



Carranca da 1ª fase de Guarany, originária da coleção Mário Cravo Jr., hoje pertence a D. Maria Eston.

## CARRANCAS DO SÃO FRANCISCO E FIGURAS DE PROA DE OUTROS RIOS

PAULO PARDAL  
Engenheiro

No número 10 do Navigator, o Dr. Carlos Francisco Moura apresentou um interessante e bem documentado artigo sobre figuras de proa, no qual comenta alguns aspectos do trabalho *Carrancas do São Francisco*, de minha autoria, publicado pelo Serviço de Documentação Geral da Marinha.

Gratificado por novas e importantes informações sobre o tema, que constituirá um próximo livro do autor, venho esclarecer algumas frases do Car-

*rancas do São Francisco*, que por má interpretação semântica geraram críticas do Dr. Carlos Francisco Moura.

Conforme assinalo logo à pág. 2 de meu trabalho, "*carranca\** é a denominação consagrada, no Brasil, para as figuras de proa das barcas do Rio São Francisco". E à pág. 18: "os exemplos abaixo mostram como as *figuras de proa eram frequentes*, em nossos navios", dentre os exemplos, citando o da barca Laura II e uma figura de

\* O grifo aqui, como em outras palavras deste artigo, não consta do original. Seu emprego facilitará ao leitor acompanhar meu raciocínio.

proa referida por J. Nóbrega como tendo pertencido à embarcação do *Tocantins*.

Não observando a distinção acima entre carranca e figura de proa, o Dr. Moura julgou-me em contradição:

“O próprio prof. Pardal, embora negando inicialmente o uso de figuras de proa no *Tocantins*, fornece uma notícia de grande interesse sobre o assunto: “José da Nóbrega (...) citou-me ter visto...” (pág. 72).

E, após citar a figura de proa do *Laura II*, acresce:

“É, portanto, mais uma prova de que não só no São Francisco, mas também em outras regiões brasileiras, usavam-se figuras de proa de caráter popular”. (pág. 78).

Aliás, é curioso notar que, logo abaixo, diz o Dr. Moura: “O *Laura II*, bem como o *Laura I* e o *Laura III* (que também teriam figuras de proa), pertenciam...” Ora, esta ilação (que os *Laura I* e *III* teriam também figuras de proa), não é minha.

A negativa que faço do uso de *carrancas* (não figuras de proa. Essas houve. Eu mesmo cito um exemplo) no *Tocantis*, se confirma pelo seguinte trecho do artigo do Dr. Moura, referente aos barcos usados naquele rio:

“A proa do bote, a parte exatamente que fende a água, é mais saliente, e culmina por símile de figura qualquer, jacaré, cavalo, etc., e denomina-se talhamar”. (pág. 72).

A roda de proa é a peça de madeira que prossegue a quilha; a parte que fende a água é o talhamar, e sua extremidade (capelo), “mais saliente, culmina” por uma figura, provavelmente esculpida na própria roda de proa (de pequena seção retangular), conforme me foi dito em Teresina, 1976, por alguém que as viu, como citarei no final deste artigo. Mesmo se a escultura fosse presa ao capelo, representaria uma solução bem diferente das grandes carrancas, de muito maior diâmetro que o capelo e que assentavam no taboado da proa. Aliás, no *Carrancas do São Francisco*, lê-se “Pequenas escul-

turas talvez ainda hoje ornem a proa de algumas embarcações locais, no Brasil... sem o significado social e artístico das carrancas do São Francisco”. (pág. 69).

