HEMMING, 2008). Contudo, essa soberania fluvial dependia tanto da uma tecnologia náutica indígena, quanto da expertise de seus navegadores. Este artigo analisa como essas embarcações ultrapassaram sua função, vista inicialmente pelo colonizador como meramente logística, para se tornarem instrumentos vitais na extração de riquezas e na conquista territorial. A canoa, portanto, foi o palco onde a necessidade colonial e a resistência indígena se encontraram.

A exploração do território, conforme aponta Souza Junior, foi marcada por uma expansão dependente do conhecimento dos povos originários sobre as bacias hidrográficas (SOUZA JUNIOR, 2011, p. 367, p. 372). Diante da inviabilidade inicial de infraestruturas terrestres, as canoas tornaram-se o pilar da economia extrativista e da defesa da colônia (FERREIRA, 2016, p. 109). Nesse contexto, Ferreira reposiciona os indígenas não como meros remeiros, mas como detentores de um saber técnico insubstituível (FERREIRA, 2016, p. 135). A canoa configurava-se como um “miniuniverso social” (FERREIRA, 2016, p. 137), resultando em embarcações tradicionais e híbridas que uniam técnicas construtivas nativas a ferramentas europeias, tendo se adaptado às demandas de carga e guerra do período colonial.

O presente estudo investiga a centralidade dessas embarcações na configuração do Brasil colonial, ultrapassando a análise documental para compreendê-las como vetores tecnológicos fundamentais. Estruturado em três eixos, o artigo discute inicialmente a navegação nativa como condição indispensável para a sobrevivência e mobilidade na região. Em seguida, aprofunda-se na dinâmica das “drogas do sertão”, entendidas como produtos silvestres de alto valor comercial na Europa, cuja coleta tornava o trabalho indígena indispensável, visto que exigia “conhecimento da floresta” (SOUZA JUNIOR, 2011, p. 372). Por fim, examina a tipologia das canoas, demonstrando como a apropriação colonial desse saber-fazer ancestral foi decisiva para a expansão portuguesa.

A análise comparativa das tipologias navais, da canoa de casca do Xingu às robustas monóxilas do Pantanal e da Amazônia revela que a canoa ultrapassa a função logística. Apesar de ter sido vetor na expansão colonial e instrumento de destruição das populações nativas, a Arqueologia e a Antropologia nos permitem ir além dessa leitura. Para os povos originários, a embarcação não era apenas uma ferramenta de conquista ou lucro, mas um espaço de vivência

e cultura ancestral. Conforme observa Gow (2012), em sua etnografia sobre os Piro, a canoa materializa uma relação profunda com o meio aquático, funcionando como um contentor de relações sociais indispensável para a vida comunitária (GOW, 2012, p. 7). Nesse sentido, sua construção transcende a manufatura técnica para se tornar um rito de perpetuação de saberes. Assim, este estudo propõe reinterpretar a canoa indígena: antes de ser a “máquina” que viabilizou a colônia, ela já era o elo vital que conecta essas comunidades à sua identidade, resistindo como lugar de memória flutuante. Dessa forma, a canoa pode ser interpretada como vestígio vivo de uma cultura que sobreviveu, inclusive, às dinâmicas de exploração que ajudou a viabilizar.

Por fim, do ponto de vista metodológico, este artigo consiste em pesquisa bibliográfica, de caráter exploratório e abordagem qualitativa, baseada no levantamento e na análise crítica de obras de história, etnografia e arqueologia sobre canoas indígenas e circulação fluvial na Amazônia colonial portuguesa. Conforme Gil (2008), esse tipo de pesquisa permite sistematizar o conhecimento já produzido, identificar convergências e lacunas e construir categorias de interpretação. Assim, o recorte privilegia estudos que tratam a canoa como infraestrutura de mobilidade, comércio e guerra, evidenciando a centralidade do conhecimento técnico indígena na construção, condução e eficácia dessas embarcações no contexto da ocupação e defesa do território.

A alteridade e a conquista: a canoa como vetor de dominação e resistência

A história da Amazônia colonial portuguesa é intrinsecamente ligada à presença indígena e ao uso das canoas como meio de transporte e instrumento de exploração. Para compreender essa dinâmica, é fundamental analisar as relações de alteridade que se estabeleceram entre colonizadores e povos nativos.

Tzvetan Todorov (1996) propõe uma reflexão sobre a maneira como os europeus perceberam, representaram e interagiram com os povos indígenas durante a colonização do continente americano. O autor analisa, de forma crítica, a construção da alteridade, ou seja, a forma como o "outro", os povos indígenas, foi compreendido e tratado pelos conquistadores espanhóis. Ele investiga como a Conquista da América foi, antes de tudo, uma conquista simbólica e cultural; onde impuseram suas crenças, valores e modos de vida.

O que Todorov (1996) chama de "questão do outro" refere-se à incapacidade dos europeus de reconhecer os indígenas como sujeitos com uma cultura própria e legítima, digna de ser compreendida e respeitada. Em vez disso, os espanhóis projetaram sobre os nativos suas

próprias concepções e interesses, reduzindo-os a uma condição inferior e justificando sua exploração. Estendemos esse pensamento à colônia portuguesa.

Ainda de acordo com Todorov, desde o início da exploração europeia, a visão dos indígenas oscilava entre a idealização e a desumanização. Colombo, por exemplo, inicialmente descreve os nativos como seres puros e ingênuos, próximos do "bom selvagem" de Rousseau, ao mesmo tempo, com a ampliação das relações de contato, passa a considerá-los como seres passíveis de serem convertidos e subjugados, entendendo-os não como indivíduos com cultura e identidade próprias, mas como figuras que devem ser assimiladas à civilização europeia e integradas à cristandade. Esse olhar reduz os indígenas a um papel passivo, onde sua existência só ganha sentido a partir da relação com os europeus.

