

VIAGENS

HOMENS E CANOAS NA ROTA DAS MONÇÕES



FLUVIAIS

PREPARAÇÃO

iniciando a jornada

CRÉDITOS DO PROJETO

Coordenação

Maria Aparecida de Menezes Borrego

Textos e proposta educativa

Aline Antunes Zanatta

Maria Cristina Pelisam Nizzola

Adilson Fernando Pedroso

Gustavo Henrique Leão de Mello

Diagramação do material educativo

Letícia Macellari

Este material educativo faz parte da exposição **Viagens Fluviais: homens e canoas na rota das monções**, do Museu Republicano Convenção de Itu - USP.

Imagem de capa: Carga de canoas, 1920. Oscar Peireira da Silva. Acervo Museu Paulista - USP.

Prezado educador,

Este material educativo é direcionado para você e apresenta algumas questões que poderão ser utilizadas para organização de visitas de grupos à exposição **Viagens Fluviais: homens e canoas nas rotas das monções**, aberta à visitação no Museu Republicano Convenção de Itu - USP.

Recomendamos que antes da visita com o grupo de estudantes ao Museu Republicano, realize-a sozinho para conhecer o acervo e as exposições abertas. Assim, poderá planejar e organizar a visita dos estudantes ex-

plorando o museu enquanto um laboratório de produção de conhecimento a partir da cultura material.

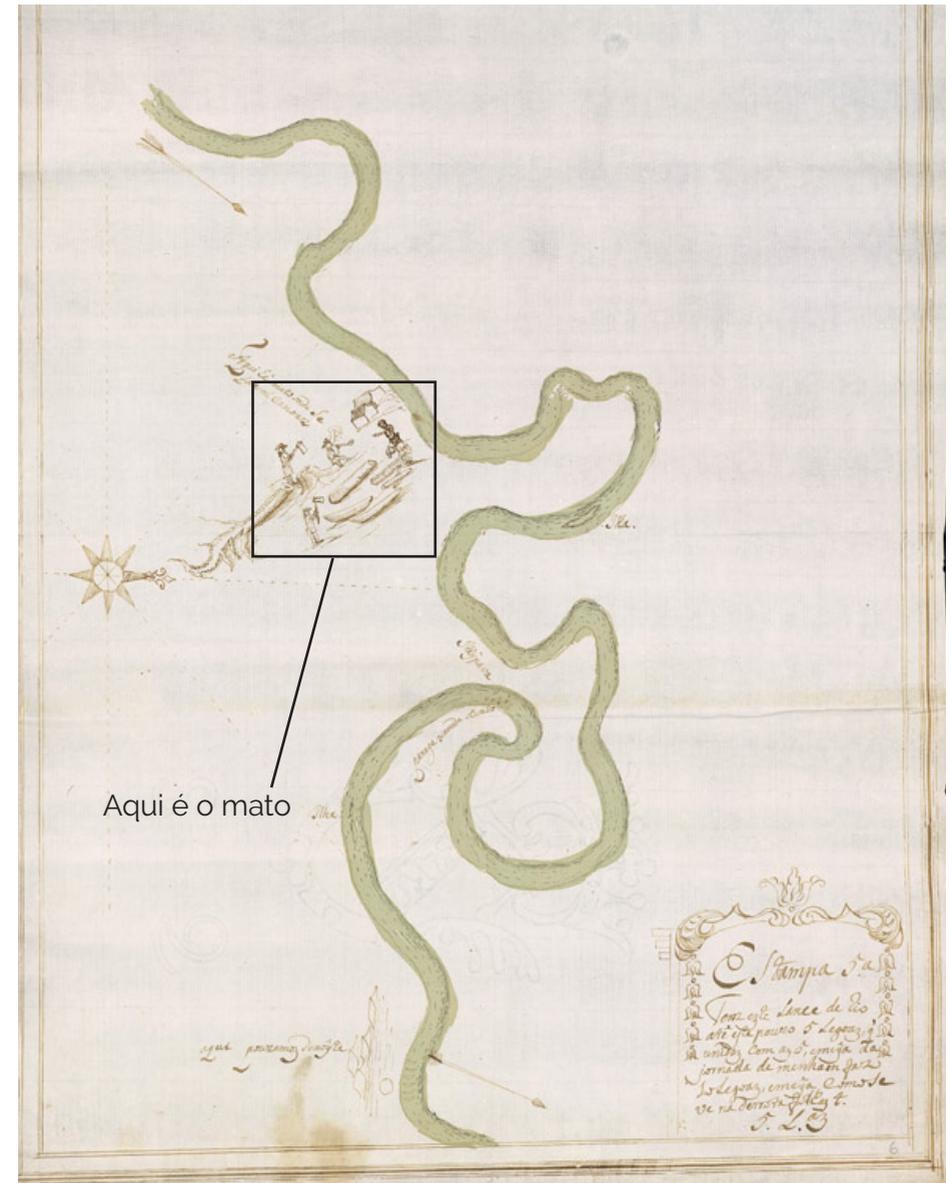
Convide os estudantes a realizar uma viagem. Explore o conceito de viagem com o grupo. Você poderá inclusive aproveitar o trajeto entre a escola e o museu para refletir sobre a paisagem, o percurso, o caminho, a bagagem, as dificuldades, as paradas e o planejamento do tempo. Conceitue a palavra historicamente, retomando com o grupo as várias intencionalidades presentes na realização de uma viagem.