\* \* \*

Outra crítica feita pelo Dr. Moura, quando gentilmente me classificou como *alguns estudiosos* se refere a minha conclusão de terem as carrancas surgido cerca de 1875, pois *vários autores* que escreveram até esta data, *descrevendo em detalhe* as barcas, não as assinalaram e *muitos autores* (embora não *todos*, é claro) que publicaram livros a partir de 1888, citam as carrancas, mesmo quando não descreveram as barcas em detalhe. Como prova da fragilidade deste argumento, o Dr. Moura mostra uma foto de carranca em livro de 1912, cujos autores, “com relação às embarcações do São Francisco, informaram apenas:

“No Rio de S. Francisco e em alguns afluentes, além da navegação a vapor, existem barcos a vela, muito característicos e pitorescos, e pequenos botes vulgarmente chamados paquetes” (C. Moura, pág. 73).

Não é de estranhar que as carrancas não apareçam em citação tão resumida e imprecisa: as *barcas*, que raramente velejavam, se transformaram em “*barcos á vela*, muito característicos e pitorescos” (para demonstrar isso, os autores devem ter considerado suficientemente a foto da carranca.)

Mas seria de estranhar que existissem as carrancas em 1860 e Halfeld não as tivesse citado, quando descreveu detalhadamente os tipos de embarcação no médio São Francisco, transcrito em *cinco páginas* do *Carrancas do São Francisco* (págs. 30/36).

Contudo, esta é uma crítica aceitável. No Prefácio de meu livro, digo que pela escassez de dados sobre as carrancas, não alcancei “senão a formulação de hipóteses, embora bem ancoradas”. Uma de minhas *âncoras* foi o silêncio dos autores anteriores a 1888. Outras cito às páginas 68/69, além da intuição de quem viveu um tema du-

rante seis anos, conversando com dezenas de informantes. A mesma intuição que fez o Dr. Moura concluir que se o Laura II tinha figura de proa, os Laura I e III igualmente teriam tido. Também li muitos outros artigos, escritos no século XX, especialmente os de caráter técnico, onde as carrancas não eram citadas. Como isso não prova que elas sejam anteriores a 1875, prefiro continuar com minha hipótese a respeito desta data.

Sobre esse tópico vale observar que é pena que um trabalho tão bem documentado como o do Dr. Moura, não cite a fonte bibliográfica de um fato digno de análise: "Paranhos Montenegro... continuou a escrever sobre o assunto (*Navegação no São Francisco*) mesmo depois de a existência delas (*carrancas*) ter sido atestada por Alves Câmara e Vieira de Aguiar (1888) e continuou a não se referir às carrancas". Esse fato, prossegue o Dr. Moura, "nos permite supor que elas (*carrancas*) datam das primeiras barcas que, segundo ele (*Montenegro*), surgiram no século XVIII" (fins, acresção eu.)

Ora, *um* dos meus argumentos foi o silêncio de *vários* autores que, antes de 1888, descreveram as barcas com riqueza de detalhes. Muito mais criticável me parece supor que as carrancas datam de fins do século XVIII, porque *um único* autor não se referiu a elas nem antes nem após 1875!

Para provar aos leitores que não sou tão intransigente como pareço, na defesa de meus pontos de vista, reconheço justa uma das críticas do Dr. Moura ao meu trabalho. Alves Câmara escreveu:

"Nos rios do interior, onde não é forte a ação dos ventos, há canoas, que são adornadas com um pássaro, ou outra figura na proa, e têm camarim envidraçado na popa, remadas a pás, e servem para transporte de passageiros e famílias de ricos senhores de engenho".

Interpretei o trecho como referente às barcas do São Francisco, com suas carrancas, "que tanto me fascinam"

não sendo "impossível que minha apreciação sobre as carrancas seja exagerada", como confesso à pág. 3 do *Carrancas do São Francisco*. De fato, tendo ocorrido figuras de proa (embora não de modo generalizado como no São Francisco) em outros rios do Brasil, a referência de Alves Câmara não está obrigatoriamente restrita às carrancas. Contudo, é curioso notar que Alves Câmara só cita a ocorrência de figuras de proa nas barcas do São Francisco, silenciando sobre sua presença na extensa descrição que faz dos diversos tipos de canoas, em todo o Brasil. Esse fato, aliado a algumas imprecisões do referido autor, que assinala no *Carrancas do São Francisco*, levaram-me à interpretação criticada.