Assim, a visão romântica logo deu lugar a uma perspectiva pragmática e utilitária. O outro deixa de ser apenas um objeto de fascínio e passa a ser percebido como um obstáculo ou uma ferramenta para os propósitos dos colonizadores. Hernán Cortés exemplifica essa mudança ao utilizar seu conhecimento sobre os indígenas para manipular alianças e conquistar o Império Asteca, ao contrário de Colombo, que via os nativos de maneira mais genérica e uniforme.

Todorov destaca que, enquanto Colombo impõe uma visão europeia sobre os nativos sem realmente tentar compreendê-los, Cortés demonstra uma habilidade estratégica ao decifrar seus códigos culturais e políticos. Todavia, essa compreensão não se traduz em respeito ou reconhecimento da alteridade indígena, mas sim em um instrumento de controle e destruição de sua cultura, assim, a "questão do outro" se manifesta aqui na forma de uma assimetria de poder, onde o conhecimento sobre o outro não leva ao diálogo, mas à submissão.

Da mesma maneira, o autor argumenta que a conquista da América não é apenas um evento isolado do passado, mas um exemplo emblemático de como as sociedades lidam com o outro ao longo da história, e a recusa em reconhecer a alteridade, a imposição de uma cultura dominante sobre outra e a desumanização daqueles que são percebidos como diferentes continuam sendo questões presentes em diversas formas de dominação cultural, econômica e política. Nesse sentido, a abordagem da alteridade na Conquista da América serve como um espelho para refletirmos sobre a forma como lidamos com diferenças culturais e sociais na contemporaneidade, e as mesmas estratégias de negação do outro podem ser observadas em processos de colonização modernos, na marginalização de grupos minoritários e na imposição de modelos culturais hegemônicos (TODOROV, 1996).

Deste modo, a conquista da América, ao mesmo tempo que representa um episódio de brutalidade e destruição, também nos ensina sobre os perigos da intolerância e da imposição cultural, reconhecer a alteridade, em vez de negá-la ou subjugá-la, é um desafio ainda presente

em nossas sociedades e é um elemento essencial para a convivência entre diferentes povos e culturas.

Como também observa Amado (2000), a documentação oficial colonial tende a registrar apenas a visão das elites letradas, apagando a experiência dos sujeitos subalternos. No entanto, a análise de Todorov foca predominantemente na visão do conquistador registrada na escrita. Para compreender a perspectiva do "outro" silenciado, é necessário recorrer a outras fontes. Enquanto a documentação escrita reflete a ótica de uma minoria letrada e dominante, corroborando a visão unilateral descrita por Todorov, a cultura material é democrática, produzida por todos os segmentos sociais e, portanto, uma fonte importante para a construção de uma reflexão crítica sobre este tema (FUNARI, 2003). Nesse sentido, no âmbito do recorte material aqui pretendido, ao analisar a canoa como um “miniuniverso social e econômico”, Ferreira (2016) evidencia que o domínio técnico da navegação dava aos indígenas o poder de negociação e resistência que os documentos oficiais muitas vezes ocultavam. Assim, se Todorov nos explica a mentalidade de dominação, a análise das canoas nos revela a materialidade da resistência: o piloto indígena não era apenas um piloto, mas o detentor de um saber insubstituível que o império português foi obrigado a reconhecer na prática, ainda que o negasse no discurso.

A "instrumentalização do outro", descrita por Todorov, encontra sua materialidade mais palpável nos rios, através da apropriação da tecnologia naval indígena. Se Cortés precisou decifrar os códigos culturais astecas para vencê-los, o colonizador português precisou decifrar a "tecnologia do rio" para sobreviver.

Nesse contexto, a canoa deixa de ser apenas um objeto e torna-se o palco onde a alteridade é negociada. Como dito pouco acima, Ferreira (2016) define a embarcação como um "miniuniverso" social e econômico. Dentro do espaço confinado da canoa, a hierarquia colonial tentava se impor, mas dependia visceralmente do saber-fazer do "outro": o piloto indígena (Jacumaúba) e o remeiro. Sem o conhecimento técnico desse outro subjugado, a economia das chamadas drogas do sertão e a guerra de fronteira seriam impossíveis.

Essa resistência cultural materializa-se na própria morfologia das embarcações. A análise arqueológica de Rios et al. (2015) sobre a canoa de Extremoz permite ler as escolhas construtivas indígenas não como aleatórias, mas como adaptações tecnológicas intencionais e sofisticadas. A confirmação de uma tradição de canoas monóxilas (escavadas em um único tronco) com datação pré-colonial (RIOS, 2015) revela uma continuidade secular do *saber-fazer*. A morfologia de fundo chato, identificada no achado arqueológico, materializa uma necessidade funcional específica: a garantia de um baixo calado. Essa escolha estrutural

demonstra um domínio técnico voltado para a estabilidade e permite, passar pelos bancos de areia e corredeiras, transformando a geografia difícil em aliada. Assim, seja na moldagem da casca, como no Xingu (LIMA, 1950), ou na escavação do tronco maciço, a persistência do vestígio material nos mostra que, embora o colonizador tentasse impor sua cultura, a solução naval indígena era insubstituível, forçando o europeu a uma dependência técnica.

No Pantanal, a morfologia da canoa transcendeu o utilitário para tornar-se uma arma tática. O baixo calado das monóxilas permitiu aos grupos Payaguá e Guaycurú (PEIXOTO & ARRUDA, 2022) uma mobilidade inalcançável para as pesadas embarcações europeias. Ao transformar o labirinto fluvial em um território de defesa inexpugnável, esses grupos utilizaram sua tecnologia ancestral para resistir à desumanização colonial descrita por Todorov.



Imagem 1: Canoa Indígena desenhada por Johann Moritz Rugendas, 1835.
Fonte: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/obras/18371/canot-indien>.

Portanto, a canoa é o artefato onde a teoria da alteridade encontra seu limite prático: o europeu tentou reduzir o indígena à condição de 'ferramenta' (mão de obra), mas foi a 'tecnologia' indígena que ditou a geopolítica do sertão na medida em que o projeto colonial

português se viu dependente desse domínio técnico para navegar, abastecer e operar de forma instrumental o novo território de exploração que se busca construir. Essa dependência não é abstrata; ela se evidencia na própria organização das viagens, na circulação de mercadorias e na condução de expedições militares. Mas, como já indicado, a canoa não apenas transportava corpos; ela transportava uma tradição/memória técnica e identitária que se mantinha soberana, não suplantada por outras tecnologias, tendo sido, portanto, um ponto de convergência entre alteridade e materialidade.