O ROTEIRO

como vamos viajar?

Ao chegar à exposição **Via-gens Fluviais** comunique ao grupo que realizarão uma viagem na exposição e para tanto precisarão descobrir, a partir das pistas, qual será o meio de transporte utilizado. Tais pistas serão formadas por fontes documentais produzidas por antigos viajantes e favorecem a elaboração de questionamentos sobre a sua produção, função e utilização.

Seguem algumas fontes para estimular a reflexão dos estudantes e para que conheçam quem eram os viajantes apresentados na exposição:

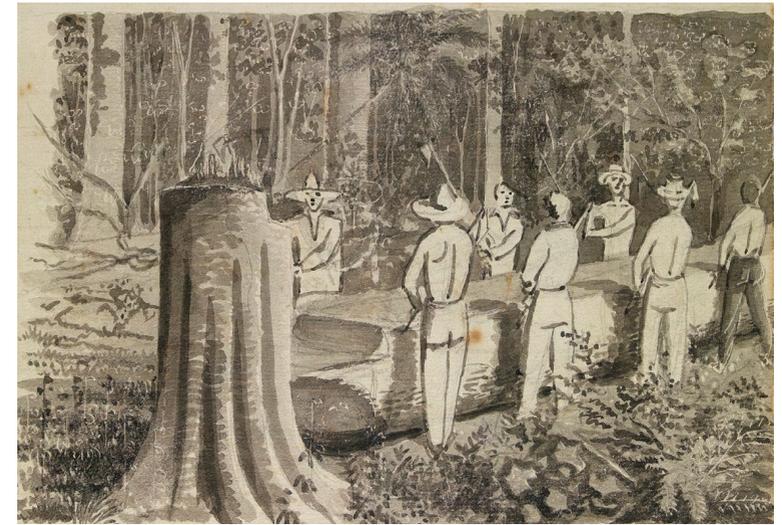
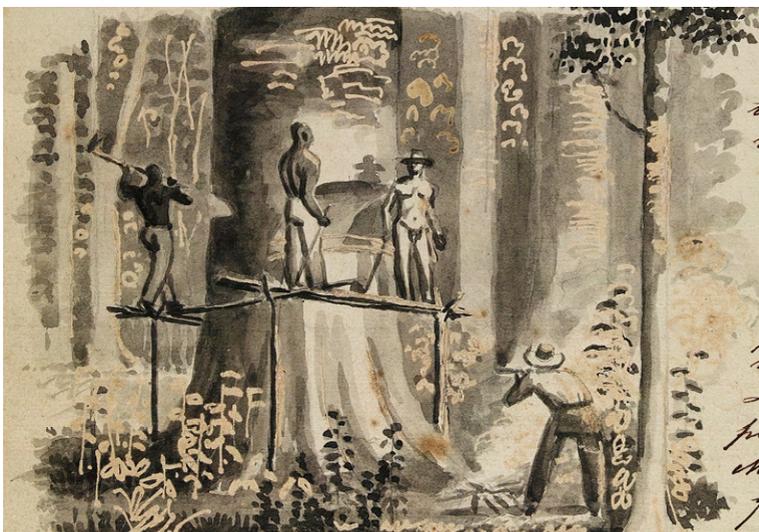


■ ZUZARTE, Teotônio José.
Plano em borrão de todos os rios, cachoeiras e todas as coisas mais notáveis que vi desde o porto de Ararituaba até a povoação do Iguatemi e daí até a serra que divide as duas potências fidelíssima e católica, o qual será posto em limpo com melhor idéa e perfeição, como ainda se não viu.

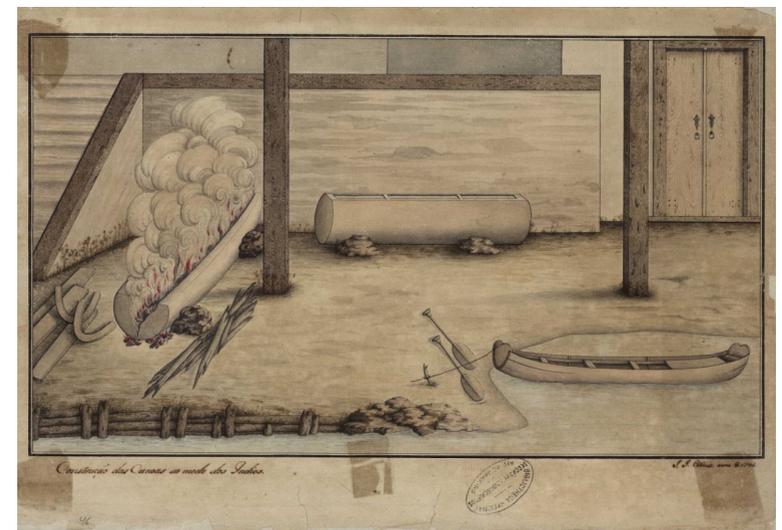
[S.l.: s.n.], 1769. 64 p., 41,50 x 30,00 cm. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acer-vo_digital/div_manuscritos/mss1461096/mss1461096.pdf. Acesso em: 12 jun. 2020.

pista 1

- FLORENCE, Hercule.
L'Ami des arts livré à lui-même ou Recherches et découvertes sur différents sujets nouveaux par Hercule Florence 1837-1859.
Manuscrito. Coleção Instituto Hercule Florence (São Paulo).