Por outro lado, é de estranhar que tenha escapado ao Dr. Moura, uma falha que cometi em assunto de sua especialidade, quando disse, na ERRATA, que "a carraca era um tipo de embarcação assemelhada à *caravela*" quando deveria ter dito *nau*, conforme alertou-me o Comandante Max Guedes.

Permito-me apresentar, também, ao Dr. Moura, algumas críticas construtivas, tendo em vista seu prometido trabalho *Figuras de Proa de Navios Portugueses e Brasileiros*.

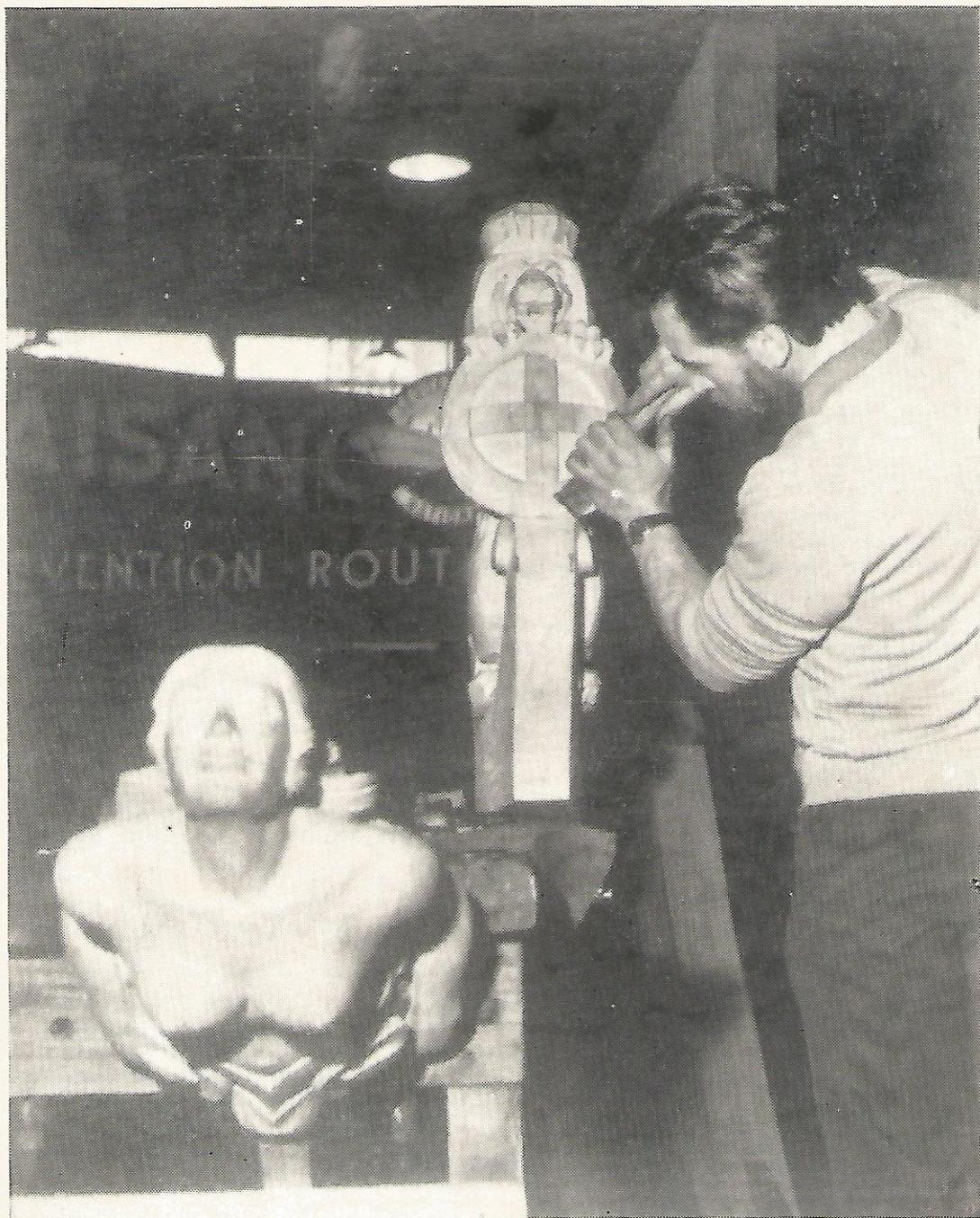
À pág. 81 do artigo é assinado pelo Dr. Moura lê-se:

"Por sua temática e estilística as carrancas do São Francisco estão mais próximas das figuras de proa que aparecem nas xilogravuras portuguesas da História Trágico-Marítima (sec. XVI e XVII) do que das figuras do século XIX.

E ainda à mesma página:

"a Nau Santa Maria, que ostenta uma grande figura de proa "sanfranciscana". Estilística e tematicamente, uma carranca".

Estas citações são fundamentais para melhor filiar a tipologia das figuras de barca. Infelizmente, contudo, não foram reproduzidas as referidas figuras tão aparentadas às nossas carrancas, cujo medievalismo igualmente assinalo à pág. 102 do *Carrancas do São Fran-*



Em 1977 será realizada em Paris uma I Exposição Mundial de Figuras de Proa, com cerca de 80 peças, de mais de uma dezena de países, dentre os quais 15 carrancas, solicitadas à Embaixada do Brasil na França.

Em janeiro de 1976, no Salão Náutico de Paris, houve um stand sobre Figuras de Proa a fim de preparar a referida Exposição. No referido stand, Norman Gaches (foto a cima, de Francine Rolland), escultor de figuras de proa, mostrou ao público seu trabalho.

As tradicionais figuras de proa ainda não morreram!

cisco. Também não consta da bibliografia o autor e editor da História Trágico-Marítima (Século XVI e XVII).

Segundo o Dr. Moura “o cavalo era uma das figuras de proa mais comuns nas barcas do São Francisco e nos botes do Tocantins (op. cit. pág. 85). Ora, de cerca de 90 carrancas autênticas que classifiquei, só me lembro de três, que representassem nitidamente um cavalo, reproduzidas às págs. 45 e 47 do *Carrancas do São Francisco*. Eram raras as carrancas naturalistas; em sua quase totalidade, zoo-antropomorfas, ligadas ao fantástico e sobrenatural, se vago parentesco apresentam com animais, é mais fácil associá-lo ao leão. Quanto aos botes do Tocantins, cuja proa “culmina por símile de figura *qualquer*, jacaré, cavalo etc.”, não me parece que essa única e vaga citação apresentada pelo Dr. Moura autorize sua conclusão de ser o cavalo uma das figuras de proa *mais comuns* nos botes de Tocantins.

Aliás, a denominação de *Figura de proa* é utilizada para esculturas fixadas ao navio, geralmente no beque, sob o gurupés, mas também no castelo de proa, como no caso das carrancas. Como já comentei à pág. 22 deste artigo, nos botes do Tocantins provavelmente a figura, de pequenas dimensões, era esculpida no final da própria roda de proa. Nessa hipótese pergunto-me se seria válido denominá-la *figura de proa* ou simplesmente *roda de proa esculpida*.

