

A Canoa de São Vicente de Minas (MG)

Síntese das impressões acerca da visita técnica empreendida a São Vicente de Minas, em maio de 2011, em conjunto com a Superintendência do IPHAN em Minas Gerais e a Marinha do Brasil.

A canoa encontrada em São Vicente de Minas, além de ser, certamente, uma das canoas mais antigas existentes no Brasil, pertence a um universo ainda quase inexplorado no estudo do patrimônio naval brasileiro – o das embarcações do interior do país.

Efetivamente, as embarcações litorâneas tiveram sua identificação preliminar concluída pelo IPHAN, do Amapá ao Rio Grande do Sul, enquanto todo o patrimônio do interior permanece pouco conhecido.

Comparando a embarcação com as poucas fontes bibliográficas e iconográficas existentes, confirma-se a antiguidade e a significância do achado, que introduz uma série de elementos nos esforços para compreensão desse segmento do patrimônio cultural brasileiro – configurado pelos barcos de água doce.

Uma tese preliminar se impõe: a correlação de detalhes construtivos da canoa de São Vicente com canoas pantaneiras, fotografadas em Corumbá (MS), em Assunção (no Paraguai) e as provenientes do Mato Grosso, que compõe o acervo do Museu Nacional do Mar, em Santa Catarina, indicam a possibilidade de uma grande tipologia de canoas interioranas que abarcava toda a bacia do Paraná – de São Paulo ao Paraguai. Esse tipo de embarcação parece ter sido adotado desde cedo em São Paulo e utilizada pelos paulistas em seus deslocamentos pelo interior, chegando a Minas Gerais e inclusive ao litoral: em Iguape, canoas litorâneas apresentam especificidades encontradas nas canoas dos rios interioranos.





A Partida da Monção (estudo e obra final), de Almeida Júnior, pintada em 1897. O autor, nascido em Itu, em 1850, muito provavelmente conviveu com canoas semelhantes às que retratou. Observe-se a extremidade das canoas, cuidadosamente desenhadas, tanto no quadro exposto atualmente no Museu Paulista e no estudo, pertencente ao acervo da Pinacoteca de São Paulo.



Carga de canoas. Autor: Oscar Pereira da Silva



Encontro de Monções no sertão. Autor: Oscar Pereira da Silva.



Partida de Porto Feliz. Autor: Oscar Pereira da Silva. Repare-se que o tronco parece afunilar para a proa.



Desencalhe de canoa. Autor: Zilda Pereira. Destaque para o formato da proa.



Canoas africanas, onde empregam-se técnicas de manter aberta a “boca” de canoas derivadas de cascas de grandes árvores, técnica que no Brasil mantém-se em uso em algumas áreas amazônicas.



Reprodução de técnicas de escavação que se mantiveram mesmo após a introdução das ferramentas metálicas – enxós e machados, principalmente.



Nessas ilustrações de embarcações fluviais, assemelhadas ao desenho da canoa de São Vicente de Minas, parece que as proas são mais estreitas do que as popas



Canoa litorânea de Iguape (SP). Verifique-se que o fundo é levemente arqueado, fazendo com que a proa “flutue” acima da linha d’água quando a canoa está descarregada. A proa é mais larga do que a popa, mas o centro de gravidade situa-se mais à ré da embarcação.

Será indispensável confrontar a embarcação examinada com outro achado, também em São Vicente de Minas, atualmente em mãos de particulares, além de compará-la com as canoas encontradas recentemente em Porto Feliz, SP. As pesquisas em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no Paraná e nos países vizinhos – Paraguai, Bolívia, Argentina e Uruguai – poderão confirmar ou não a tese de disseminação de uma tipologia de embarcação indígena (guarani), que adotada pelos paulistas, propagou-se por Minas Gerais e alcançou o litoral brasileiro, influenciando na confecção das canoas litorâneas.

Alguns dos pontos principais abertos pelo exame da canoa de São Vicente de Minas:







Canoa encontrada em São Paulo. O fundo parece tander ao plano.



Figura 1 – Sala Vivência e cotidiano no Sertão, exposição Cartografia de uma história: São Paulo colonial, mapas e relatos. Museu Paulista, São Paulo. Fotografia de José Rosiel, 2005.