- FLORENCE, Hercule.
L'Ami des arts livré à lui-même ou Recherches et découvertes sur différents sujets nouveaux par Hercule Florence 1837-1859.
Manuscrito. Coleção Instituto Hercule Florence (São Paulo).
- CODINA, Joaquim José.
Construção das canoas ao modo dos índios.
[S.l.: s.n.], 1784. 1 desenho, aquarela, col. imagem 32,5 x 19,0 cm em f. 34,5 x 24,0 cm. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1141028.jpg>. Acesso em 12 jun. 2020.



**Aqui está a resposta:
é o canoão**

O canoão é o meio de transporte desta viagem. Na exposição, encontra-se exposto um beque de proa de canoão, que é um fragmento da embarcação. Em 2017, o Museu Republicano realizou uma parceria com o Departamento de Engenharia Naval e Oceânica da POLI-USP e, a partir da fotogrametria, pôde dimensionar o tamanho original aproximado desta canoa, que atingia cerca de 14m. Observe os desenhos apresentados na exposição.



■ Museu Paulista – USP.
Beque de Proa de Canoão.
3,50m de comprimento, 1,17m de largura e 0,83 m de altura.

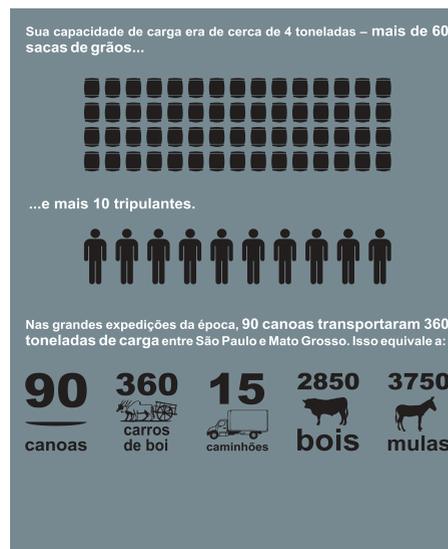
O CANOÃO

por que ele está no museu?

O beque de proa da exposição do Museu Republicano ficou em exposição no Museu do Ipiranga até 2010, quando foi transferido para o museu de Itu. Mas quando este objeto passou a pertencer ao Museu do Ipiranga?

Sabemos que os acervos do museus são formados por doações da sociedade ou compra por parte do museu para atender às pesquisas, coleções ou temas e perguntas das exposições. E o beque de proa? A quem pertencia e como era utilizado antes de ingressar no museu?

Sugerimos a leitura dos documentos sobre a transferência do beque de proa para o Museu Paulista.



Exmo. Sr.

Ninguém mais do que o humilde signatário ficou satisfeito em saber que um seiscentista como V. E. recebeu com palmas a âncora que vem recordar aos bons paulistas as intrépidas bandeiras por que se revelam o gênio expansionista da nossa raça.

Tinha muito prazer em oferecer a V. E. uma das canoas que serviram aos bandeirantes, mas sucede que não vejo com se há de dar com ela nessa Capital. De fato, a dita canoa tem 15 metros de comprimento e as outras dimensões e peso na mesma proporção! Assim, como transportá-la, se aqui não tem estrada de ferro? Importará o carro em despesa que não poderemos suportar. Além disso, como V. E. agasalhará aí essa relíquia?

Exatamente por pensar em todos estes inconvenientes é que estou providenciando a construção de um galpão para abrigo da canoa bandeirante que hoje está mal agasalhada do rigor das intempéries: vai ficar a obra em 1:700 réis! Por aqui verá V. E. quão grande e de difícil transporte é a velha ubá. Em todo caso, com prazer receberei qualquer sugestão de V. E. neste sentido.

Museu Paulista – USP. ■
Carta de Eugênio Motta a Afonso de Taunay, de 17 de dezembro de 1917
APMP/FMP – Série: correspondência

Tomo a liberdade de o incomodar com um pedido de informações. Há cerca de dois anos disse-me o Sr. que havia aí no município de Porto Feliz um fazendeiro que tinha em sua fazenda um casco de canoão transformado em cocheo. Que é? Será fácil ir ver esse cocheo? Este Sr. não quereria dá-lo ao Museu?

Encarregando-se este da despesa de transporte? Se for viável queria fazer-me o obséquio de me informar. Irei um dia de Itu aí a conversar com o prezado amigo e depois poderemos ir de automóvel a fazenda em questão. Desculpe-me a massada; o Sr. me habituou mal com a sua amabilidade.