Essa dependência técnica descrita na teoria da alteridade não é abstrata; ela se materializa na organização das viagens e na circulação de mercadorias no sertão. Dessa forma, para avançar do plano teórico ao plano histórico-econômico, torna-se necessário explicitar o contexto colonial amazônico no qual as canoas se tornam indispensáveis à coleta e circulação das chamadas “drogas do sertão”.

O Contexto Amazônico Colonial e a economia das “drogas do sertão”

Durante os primeiros séculos da colonização da América portuguesa, o território conhecido como sertão representava uma imensidão desconhecida para os europeus. Esse espaço, situado além dos núcleos de povoamento e das estruturas administrativas coloniais, era predominantemente habitado por povos indígenas e, por vezes, estava sujeito a incursões estrangeiras (KOK, 2009).

Segundo Kok (2009), a experiência indígena foi fundamental para a expansão pelo sertão, fornecendo conhecimentos sobre o ambiente e as técnicas necessárias para a navegação e deslocamento. Com a transmissão desses saberes, os colonizadores puderam empreender expedições em direção ao interior, enfrentando desafios naturais como florestas densas, rios turbulentos e terrenos difíceis, e a cartografia indígena, baseada na observação e na memória, desempenhou um papel crucial nesse processo, permitindo que os europeus elaborassem mapas e representações espaciais mais precisas (KOK, 2009).

Nas vias fluviais, segundo Kok (2009), os colonizadores mantiveram as técnicas indígenas de construção e navegação, o que possibilitou a realização de longas viagens por rios caudalosos. Em determinadas expedições, grandes embarcações foram construídas para transportar mercadorias, mantimentos e um número significativo de remadores e tripulantes, corroborando com este pensamento, Ferreira e Viana (2021) descrevem que a embarcação tinha

“vinte remos por banda, ou mais” e que estes se moviam em harmonia, como se fosse apenas um remando.

A descoberta de riquezas minerais impulsionou o desenvolvimento das monções, expedições fluviais que interligavam São Paulo a regiões como Cuiabá e Mato Grosso. Essas jornadas eram estratégicas para o comércio e a circulação de produtos essenciais, desde alimentos e utensílios até armas e escravos (KOK, 2009). As monções, realizadas em períodos favoráveis à navegação, exigiam um planejamento cuidadoso e uma infraestrutura bem-organizada, autoridades e indivíduos de maior prestígio tinham acesso a embarcações mais bem equipadas, incluindo canoas destinadas exclusivamente ao serviço de alimentação e conforto durante a viagem, nessas expedições, embarcações menores desempenhavam papéis fundamentais, como a pesca, a caça e a remoção de obstáculos nos rios. Essas funções eram indispensáveis para garantir o sucesso das viagens e a segurança dos navegantes (KOK, 2009).

Destarte, a circulação fluvial, de acordo com Kok (2009) foi um dos pilares da ocupação territorial e do desenvolvimento econômico no interior da colônia, e as embarcações utilizadas nas monções e outras expedições refletiam a interdependência entre os conhecimentos indígenas e os interesses coloniais, demonstrando como a experiência nativa foi essencial para a adaptação e permanência dos europeus nos sertões da América portuguesa.

No contexto amazônico colonial, essa situação foi ainda mais exacerbada e a integração econômica daquele território não pode ser compreendida sem considerar a centralidade dos deslocamentos fluviais e, conseqüentemente, das canoas. Antes da chegada dos europeus, a Amazônia era lar de uma população indígena estimada em cerca de 10 milhões de pessoas. Esses povos haviam desenvolvido sociedades complexas e sofisticadas, perfeitamente adaptadas ao ambiente amazônico, incluindo, aí, seus ambientes fluviais. Neste sentido, a chegada dos colonizadores europeus no século XVI marcou o início de uma era de mudanças dramáticas para esses povos. Chambouleyron, Arenz e Melo (2020) apontam que a história da Amazônia colonial é um importante relato de encontros culturais, conflitos, adaptações e transformações profundas, assim, este vasto território, com sua densa floresta e rede intrincada de rios, foi palco de interações complexas entre os povos indígenas nativos e os colonizadores europeus, principalmente portugueses. Essas interações moldaram não apenas a paisagem física da região, mas também seu tecido social, econômico e cultural de maneiras que ainda ressoam nos dias atuais. O impacto do agente colonizador foi devastador, com doenças trazidas pelos europeus dizimando populações inteiras. Estima-se que, até meados do século XX, a população indígena havia sido reduzida a cerca de 150.000 indivíduos, e esta drástica redução populacional não foi apenas uma tragédia humana, mas também resultou na perda de

conhecimentos tradicionais e práticas culturais inestimáveis (CHAMBOULEYRON; ARENZ; MELO, 2020).

Apesar das adversidades, segundo Chambouleyron, Arenz e Melo (2020) os povos indígenas da Amazônia não foram meros espectadores passivos da colonização, eles demonstraram uma notável capacidade de resistência e adaptação, muitos grupos resistiram ativamente à colonização, engajando-se em conflitos armados e ataques a assentamentos coloniais, e outros buscaram formas de negociação e aliança com os colonizadores, visando preservar sua autonomia e seus territórios. No centro da vida amazônica, tanto para os povos indígenas quanto para os colonizadores, estavam as canoas. A Amazônia colonial portuguesa impôs aos europeus desafios específicos de circulação, abastecimento e controle territorial. Em um espaço em que os rios substituíam estradas. A construção e a navegação de canoas constituíram uma condição material para a ocupação e para a exploração do interior. Sendo assim, essas embarcações não eram apenas meios de transporte, mas verdadeiras artérias que sustentavam a vida econômica, social e militar da região; ela é infraestrutura econômica e também infraestrutura política, pois viabiliza a presença colonial, o abastecimento e a própria reprodução cotidiana das expedições.