Para evitar má interpretação, reitero que o parágrafo acima se refere só aos botes ou barcos mineiros do Tocantins, onde obviamente também navegavam embarcações maiores, com autênticas figuras de proa. Essas, provavelmente, foram conservadas, após o abandono da embarcação a que pertenciam. Já vi várias figuras de proa em nossos antiquários, inclusive em um que trazia muitas peças de Belém. Citei J. Nóbrega, comprador de antiguidades que percorria todo o norte e viu uma figura de proa, que não conseguiu adquirir, em Belém. Mas só Nóbrega levou

para Santos, S. P., dezenas de velhas carrancas do São Francisco (vide pág. 98, *Carrancas do São Francisco*) e nenhuma escultura de bote do Tocantins, que igualmente não constam, que eu saiba, de qualquer Museu ou coleção. Levando em conta a *peneira fina* que os antiquários sempre passaram em tudo que apresenta algum interesse comercial, isso poderia confirmar que a *roda de proa esculpida* dos botes do Tocantins teria perecido com os botes.

Também, observando o desenho deste tipo de embarcação (pág. 72 do artigo do Dr. Moura), verifica-se que sua proa afilada e alçada não permitiria a fixação de uma escultura pesada como a carranca sanfranciscana. Tudo leva a crer que a solução mais provável seria esculpir a figura na própria roda de proa.

Agradecendo o interesse com que o Dr. Carlos F. Moura examinou meu trabalho, atendo à sua solicitação referente a informações suplementares sobre figuras de proa, especialmente no Tocantins.

No ano de 1976, percorri todas as capitais dos estados ao norte do Rio de Janeiro. Por motivos profissionais, estabeleci contato, em cada capital, com dezenas de elementos, identificando alguns que tinham tido vivência com embarcações, especialmente nos rios do norte.

O jornalista Guaipum Vieira (R. João Gaioso, 399, Terezina) há anos pesquisa figuras de proa no Parnaíba, só tendo conseguido identificar uma: “em 1925... Albatroz, pequena lancha que fôra feita por família que residira em *Juazeiro da Bahia*,\* já transmitia, aos deuses das águas, mensagem do seu ritual, através da *carranca*\* que conduzia” (de artigo a ser publicado pelo autor). A referida lancha desapareceu há cerca de dois decênios, desconhecendo-se o paradeiro de sua carranca.

Não pude confirmar, em Terezina, a existência, nos últimos decênios, de máscaras usadas em embarcações na confluência dos Rios Poty e Parnaíba,

\* O grifo é meu, mas as palavras são de G. Vieira, que ao escrevê-las ainda não havia lido o *Carrancas do São Francisco*.

fato que me havia sido citado por um engenheiro em Salvador, que em certa época se deslocava com frequência a Terezina.

De outros elementos, habituados a viajar, nos dois últimos decênios, nos rios da região, inclusive Araguaia e Tocantins, soube de *uma* figura de proa vista em cada um desses rios, além de algumas embarcações com uma escultura grosseira, entalhada na extremidade da roda de proa, provavelmente do tipo das descritas por Ayres da Silva.

Em Mato Grosso, José da Nóbrega soube, em 1950, da existência, no passado, de pequenas e grosseiras figuras à proa de barcos do Rio Guaporé. Nenhuma havia sido preservada.

No Rio Amazonas, ultimamente, de muitos a quem indaguei, inclusive velhos marinheiros, dos Portos de Belém

e Manaus, consegui identificar: um busto de mulher, em embarcação do baixo Amazonas; uma figura (sereia?) em embarcação no Porto de Manaus; um dragão, de grandes dimensões (150 cm?), de uma embarcação da Ilha de Marajó. Nesse último caso, meu informante citou que curioso pelas dimensões e bom acabamento da peça, que se encontrava em embarcação de transporte de passageiros, indagou sobre sua origem. Foi-lhe explicado tratar-se de um antigo barco de ricos senhores da Ilha, que após muito tempo encostado havia sido reformado, recentemente. Constava que sua figura de proa tinha a utilidade de espantar duendes das águas.

Confirmo assim minha hipótese para a origem das carrancas sanfranciscanas: surgidas originalmente como decoração e símbolo de poder, receberam, logo depois, conotação popular mística.