Ouvi dizer que na fazenda de um Portella, também daí há uma proa de um canoão. Pode me dizer alguma coisa a este respeito.

■ Museu Paulista – USP.
Carta de Afonso de Taunay a Eugênio Motta, de 29 de novembro de 1923
APMP/FMP – Série: correspondência

Recebi a sua prezada carta e imediatamente procurei me entender com o proprietário da fazenda, tendo ele posto à sua disposição o canoão que lá existe. Pelas informações que colhi, tem o canoão 3 metros e meio de comprimento e não sei se é proa ou popa. aguardo a sua chegada para o irmos ver. Daqui a fazenda há ótima estrada de automóvel. O proprietário é o senhor João Batista Portella. Não me consta existir outro batelão aqui.

■ Museu Paulista – USP.
Carta de Eugênio Motta a Afonso de Taunay, de 5 de dezembro de 1923
APMP/FMP – Série: correspondência

O TRAJETO

para onde vamos viajar?

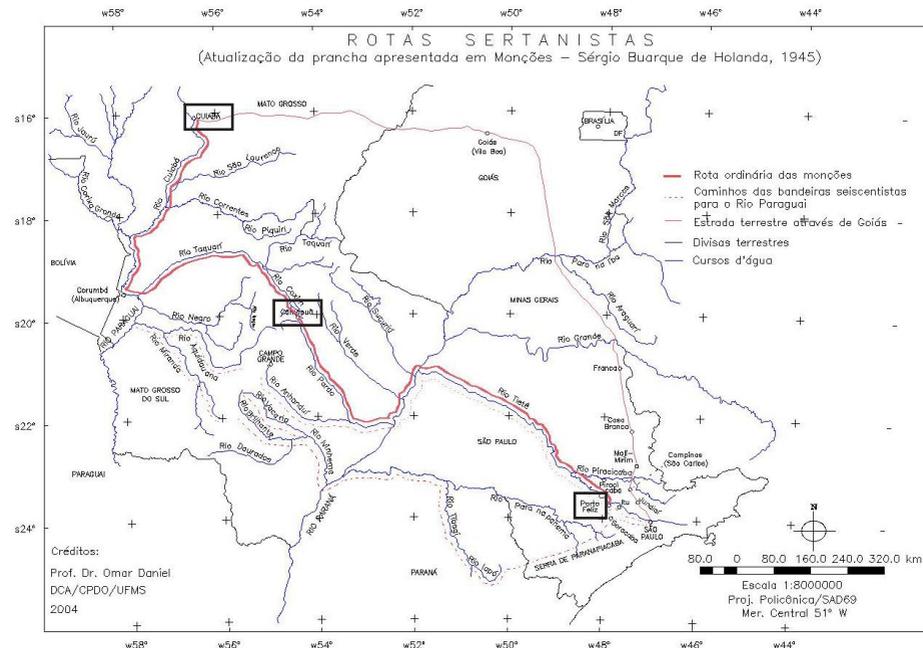
E o que era a rota das monções?

A rota das monções compreendia a viagem pelos rios Tietê, Paraná e Pardo; travessia terrestre pelo varadouro de Camapuã; retorno ao caminho fluvial pelas águas do Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá. Esse itinerário, entretanto, não foi o primeiro a ser percorrido pelos paulistas em direção ao oeste do continente, mas foi, a última possibilidade de se chegar às minas no século 18, pois os índios Mbayá e Cayapó já haviam dominado outras regiões das bacias do Paraná e Paraguai, deixando sem opções os viajantes ávidos para

acessarem o extremo oeste.

Para o sucesso das viagens fluviais, somem-se ainda a existência de um varadouro para pouso e reabastecimento – Camapuã, a especialização dos mareantes advinda da cultura mameluca, a presença do braço negro para carregamento das cargas e trabalho nas plantações e nas minas, a aliança com determinados grupos indígenas.

A rota das monções compôs uma rede de rios utilizada para o abastecimento das populações, fundação de vilas, povoamento do território e busca de metais preciosos.



- Revista do IHGB.
BRAZIL, Maria do Carmo; DANIEL, Omar. *Navegação fluvial e sociedade sobre o olhar de Sérgio Buarque de Holanda*. Rio de Janeiro, a. 169 (438):209-226, jan./mar.2008. Em destaque, as cidades envolvidas nas rotas das monções. Este mapa está disponível em formato paisagem na página 36.

Varação

Centenas de itaipavas, saltos e cachoeiras obrigavam os passageiros a desembarcarem em alguns trechos do percurso e os escravos negros a retirarem parte da carga ou a carga toda das canoas e as carregarem sobre as costas, para que os mareantes, conduzindo embarcações mais leves, conseguissem ultrapassar os obstáculos naturais. Noutras vezes, quando a passagem pelas águas era impossível, se procedia à varação, que consistia na retirada das

embarcações dos rios e sua condução por terra, até que se encontrasse outro ponto favorável para que fossem novamente colocadas nas águas.