A máxima colonial de que os indígenas eram "os pés e as mãos dos colonos" (FERREIRA; VIANA, 2021) revela a profunda dependência portuguesa de um conhecimento que, paradoxalmente, eles buscavam dominar. Nesse cenário, os povos indígenas emergem como atores centrais não apenas por serem habitantes originários, mas por concentrarem saberes práticos enraizados nas culturas indígenas, que há milênios habitavam a região e desenvolveram técnicas sofisticadas de navegação fluvial que se tornaram indispensáveis à logística colonial: ler correntes, identificar rotas seguras, construir embarcações, operar remos e conduzir expedições. É nesse quadro que se consolida a economia das chamadas “drogas do sertão”, isto é, um conjunto de produtos extraídos e coletados no interior, cuja exploração articulou o sertão às pressões do comércio atlântico e ao mercado colonial interno (POMPEU, 2021).

Pompeu destaca que, com a saída anual de grande quantidade de canoas para o sertão, ampliava-se a demanda por comida, tecidos, madeira e pela própria produção de canoas, aquecendo circuitos locais de troca e fornecimento (POMPEU, 2023, p. 29). Assim, a economia extrativa não se sustenta como atividade isolada; ela reordena trabalho, logística e circulação, tendo os rios como eixo estruturante. Contudo, esse funcionamento logístico-econômico está atravessado por assimetrias e coerções. Ao tratar das aldeias do Diretório (política colonial de reordenamento profundo das populações indígenas na Amazônia, promulgado em 1757) e do

abastecimento do mercado colonial, Kok evidencia que a coleta das “drogas” do sertão se articulava a um sistema de mobilização de mão de obra indígena e a serviços públicos associados à circulação: estaleiros, expedições de corte de madeira, construções e, de modo particularmente relevante para este trabalho, “remadura e transporte de barcos” (KOK, 2009, p. 318-322). Isso reforça o argumento de que a canoa é um “miniuniverso social e econômico” (FERREIRA, 2016), no qual se cruzam dominação colonial e indispensabilidade técnica indígena.

Como chave interpretativa geral para assimetrias coloniais, Diamond pode ser mobilizado para pensar como epidemias e tecnologias de guerra tendem a amplificar desequilíbrios de poder em processos de conquista (DIAMOND, 2013). No caso amazônico, entretanto, essas assimetrias ganham forma histórica concreta no controle da circulação e na capacidade de operar o território fluvial. Por isso, para um estudo sobre canoas do sertão e canoas de guerra, a economia das drogas do sertão e a logística das expedições não são “contexto” secundário: elas são parte do próprio mecanismo de conquista, exploração e resistência.

A partir desse panorama, é possível compreender por que os indígenas aparecem, nas práticas coloniais, como mão de obra estratégica e como detentores de um conhecimento técnico insubstituível: sem pilotos, remeiros, guias e construtores, não haveria coleta sistemática das drogas do sertão nem capacidade consistente de deslocamento e ação militar nos rios. Desse modo, o próximo tópico aprofunda como essa interdependência se materializa no cotidiano da Amazônia colonial portuguesa, situando as canoas como eixo de exploração econômica, circulação e guerra.

Essa dependência técnica coexistiu com políticas de imposição, recrutamento e reordenamento de populações, que se intensificaram à medida que a Coroa buscou consolidar vilas, assegurar fronteiras e sustentar a economia extrativa. Desse modo, as canoas e seus tripulantes tornam-se um observatório privilegiado para entender como dominação e resistência se articulam no cotidiano da colonização: a canoa opera, ao mesmo tempo, como tecnologia apropriada e como espaço em que o conhecimento indígena impõe limites práticos ao poder colonial (KOK, 2009; POMPEU, 2023).

A criação e a preservação das vilas e localidades na Amazônia colonial seguiram os princípios da metrópole, que envolviam o povoamento, a disseminação da cultura portuguesa e o ordenamento dos indígenas e colonos nas áreas sob domínio, e o estabelecimento de assentamentos portugueses no norte remoto foi uma estratégia do governo colonial. Esse processo perdurou devido ao apoio das populações indígenas que trabalhavam nesses locais,

facilitando, principalmente para a Coroa portuguesa, a ocupação das terras, a exploração econômica, a defesa e a expansão das localidades (BORGES; GUZMÁN; MEIRA, 2024).



Imagem 2: Canoa no Rio Jupará com destino ao mercado de Coari fotografada por Albert Fish em 1867.

Fonte: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?tag=colotipia>.

O crescimento desses centros coloniais, vistos como atrações para os índios, experimentou um aumento considerável na segunda metade do século XVIII, esse processo foi impulsionado pela determinação do ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, em constante comunicação com o governador do Grão-Pará e seu meio irmão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, com o objetivo de assegurar aos portugueses o controle das terras amazônicas, em um cenário marcado por disputas de fronteira com os espanhóis (BORGES; GUZMÁN; MEIRA, 2024).

Segundo Borges, Guzmán e Meira (2024) os homens eram encarregados das construções das novas edificações, das expedições de "descimento" e da coleta das drogas do sertão, além da construção e manutenção das embarcações, na área conhecida como "Casa das Canoas", já as mulheres dedicavam-se ao cultivo e à colheita nas roças, voltadas para a produção de farinha, além de se ocuparem na fabricação de cerâmicas na "Olaria" e de maqueiras de tucum (BORGES; GUZMÁN; MEIRA, 2024). Na Amazônia colonial, a destreza dos indígenas com o remo era altamente valorizada, especialmente para o deslocamento das grandes canoas que transportavam víveres e mercadorias pelos rios da região, quanto ao piloto jacumaúba, este último era o nome dado ao indígena que possuía um conhecimento profundo

sobre a geografia das águas navegáveis e seus perigos, o que os tornava os guias preferidos para as embarcações (BORGES; GUZMÁN; MEIRA, 2024).