Nesse caso, o fundo é da canoa redondo, mantendo a esfericidade do troco, como seria de esperar de em embarcações derivadas de técnicas que ignoravam os instrumentos metálicos.

A questão sobre se a extremidade preservada é a proa, ou a popa da embarcação

No fundamental texto em que inaugura o estudo das embarcações tradicionais brasileiras, o Almirante Antônio Alves Câmara define que “*as canoas dos rios tem a proa muito lançada para com mais facilidade encalbarem nas margens...*”. Na opinião preliminar do grupo de trabalho que examinou a embarcação de São Vicente de Minas, a proa parece ser a parte mais estreita da embarcação, fato aparentemente corroborado pela análise da iconografia conhecida sobre o assunto, parcialmente apresentada nessa síntese. Na tela famosa, denominada “A Saída da Monção” Almeida Júnior que nasceu em Itu em 1850, e que portanto conviveu com as embarcações fluviais do interior paulista, apresenta, quase certamente baseado em modelos ainda existentes à época, proas bastante assemelhadas à extremidade encontrada em bom estado de conservação em São Vicente. Também no desenho de..., traçado em linhas precisas, as proas se parecem com a da parte mais estreita da embarcação vistoriada. Se verdade, essa observação contraria a regra ditada por Alves Câmara, que deverá ser comprovada para os barcos fluviais e lacustres brasileiros: “*a proa é feita de tronco, e a popa, por conseguinte da parte superior do pau, motivo pelo qual a proa é sempre mais larga do que a popa*”.

Por outro lado, nos parece indispensável, para viabilizar a dirigibilidade de embarcações que percorrem rios, que o maior peso esteja na popa – de onde se manejam as canoas. Assim, torna-se indispensável conhecer melhor a configuração das extremidades das canoas congêneres à encontrada em São Vicente de Minas, analisando com muito cuidado a evidência de maior espessura do casco na extremidade que se supôs ser a “proa”, em especial, verificando se também na extremidade que se supôs ser a popa, também não há um acréscimo de espessura no casco. Em caso afirmativo, as espessuras das extremidades configurariam “reforços” destinados a enfrentar batidas em fundos de pedra e areia, comuns em rios navegáveis. A maior largura da proa deve-se, provavelmente, ao desejo de proporcionar maior fluviabilidade, facilitando o enfrentamento de ondulações e o manejo à partir da popa, mais “afundada” nas águas, conferindo-lhe a função de quase um leme natural.. Em canoas fluviais é

de se esperar que as embarcações estejam aptas a enfrentar velocidades consideráveis quando navegam a favor da correnteza, em especial nos períodos de cheias ou nas corredeiras. Nesses barcos, a dirigibilidade é aspecto fundamental e nos parece que necessariamente deva ser dada por “lastro” na popa – sempre que a embarcação seja impulsionada (empurrada) pela ré.

O fundo chato (plano)

As pesquisas efetivadas, como se disse, ao longo do litoral, definem três grandes tradições para as canoas da orla atlântica da costa brasileira:

- As embarcações da **costa norte**, onde contraditoriamente as canoas litorâneas são raras, do Amapá até ao menos o litoral oeste do Ceará (abrangendo Camocim e Jericoaquara), predominam formas ligadas originalmente a barcos indígenas, com proa e popa em escudo e fundos arredondados.



Porto Acre (AC)



Nas proximidades de Porto Acre (AC), a comprovação da praticidade dos alçados de proa nas embarcações fluviais. À direita, proa de canoa no Amapá.



Proa de canoa no Amapá, no norte da Amazônia. As extremidades de embarcações esculpidas em grandes troncos, em muitos casos eram vedadas com pranchões, fato que pode explicar detalhes faltantes na canoa de São Vicente de Minas.

- A partir da Paraíba, surgem as canoas **nordestinas**, que se estendem até a Bahia, com exemplares híbridos encontrados no Espírito Santo, e inclusive no norte do Rio de Janeiro. No universo das canoas nordestinas, representadas em cada estado por modelos específicos, acredita-se que preponderaram desenhos e conhecimentos técnicos oriundos da África. Os fundos são chatos, as proas e popas profundamente escavadas na Bahia e Alagoas, e menos tosadas na Paraíba, em Pernambuco e Sergipe, onde preponderaram formatos de proas arredondados – tipicamente europeus.