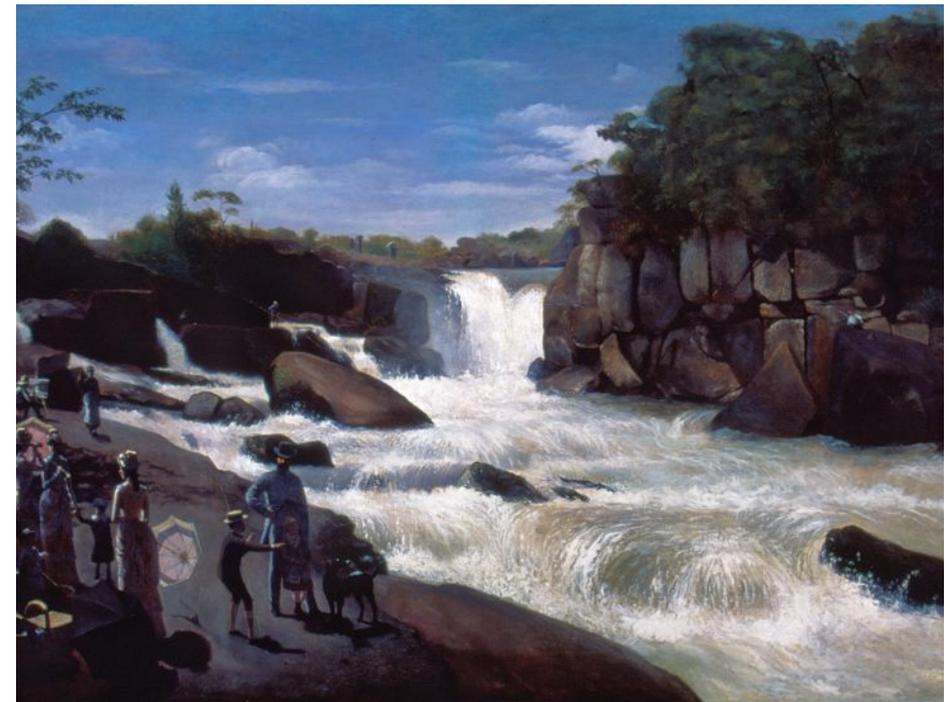
Essa rota e os muitos varadouros de um caminho de mais de cem cachoeiras impuseram o recurso a embarcações mais finas e alongadas. Tanto a técnica do fabrico das embarcações como seu manejo se filiavam a uma tradição indígena comum.

■ FLORENCE, Hercule.
L'Ami des arts livré à lui-même ou Recherches et découvertes sur différents sujets nouveaux par Hercule Florence 1837-1859.
Manuscrito. Coleção Instituto Hercule Florence (São Paulo).

por que as viagens começavam em Porto Feliz?

No itinerário pelo rio Tietê, entre Santana do Parnaíba e Porto Feliz, são atravessadas transições de 6 grupos geológicos que resultam em vários afloramentos tornando a navegação inviável. Tais afloramentos podem ser visualizados em obras como o **Salto de Itu, piquenique da Família do Dr. Elias Pacheco e Chaves**, de Almeida Júnior, 1886.

Este era o motivo pelo qual a partida das canoas ocorria em Porto Feliz, quando o rio tornava-se navegável. É preciso lembrar que o Rio Tietê nasce na cidade de Salesópolis, próximo à Serra do Mar, e corre em direção ao interior, chamado por vários estudiosos como o “rio teimoso”.



■ José Ferraz de Almeida Júnior.
Salto de Itu, piquenique da família do Dr. Elias Antonio Pacheco e Chaves, de 1886. Óleo sobre tela.
Museu Republicano Convenção de Itu – USP.

a expedição Langsdorff e a rota das monções

■ José Ferraz de Almeida Júnior.

Partida da monção – estudo, déc. 1890. Óleo sobre tela, 35 x 60 cm.

Museu Paulista – USP.



No início do século 19, a expedição científica de Langsdorff, patrocinada pelo czar da Rússia Alexandre I, refez a rota das monções e atingiu Belém do Pará pelas águas do interior do território com o objetivo de estudar e explorar regiões quase desconhecidas do Império brasileiro. Dela participou como segundo desenhista Hercule Florence (1804-1879), que deixou muitos registros sobre os índios, a fauna e a flora, os quais serviram de matrizes para a confecção de telas encomendadas pelo diretor do Museu Paulista, Afonso de Escagnolle Taunay, durante sua gestão entre 1917 e 1945. Nesta exposição, o visitante pode conhecer alguns desenhos e descrições de viagem produzidos por Hercule Florence e algumas obras dos artistas Almeida Júnior, Oscar Pereira da Silva e Aurélio Zimmerman.

Sugerimos que o visitante compare as descrições feitas por Hercule Florence com as telas de Aurélio Zimmerman e de Oscar Pereira da Silva, e escute o áudio da exposição.

ver, ouvir e refletir

“Acompanhados de Francisco Álvares, sua família, o capitão-mor e o juiz, dirigimo-nos para o porto, onde achamos o vigário paramentado com suas vestes sacerdotais, a fim de abençoar a viagem, como é costume, e rodeado de grande número de pessoas que vieram assistir ao nosso embarque. Os parentes e amigos se abraçavam, despediam-se uns dos outros. Dissemos adeus à mulher e filha de Francisco Álvares e, com este amigo que quisera vir conosco até os últimos lugares povoados da margem do rio, tomamos lugar nas canoas. Romperam então da cidade salvas de mosquetaria correspondidas pelos nossos remadores e, ao som desse alegre estampido, deixamos as praias.”