As canoas utilizadas para a coleta das "drogas do sertão", exemplificam essa dinâmica. Os indígenas, recrutados principalmente nos aldeamentos missionários, não se limitavam a remar as canoas; eram guias, coletores e pescadores, utilizando seu conhecimento profundo da floresta para localizar e extrair os produtos mais valiosos. Contudo, apesar de serem, em teoria, considerados livres, trabalhavam sob um regime de trabalho compulsório. Nesta perspectiva, a economia das drogas do sertão foi fundamental para a integração da Amazônia no sistema mercantil da época, produtos como o cacau, baunilha e castanhas eram muito valorizados na Europa.

As canoas de guerra representam outro aspecto dessa interdependência. Utilizadas em expedições militares e na vigilância das fronteiras, essas embarcações eram instrumentos essenciais para a defesa e expansão do território colonial português. A dependência portuguesa dos guerreiros e pilotos indígenas exemplifica novamente a análise de Todorov: o colonizador não buscava compreender o conhecimento náutico indígena como uma expressão cultural legítima, mas sim como um instrumento para alcançar seus próprios objetivos militares. A partir dessa dinâmica de exploração e defesa, é possível compreender como essa interdependência técnica se manifesta na morfologia física das embarcações.

As canoas indígenas: materialidades

No cenário do Brasil colonial, a historiografia e os registros de cronistas permitem identificar duas tipologias fundamentais de embarcações indígenas: a canoa de casca e a canoa monóxila. Esta última caracteriza-se por ser uma estrutura escavada em um único tronco, representando uma resposta tecnológica e adaptativa dos povos originários aos biomas de floresta densa, com destaque para a Mata Atlântica e a Floresta Amazônica.

Diferente das estruturas baseadas em técnicas de adição, como as de casca, que dependem da junção de elementos, a manufatura monóxila fundamenta-se em uma engenharia de subtração. Esse processo produtivo é intrinsecamente dependente da disponibilidade de espécimes arbóreos de grande porte e alta densidade, exigindo um conhecimento profundo das propriedades físico-mecânicas das espécies locais. Sobre a magnitude dessas embarcações e a técnica de confecção observada no século XVII, Frei Vicente relata:

[...] os índios naturais da terra, as embarcações que usam são canoas de um só pau, que lavram a fogo e a ferro; e há paus tão grandes, que ficam depois de cavados com dez palmos de boca de bordo a bordo; e tão compridos, que remam a vinte remos por banda. (SALVADOR, [1627] 1975)

É imperativo reiterar que o ato de "lavar a ferro" mencionado pelo cronista só se tornou possível a partir do hibridismo técnico resultante do contato entre o colonizador e o colonizado (SOUZA JUNIOR, 2011). Antes desse processo de intercâmbio, o ferramental utilizado era exclusivamente de matriz lítica. Denominadas também como pirogas, essas embarcações eram escavadas em troncos de árvores mediante o emprego de enxós de pedra associados ao manejo controlado do fogo (RAMBELLI, 1998).

A documentação quinhentista corrobora a especificidade da escolha da matéria-prima para tal engenharia. O cronista seiscentista, Gabriel Soares de Sousa, nos oferece um relato detalhado sobre a manufatura a partir de espécimes que facilitavam o processo de escavação:

[...] que são de um pau que tem a casca muito dura e o mais muito mole, o qual cavacam com qualquer ferramenta, de maneira que lhe deitam todo o miolo fora, e fica somente a casca; e há destas árvores algumas tamanhas que fazem delas canoas que levam de vinte pessoas para cima (SOUSA, [1587] 1851, p.81).

Ao tratar especificamente das embarcações na região da Bahia, Sousa (1851) identifica o uso da árvore sabiejeuba. Segundo o autor, essa espécie destaca-se por sua elevada estatura e pela particularidade de possuir, em sua maioria, ocos internos, fator que otimizava a criação da embarcação monóxila. O cronista ressalta ainda que a ocorrência dessa madeira está condicionada a solos de alta qualidade "terra boa", situados em áreas interioranas e afastadas da costa marítima.

No que tange à manufatura, a materialidade das canoas indígenas revela uma profunda adaptação aos biomas locais e uma engenharia complexa. A análise interdisciplinar da canoa de Bragança Paulista (RAMBELLI; TOMAZELLO; CAMARGO, 2000) é exemplar nesse sentido, permitindo classificá-la como uma típica “canoa do sertão”, distinta das embarcações costeiras. Tal tipologia sustenta-se na tríade: localização (bacia hidrográfica do interior paulista), matéria-prima (esculpida em um único tronco de *Araucaria angustifolia*, espécie endêmica de altitude) e morfologia (casco esguio de 5,62 m de comprimento por 0,55 m de boca). Este design privilegia a hidrodinâmica necessária aos rios de planalto em detrimento da estabilidade marítima.

A reconstituição digital do fragmento do Museu Paulista (BORREGO et al., 2019) revela uma tipologia adaptada às monções que partiam de Porto Feliz, historicamente conhecida

como a “boca do sertão”; caracterizando-se como uma embarcação de carga de alto volume. A materialidade desta peça distingue-se pela seleção rigorosa da *Aspidosperma polyneuron* (Peroba-Rosa), refutando historiografias que apontavam o uso de madeiras de menor densidade. Sua morfologia robusta, projetada em 14,50 m de comprimento e 1,16 m de boca, resulta em uma capacidade de carga estimada em 4,6 toneladas, definindo sua função primordial como veículo logístico de abastecimento para as longas expedições fluviais. Aqui, a técnica monóxila maximiza o volume útil do tronco único através de reservas estruturais maciças, garantindo a integridade do casco para o transporte de toneladas de suprimentos, sem comprometer o calado exigido pela navegação em rios encachoeirados.