À esquerda, Coruripe (AL). À direita, Recôncavo Baiano (BA). Observe-se o fundo chato dessas canoas, utilizadas nas lagoas alagoanas e no Recôncavo Baiano, respectivamente; em ambas, a proa é mais larga do que a popa.

- As **canoas do sul/sudeste**, caracterizam-se por manter, no desbaste do tronco, um eixo de simetria que se acentua na proa e na popa – os delgados de proa e popa. Os fundos são ligeiramente curvos. Normalmente, as canoas do sul/sudeste são associadas a modelos de

embarcações européias, onde essa configuração é comum, mesmo nos casos das canoas rasas, desprovidas de bordas falsas, como as existentes na Baía de Paranaguá.



Praia do Siriú (SC). Observe-se a linha de simetria perfeitamente assinalada pelo delgado de proa e a diferenciação das feições de proa e popa, características das canoas do sul-sudeste. A proa é mais larga do que a popa.

O fundo interno chato (plano)

O fundo interno plano é incomum na maioria absoluta das canoas litorâneas brasileiras, onde o fundo interno é quase sempre curvo, em maior ou menor grau. Do Amapá ao Rio Grande do Sul, essa regra é quase absoluta. Nas lagoas de Maricá, existem ainda antigas e rudes canoas. Uma delas, exemplar único, trabalhada em formas que lembram desenhos africanos, apresenta fundo interno plano. Também o exemplar exposto no museu de Assunção, no Paraguai, que apresenta extraordinária relação de proximidade com a canoa de São Vicente de Minas, o fundo interno é plano.



Canoa exposta em Assunção, no Paraguai. Observe-se a semelhança dos detalhes de proa e popa, além das cavernas escavadas no próprio tronco da canoa, detalhes presentes na canoa de São Vicente de Minas.



Canoa em museu de Assunção, Paraguai.

Reforços, ou cavernas, esculpidos no troco da canoa.

São raras, no litoral, as canoas cujos cascos são reforçados por partes do tronco - poupadas da escavação - formando como que “cavernas” obtidas do próprio tosamento interno das canoas. Ao contrário do litoral, a maioria das canoas interioranas analisadas, inclusive no Pantanal e no Paraguai (bacia do Paraná e Paraguai) apresentam esse detalhe – um dos diferenciais até agora anotados como constantes nas canoas da Bacia do Paraná. Curiosamente, foi no litoral de São Paulo, em Iguape, onde esse detalhe foi localizado também em canoas litorâneas.



Canoa em Iguape (SP). Destaque para as cavernas esculpidas no tronco, detalhe próprio das canoas do litoral paulista.

A maior espessura do fundo da canoa na extremidade tida como sendo a proa

Trata-se de dispositivo ainda não anotado nas canoas litorâneas. Faz sentido encontrar esse detalhe na extremidade de embarcações que muito provavelmente enfrentavam corredeiras, baixios e pedras submersas, com os quais - é de supor - colidiam com alguma frequência. Assim, quer se trate da proa ou da popa a extremidade encontrada em melhores condições em São Vicente de Minas, a maior espessura da extremidade significaria um reforço, que teria como objetivo principal, aumentar a resistência do casco e evitar fraturas decorrentes de colisões com obstáculos variados.

De qualquer maneira, supondo-se que a proa seja efetivamente a extremidade melhor preservada, parece que na extremidade presumida como popa o tosamento poupou partes maiores do tronco escavado, proporcionando maior peso a este setor da embarcação.

Se, ao contrário das suposições iniciais, a extremidade melhor conservada em São Vicente for a popa da embarcação, nesse caso se estaria diante de um dispositivo que além do reforço, amplia o peso à ré, conferindo melhor manobrabilidade ao barco em corredeiras.

Influências indígenas ou africanas nos formatos de cascos de canoas do interior brasileiro.

Em função do modelo colonizador implantado pelos portugueses no Brasil, essencialmente litorâneo, as tradições indígenas preservaram-se melhor e por mais tempo no interior do que no litoral do Brasil. Efetivamente, em pleno século XIX, o interior ainda era formado por extensos trechos inexplorados, fazendo com que técnicas indígenas pudessem predominar por exemplo, na construção de embarcações nas vastas áreas fluviais do país. Esse predomínio deve ter convivido, desde cedo com um fator decisivo, introduzido pelos europeus: as ferramentas metálicas.