(Hercule Florence, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas*)



Aurélio Zimmermann. **Pouso no sertão – queimada, 1826**, de 1919. Óleo sobre tela, 100 x 135 cm. Museu Paulista - USP.

“Quando a gente por desenfado atira fogo aos campos que cercam os acampamentos, o espetáculo à tarde se transforma, mas nem por isso é menos notável. As labaredas se alargam, formam linhas de compridas chamas que sobre todos os objetos deitam claridade resplandecente, por tal modo intensa que se pode enxergar um alfinete caído no chão. Essa linha de fogo se afasta, estende-se em grandes círculos, sobe e transmonta por vezes outeiros. Clarões vivos se desprendem, destacando-se de sombras opacas. Rolos de fumo enevoam os céus: o rio parece fogo, e as taquaras nos bosques estouram, dando violenta saída ao ar contido entre os nós e que se dilata com o calor repentino.”

(Hercule Florence, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas*)

Aurélio Zimmermann. **Benção das canoas**, de 1919. Óleo sobre tela, 100 x 135 cm. Museu Paulista - USP.





Oscar Pereira da Silva.
Carga de canoas, de 1920. Óleo sobre tela, 100 x 140 cm.
Museu Paulista - USP.

“Sobre a operação do desembarque da carga das canoas deixou Hércules Florence precioso desenho que Oscar Pereira da Silva, por incumbência nossa transportou para uma tela pertencente à galeria do Museu Paulista. Em Porto Feliz passou-se a cena fixada por Florence. Uns tantos pretos nus da cintura para cima carregam caixas e caixões para os barcos abicados à carranca do Tietê. As provisões embarcadas consistiam sobretudo em farinha de milho e de mandioca, feijão toucinho e sal. (...) Também não se dispensava a presença de alguns barris de aguardente da terra.”

(Afonso de E. Taunay, *Relatos monçoeiros*).

REFLETIR

para pensar e pesquisar

Estes são alguns aspectos das viagens fluviais abordados na exposição, mas educadores e estudantes podem levantar outros questionamentos e fazer novas pesquisas.

Todas as embarcações eram do mesmo tamanho?

Em média, quantas pessoas cabiam em uma canoa e quem eram os tripulantes?

Para que servia o toldo da canoa?

O pouso era feito em qual momento da viagem?

Como era montado o pouso?

Qual era a alimentação realizada durante a viagem?

Entre os objetivos das monções estava o abastecimento dos habitantes do sertão. O que era levado nas canoas?

embarcação

“As dimensões das canoas podem ter sido sugeridas e impostas pelas formas florestais típicas da área do Tietê, onde a possibilidade de escolha dos paus ficava restrita a duas espécies – a peroba e a ximboúva. (...) As embarcações eram monóxilas, isto é, feitas de lenho inteiriço, lavradas a ferro e a fogo, e possuíam dimensões de 11,5 a 13 metros.”

(Sérgio Buarque de Holanda, *Monções*).

■ Detalhe de *Carga de canoas*, de Oscar Pereira da Silva.
Museu Paulista - USP.



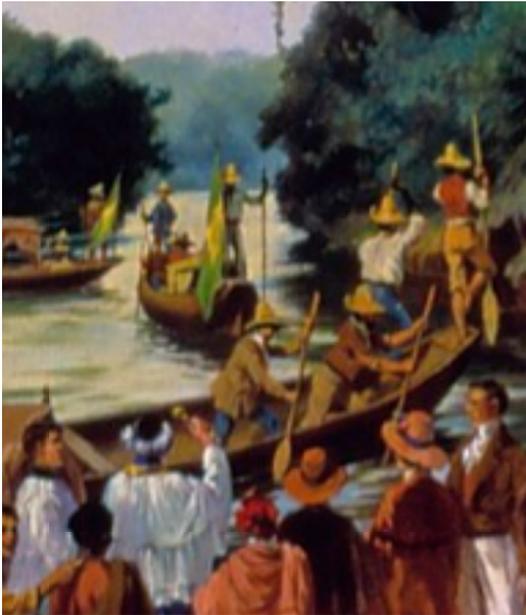
toldos



■ Detalhe de *Pouso no sertão - queimada*, 1826, de Aurélio Zimmermann.
Museu Paulista - USP.

Na popa das embarcações se costumava armar uma barraca de baeta vermelha, forrada de aniagem, que acomodava, ainda que apertadas, duas pessoas. No restante das canoas, os demais passageiros realizavam as viagens sentados sobre as cargas que ocupavam todo o espaço, com exceção das duas extremidades.

tripulação



Detalhe de *Benção das canoas*, de Aurélio Zimmermann.
Museu Paulista - USP.