Em paralelo à tipologia monçoeira do sul, a engenharia naval na Amazônia colonial descrita por Ferreira (2016) fundamentava-se na seleção de espécies florestais com resistência natural a organismos xilófagos, documentados na crônica como “guzanos”, cuja ação destrutiva em águas tropicais exigia madeiras de alta densidade e oleosidade, como a itaúba e a macacaúba. Sob a ótica construtiva, a tecnologia indígena não se limitava à escavação do tronco: a igara monóxila frequentemente atuava apenas como a espinha dorsal ou quilha de embarcações complexas. Sobre essa base, aplicava-se a técnica de “bordar a canoa”, que consistia no incremento vertical do costado através da fixação de tábuas laterais (falcas). Esse processo de hibridismo tecnológico expandia o pontal e a capacidade volumétrica da embarcação original, transmutando o casco único em grandes canoas de frota ou bergantins, aptos a transportar dezenas de tripulantes e toneladas de carga nas longas rotas fluviais, superando as limitações dimensionais do tronco in natura.

Sob a luz da engenharia naval na Amazônia Colonial, a materialidade das embarcações indígenas era rigorosamente ditada pela interdependência entre a morfologia construtiva e a finalidade tática, seja para as missões de "Sertão" ou de "Guerra" (FERREIRA, 2016). Nessa perspectiva, a matriz tecnológica monóxila (Ubá) servia como o núcleo estrutural que, ao ser "bordado" com tábuas laterais de espécies como o Cedro e a Itaúba, transmutava-se em Bergantins (construção híbrida) de alta capacidade de carga (FERREIRA, 2016, p. 66). Corroborando essa sofisticação técnica, a escolha da matéria-prima respondia a desafios hidrodinâmicos e biológicos específicos: enquanto a leveza da casca de Jutá nos Igaritês (embarcação de casca) permitia a manobrabilidade e portabilidade essenciais para incursões rápidas e a transposição de cachoeiras no Alto Rio Negro (FERREIRA, 2016, p. 60, 65), a densidade da Itaúba e a oleosidade da Copaíba garantiam a integridade estrutural contra a fadiga mecânica e a ação corrosiva dos "guzanos" em expedições oficiais que mobilizavam frotas de até cem remeiros (FERREIRA, 2016, p. 57, 67).

Sob a ótica etnográfica de Gow (2012) acerca dos povos Piro no Baixo Urubamba, a canoa monóxila transcende a função logística para se estabelecer como o eixo central da mobilidade e da vida social ribeirinha. Em termos de materialidade, a integridade estrutural dessas embarcações depende exclusivamente do Cedro (*Cedrela odorata*), madeira selecionada não apenas pela disponibilidade, mas por suas propriedades físico-mecânicas ideais: leveza, facilidade de corte e resistência ao apodrecimento em ambiente aquático. Morfologicamente, a tecnologia construtiva Piro resulta em um casco de fundo chato e laterais verticais, otimizado para a hidrodinâmica dos rios rasos da estação seca; sua fabricação envolve o abate de espécimes maduros longe das margens e o desbaste controlado *in loco* para reduzir o peso antes do transporte, evidenciando um domínio técnico sofisticado que prioriza a manobrabilidade e a capacidade de carga para famílias inteiras, operadas preferencialmente por uma dupla técnica de proeiro e timoneiro.

Sob a ótica arqueológica, o achado na Lagoa de Extremoz (RN) estabelece um marco cronológico fundamental, materializando a mais antiga evidência de navegação indígena em águas abrigadas datada no Brasil (700 ± 30 AP), o que situa o domínio dessa tecnologia naval em um horizonte pré-colonial consolidado. No que tange à materialidade, a embarcação define-se estritamente como monóxila, concebida através da redução subtrativa de um único tronco maciço, processo que garante integridade estrutural longitudinal sem a dependência de elementos de junção. Morfologicamente, a análise tipológica revela um casco de fundo chato com dimensões preservadas de 3,60 m de comprimento, 0,60 m de boca e 0,35 m de pontal; tal configuração, dotada de proa afilada e painel de popa, evidencia uma engenharia voltada à estabilidade de forma e à garantia de um baixo calado, otimizando a hidrodinâmica para a navegação em ambientes lagunares rasos (RIOS et al., 2015)

Pautando-se no processo construtivo das embarcações no Alto Xingu, a manufatura da canoa de casca de jatobá (*Hymenaea altíssima*) revela uma distinção técnica entre modelos de complexidade estrutural variada. Conforme Lima (1950), o registro retifica o equívoco de cronistas que identificavam a matéria-prima como "ximbóuva", consolidando o jatobá como o elemento central da materialidade regional devido à sua resistência. No plano morfológico, identificam-se duas tipologias: uma variante mais elaborada, característica dos índios Wapisana, cujas extremidades são elevadas em ângulo e fixadas por varas costuradas às bordas e uma versão "mais rústica e de menos elaboração" (LIMA, 1950, p. 370), predominante em toda a área xinguana, definida pela proa e popa recurvadas para cima mediante a ação do fogo. Esta última técnica demonstra uma eficiente engenharia de materiais ao utilizar a

termomodelagem para conferir à casca a curvatura necessária à estabilidade hidrodinâmica, resultando em uma estrutura leve e funcional para a logística amazônica.

Embora a historiografia e o registro arqueológico privilegiem a tecnologia monóxila caracterizada pela redução subtrativa a ferro e fogo de troncos maciços, a materialidade náutica indígena revela uma dicotomia funcional entre a durabilidade da madeira escavada e a versatilidade das embarcações de casca. No que tange à logística bélica e comercial, as monóxilas vinculam-se a uma estratégia de permanência e alta capacidade de carga; contudo, essa trajetória frequentemente converge para o emprego de embarcações de casca, cuja celeridade produtiva e reduzida massa estrutural facultavam a transposição por territórios secos, otimizando o avanço tático em áreas de sertão e varadouros.