É sabido que desde os primeiros anos depois de 1500, machados, facas e enxós constituíam algumas das mercadorias de trocas mais apreciadas pelos indígenas. A penetração desses instrumentos deve ter sido profunda e influenciado as tradições construtivas de embarcações em áreas distantes do litoral - ainda durante o século XVI.

Paralelamente, paulistas em suas bandeiras e monções, e em todas as formas de suas incursões ao interior, no início rarefeitas, mas depois tornadas comuns, em especial no sudeste, vinham sempre acompanhados de contingentes indígenas agregados. Esses índios conheciam a arte de fabricar canoas, ofício indispensável às incursões ao interior, mas é muito provável que seus conhecimentos autóctones houvessem sido profundamente influenciados, ou mesmo substituídos, pelas técnicas facilitadoras de portugueses e africanos, já adaptadas ao uso de instrumentos metálicos.

A valer as similaridades de desenho, verificadas em territórios culturais diferentes no interior e no litoral, os conhecimentos africanos podem ter sido apropriados e disseminados em larga escala, pois era dos escravos a incumbência de fabricar embarcações menores.

Do ponto de vista das hipóteses de pesquisas, essa é uma questão básica no estudo das canoas do interior do Brasil: avaliar até onde se preservaram as tradições indígenas, ou a que ponto penetrou e acabou por preponderar o saber oriundo da África e da Europa. Nesse particular, convém notar que se houve influencia marcante de tradições litorâneas impostas aos

conhecimentos indígenas preservados no interior, preponderaram modelos africanos, pois as características mais marcantes dos desenhos europeus (marcação dos eixos de simetria, presença dos delgados de proa e popa e clara distinção dessas duas extremidades), não tem sido encontradas no interior de Minas nem de São Paulo.



Mapa genérico das Monções no Sul do Brasil.

Conclusão Preliminar

A semelhança de detalhes e os tratamentos assemelhados das extremidades entre a canoa de São Vicente de Minas, a exposta em Assunção, as encontradas em Corumbá e as expostas no Museu Nacional do Mar, provenientes de Mato Grosso, reforçam muito a possibilidade de ter-se estabelecido uma tipologia de canoa dominante em toda a bacia do Paraná. Aspectos dessa tipologia, como preservar “cavernas” ao escavar o tronco das canoas, teriam feito um caminho inverso, do interior para o litoral, a ponto de ainda estarem presentes em canoas “caíçaras” existentes em Iguape.

Seqüência proposta para a pesquisa

- Consultar estudiosos e interessados na questão dos barcos tradicionais brasileiros, em especial Amyr Klink, Luiz Phelipe Andrés, Conny Baumgart, Luiz Lauro Pereira Jr, Carlos Heitor Chaves, Armando Gonzaga, Carlos Eduardo Ribeiro, Pedro Carlos Bocca, João Lara Mesquita, José Roberto Marinho, Lauro Barcelos, José La Pastina Filho, Ulisses Pernambucano, Carmen Murarocitado como pesquisador em Porto Feliz, também deverá ser consultado.

- Ampliar a correlação da Canoa de São Vicente de Minas com barcos recuperados em rios, especialmente em São Paulo e Minas Gerais e muito particularmente, com a embarcação em mãos de particulares, na própria São Vicente de Minas.

- Ampliar a pesquisa histórica e iconográfica sobre embarcações nos rios de São Paulo e Minas Gerais, em especial os integrantes da Bacia do Paraná.



Canoas em Corumbá – MS. Repare-se a proximidade dos desenhos com as canoas de São Vicente de Minas, e as cavernas definidas na escavação do troco. As proas não parecem mais largas do que as popas.



Proa de canoa baiana.



Canoa encontrada na cidade de Nova Trento – SC. Verifica-se a diferença de proa e popa e o delgado de proa, marcando o eixo de simetria da embarcação inacabada.

Brasília, 10 de junho de 2011.

Dalmo Vieira Filho

Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização/ IPHAN

Fonte das referências iconográficas:

- Sites na internet
- Pardim, Sonia Leni Chamon. **Imagens de um rio: um olhar sobre a iconografia do rio Tietê**, Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Artes. Orientador: Paulo Mugayar Köhl. Campinas, SP : [s.n.], 2005.
- Câmara, Antonio Alves.....