“A maior parte da mareagem era formada de homens livres. A disposição da tripulação era a seguinte: ao bico da proa vai o proeiro, munido de um remo um pouco maior do que o dos remeiros para desviar de possíveis obstáculos no curso dos rios; ao bico da popa vai o piloto, munido também de um remo maior que o dos remeiros, com o qual controlava os movimentos gerais da canoa; à proa vão cinco ou seis remeiros e à popa mais alguns. Todos da mareagem remam em pé, como os grupos nativos locais o faziam há séculos.”

(Francismar Carvalho, *Entre rios e impérios*).

cargas

As cargas das canoas eram compostas por pólvora, ferro, espingardas de caça, chumbo fino, facas, machados, feijão, toucinho, farinha de milho, cachaça, sal, açúcar, mercadorias importadas. Calculava-se a quantidade de mantimentos até a fazenda Camapuã, localizada na transposição da bacia hidrográfica do Paraná para o Paraguai, atingida após cerca de três meses e meio de viagem, onde a carga era reabastecida.

Detalhe de *Carga de canoas*, de Oscar Pereira da Silva.
Museu Paulista - USP.



alimentação

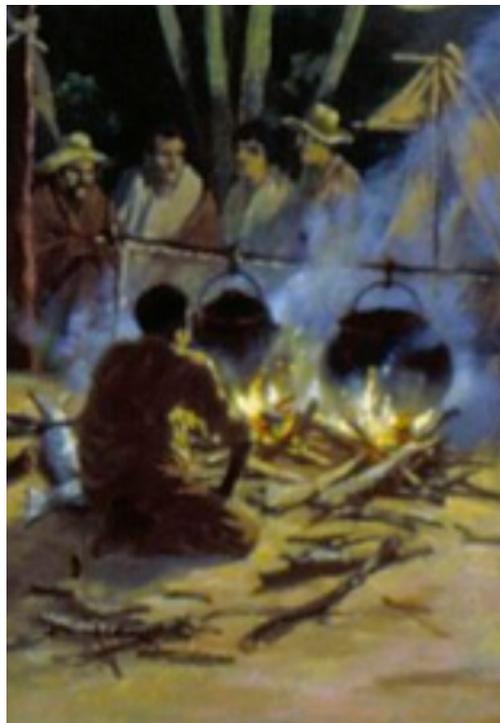
Pela manhã, os viajantes almoçavam farinha de milho desmanchada em água fria e açucarada e, ao meio dia, jantavam feijões feitos de véspera com toicinho e que, depois de aquecidos, misturavam-se com farinha de milho. Essas refeições básicas eram incrementadas com os sucessos obtidos durante o trajeto a partir da caça de anta, macaco, jacutinga, arara, papagaio, pato d'água, ovos de tartaruga, urubutinga, socó boi, capivara, ariranha, onça, veado, perdiz, da pesca de dourados, piranhas, da coleta de banana, mamão, laranja, marmelo brabo, mangaba, caju, arroz selvagem, guariroba, palmitos guacumá e gerivá.

“Impossível me fora exprimir o sofrimento que diariamente nos causam os enxames de mosquitos. (...) Quando comíamos, ficavam os pratos inchados, o molho cheio deles; entravam-nos pela boca. (...) Através das vestes e pela costura das botas, por pouco que tivessem uso, ferravam-nos tremendas picadas metendo-se pelas calças a dentro.”

(Hercule Florence, *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas*).

■ Detalhe de *Pouso no sertão - queimada, 1826*, de Aurélio Zimmermann.

Museu Paulista - USP.



os painéis de azulejos



Saguaão do Museu Republicano Convenção de Itu. ■

Fotografia Hélio Nobre/ José Rosael.

Após finalizar a visita à exposição **Viagens Fluviais**, sugerimos que encontrem na azulejaria do museu outras imagens que representem as monções.

Afonso d'Escragnolle Taunay idealizou o conjunto de painéis de azulejos que foram fixados nas paredes do saguaão de entrada do museu, entre os anos de 1942 e 1953.

DEBATES

interdisciplinaridade sobre as monções

A exposição *Viagens Fluviais* ainda possibilita projetos de produção de conhecimento que vão além da compreensão histórica, cultura material e artes. Podemos pensar eixos de debates interdisciplinares.

Nas viagens fluviais os monçoeiros conviviam com a mata ciliar em seus acampamentos, caçadas, travessias nas varações. “Entende-se por vegetação ciliar ou ripária, aquela que margeia as nascentes e os cursos de água [...] entre as denominações comumente usadas em diferentes regiões do Brasil, floresta ripária, florestas ribeirinhas, matas de galeria, floresta ripícola, e floresta beiradeira.” (CHAVES, 2009, p. 4).

biomas



Mapa dos biomas no Brasil.

Mapa realizado com base em mapa do IBGE e informações das redes estudadas (2012).

No trajeto entre Porto Feliz e Cuiabá, os monçoeiros atravessavam os biomas da Mata Atlântica, Cerrado e Pantanal. Explore com seus estudantes as espécies catalogadas na expedição de Langsdorff e relacione-as com os biomas brasileiros.