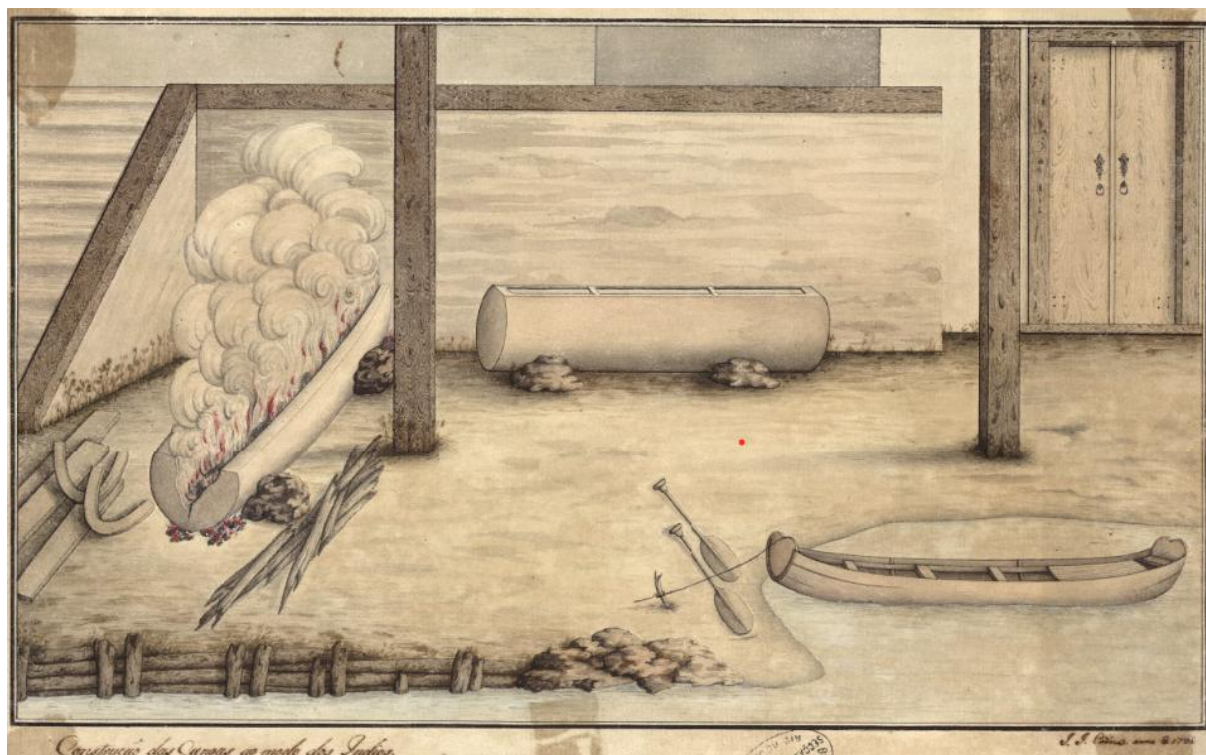


Imagem 3: Construção das Canoas ao modo dos Índios, de Joaquim José Codina, 1784. Nota-se o processo de escavação das canoas monóxilas com o fogo, e à direita, uma canoa de casca de árvore pronta e acabada.

Fonte: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/artigos/20255/joaquim-jose-codina-e-a-construcao-naval-brasileira>.

No contexto das bacias interiores, o uso da *ubiragara* (termo de origem tupi que pode designar embarcações leves produzidas a partir da casca ou da camada externa do tronco) exemplifica a tática da oportunidade entre povos ribeirinhos, uma vez que permitia a obtenção de plataformas de navegação em poucos dias, mediante a retirada do cerne e a vedação das

extremidades. Em contraste, a complexidade das monóxilas tupinambás, descritas por Sousa (1851), evidencia uma engenharia de grande porte e alto investimento laboral. Operadas por até trinta remadores, com a postura ereta, essas embarcações atingiam velocidades elevadas, consolidando-se como vetores de domínio territorial e projeção de força.

Sob a perspectiva da preservação, é imperativo reconhecer o viés do registro material: a robustez estrutural da monóxila favorece sua sobrevivência multissecular em contextos submersos, enquanto a rápida degradação biológica da casca a torna virtualmente invisível arqueologicamente. Essa assimetria de preservação pode induzir à subestimação de tecnologias de mobilidade extrema, como as observadas entre os Tamoios. Conforme os relatos de Anchieta (1933), esses grupos operavam embarcações de cortiça reforçada com amarrações de vime que, apesar da aparente fragilidade material, comportavam mais de trinta pessoas e demonstravam notável estabilidade e navegabilidade em mar aberto, desafiando as limitações técnicas projetadas pelos observadores europeus.

Em síntese, a materialidade das embarcações indígenas revela um sistema tecnológico profundamente enraizado nos saberes ancestrais e nas condições ambientais de cada região, articulando-se de forma dinâmica às demandas sociais, logísticas, estratégicas e bélicas do período colonial. As canoas de casca, marcadas pela leveza e rapidez de produção, atendiam às necessidades de deslocamento ágil, portabilidade e incursões por rotas de difícil acesso; as monóxilas, por sua vez, estruturavam-se como vetores de longa duração, alta capacidade de carga e estabilidade operacional, constituindo-se como o eixo da circulação econômica e da navegação pesada; já as embarcações híbridas ampliavam os limites dimensionais da técnica indígena, incorporando elementos construtivos que respondiam às exigências militares e administrativas da colonização. Assim, ao integrar essas tipologias e seus usos, evidencia-se que a tecnologia náutica indígena não apenas sustentou a logística colonial, mas também modelou, de maneira decisiva, o território, a mobilidade e as relações de poder na Amazônia e nos sertões, reafirmando as canoas como artefatos centrais na compreensão histórica da navegação, da resistência e da ocupação do Brasil colonial.

Considerações finais

A análise da importância das canoas indígenas na Amazônia colonial portuguesa revela uma história complexa de interdependência assimétrica, resistência e protagonismo nativo. Longe de serem meros instrumentos passivos da colonização, as canoas representam o ponto

de convergência entre o conhecimento tradicional indígena e as necessidades expansionistas portuguesas.

Nesse sentido, ao observarmos as embarcações em sua materialidade e função, torna-se evidente que a colonização amazônica foi viabilizada fundamentalmente pelo conhecimento náutico e tecnológico dos povos indígenas. As canoas do sertão e de guerra não eram apenas embarcações; eram manifestações materiais de um saber milenar sobre navegação fluvial, construção naval e estratégia militar adaptada ao ambiente amazônico.

A aplicação do referencial teórico de Todorov (1996) à realidade amazônica demonstra como a "questão do outro" se materializou na apropriação do conhecimento indígena. Os colonizadores portugueses, incapazes de reconhecer a alteridade indígena em sua plenitude cultural, reduziram os nativos a instrumentos funcionais para seus objetivos econômicos e militares. Contudo, essa instrumentalização paradoxalmente revelou a indispensabilidade do conhecimento indígena para o sucesso colonial.

Dessa forma, a discussão sobre a alteridade indígena e a tecnologia naval tem implicações que se estendem para além do período colonial, a história das canoas na Amazônia colonial não é apenas um capítulo do passado, mas um testemunho da resiliência indígena e da importância de reconhecer e valorizar os conhecimentos tradicionais. Essa perspectiva contribui para um conhecimento histórico menos colonialista e mais inclusivo, contribuindo para o reconhecimento dos povos indígenas como agentes fundamentais na formação da sociedade brasileira.

Assim, as diferentes tipologias de embarcações, de casca, monóxilas ou híbridas revelam não apenas técnicas, mas funções sociais, logísticas e estratégicas que estruturaram a própria dinâmica colonial.

Referências Bibliográficas

AMADO, Janaína. Viajantes involuntários: degredados portugueses para a Amazônia Colonial. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*. vol. VI (suplemento), pp. 813-832, 2000.

ANCHIETA, Joseph de. *Cartas, Informações, Fragmentos Históricos e Sermões*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1933, p. 203.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes; ANDRADE, Bernardo Luís Rodrigues de; CECCANTIN, Gregório Cardoso Tápias; VEIGA, Milena de Godoy; ESTEVES, Fillipe Rocha; BULLA, Pedro Henrique; VALENTE, Gabriel Bustani. Trajetória e reconstituição

digital de uma canoa do Museu Paulista – USP. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: Nova Série, vol. 27, pp. 1-40, 2019.

BORGES, Ricardo; GUZMÁN, Décio de Alencar; MEIRA, Márcio. O papel estratégico da mão de obra indígena na urbanização da vila colonial de Barcelos (1755-1761). *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*. Belém: v. 19, n. 3, pp. 1-21, 2024.

CHAMBOULEYRON, Rafael; ARENZ, Karl Heinz; MELO, Vanice Siqueira de. Ruralidades indígenas na Amazônia colonial. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*. Belém: v. 15, n. 1, pp. 1-22, 2020.

DIAMOND, Jared. *Armas, germes e aço: os destinos das sociedades humanas*. Tradução de Silvia de Souza Costa, Cynthia Cortes e Paulo Soares. 15ª ed, Rio de Janeiro: Record, 2013.

FERREIRA, Elias Abner Coelho; VIANA, Wania Alexandrino. Canoas de guerra, canoas do sertão: protagonismo indígena na Amazônia colonial portuguesa. *Acervo*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, v. 34, n. 2, pp. 1-23, 2021.

FERREIRA, Elias Abner Coelho. *Oficiais canoeiros, remeiros e pilotos Jacumaúbas: mão de obra indígena na Amazônia colonial portuguesa (1733-1777)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará, Belém, 2016.

FUNARI, Pedro Paulo. *Arqueologia*. São Paulo: Contexto, 2003.

GIL, Antônio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed, São Paulo: Atlas, 2008.

GOW, Peter. The Piro canoe: a preliminary ethnographic account. *Journal de la Société des Américanistes*. v. 98, n. 1, pp. 39-61, 2012.

HEMMING, John. *Tree of Rivers: The Story of the Amazon*. Londres: Thames & Hudson, 2008.

KOK, Glória. O protagonismo indígena na fronteira amazônica. *Estudos Avançados*. v. 23, n. 67, pp. 318-322, 2009.

KOK, Glória. Vestígios indígenas na cartografia do sertão da América portuguesa. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo: v. 17, n. 2, pp. 91-109, 2009.

LIMA, Pedro E. de. A canoa de casca de jatobá entre os índios do Xingu. *Revista do Museu Paulista*. São Paulo: n. s., v. 4, pp. 369–380, 1950.

PEIXOTO, José Luís dos Santos; ARRUDA, Ariane Aparecida Carvalho de. A canoa do Pantanal, Corumbá/MS, Brasil: uso, importância e conhecimento pelos indígenas, europeus e comunidades tradicionais. *Clio: Revista de Pesquisa Histórica*. Recife: v. 40, pp. 139-170, 2022.

POMPEU, André José Santos. *As drogas do sertão e a Amazônia colonial (1677-1777)*. Tese (Doutorado em História Social da Amazônia), Universidade Federal do Pará, Belém, 2021.

POMPEU, André José Santos. A economia das drogas do sertão na Amazônia colonial (primeira metade do século XVIII). *História e Economia*. v. 27, pp. 17-33, 2023.

RAMBELLI, Gilson. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do baixo vale do Ribeira de Iguape*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

RAMBELLI, Gilson; TOMAZELLO, Mário; CAMARGO, Plínio Barbosa de. A embarcação monóxila indígena de Bragança Paulista: uma análise arqueológica interdisciplinar. *Revista FESB*. Bragança Paulista: v. 1, n. 1, pp. 30-44, 2000.

RIOS, Carlos; LAVALLE, Henry; LINS, Marcelo; JUNIOR, Valdeci Santos. A canoa monóxila pré-histórica da Lagoa de Extremoz, RN, Brasil. *Clio Arqueológica*. Recife: v. 30, n. 1, pp. 78-91, 2015.

SALVADOR, Frei Vicente do. *História do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1975.

SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*. Edição castigada por Francisco Adolfo de Varnhagen. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851.

SOUZA JUNIOR, José Alves de. Índios: “mãos e pés dos senhores” da Amazônia colonial. *Fronteras de la Historia*. vol. 16, n. 2, pp. 365-391, 2011.

TODOROV, Tzvetan. *A conquista da América: a questão do outro*. Tradução de Beatriz Perrone Moisés. São Paulo: Martins Fontes, 1996.