REFERÊNCIAS

bibliografia utilizada

BORREGO, M. A., ANDRADE, B. L., CECCANTINI, G., VEIGA, M., ESTEVES, F., BULLA, P. H., & VALENTE, G. (2019). Trajetória e reconstituição digital de uma canoa do Museu Paulista – USP. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, 27, 1–41. <https://doi.org/10.1590/1982-02672019v27e18d12019>.

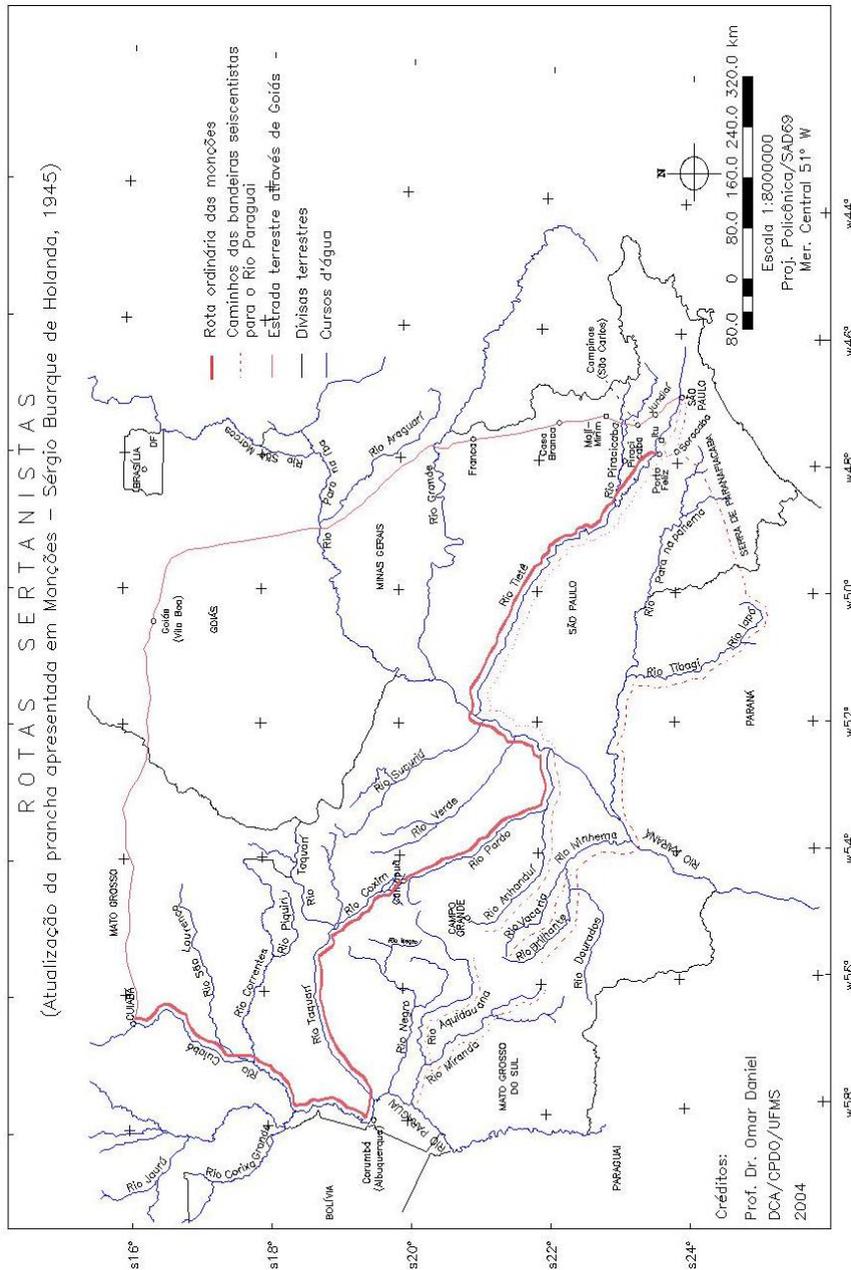
CARVALHO, Francismar. **Entre rios e impérios: a navegação fluvial na América do Sul**. São Paulo: Editora Unifesp, 2019.

CHAVES, Aldair. **Importância da mata ciliar (legislação) na proteção dos cursos hídricos, alternativas para sua viabilização em pequenas propriedades rurais**. Passo Fundo, Universidade de Passo Fundo (UPF), 2009. Disponível em: <https://docplayer.com.br/1915381-Importancia-da-mata-ciliar-legislacao-na-protecao-dos-cursos-hidricos-alternativas-para-sua-viabilizacao-em-pequenas-propriedades-rurais.html>. Acesso em 01 de março de 2020.

FLORENCE, Hercules. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829**. Brasília: Senado Federal, 2007. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/188906>. Acesso em 15 de julho de 2020.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções**. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2000 (1945).

JORGE, Janes. **Tietê: o rio que a cidade perdeu** (São Paulo, 1890–1940). São Paulo: Alameda, 2006.



REALIZAÇÃO

USP



MUSEU REPUBLICANO
CONVENÇÃO DE ITU



MUSEU PAULISTA
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

