

## FIGURAS DE PROA PORTUGUESAS E BRASILEIRAS

CARLOS FRANCISCO MOURA  
Arquiteto

Desde a Antiguidade muitos povos costumavam colocar na proa ou na popa de suas embarcações imagens de animais míticos ou reais ou de divindades protetoras.

Essas imagens relacionavam-se geralmente com o nome com que as batizavam.

Savérien, no *Dictionnaire Historique de la Marine*, dá notícias históricas sobre o assunto.<sup>1</sup>

Virgílio referiu-se a um navio chamado *Tigre*, que ostentava na popa a figura desse animal. Menciona também navios com os nomes de *Centauro* e *Quimera*. Dele também é a informação de que a nau de Enéias era consagrada à proteção da mãe dos deuses e tinha na popa a figura da deusa com os leões que lhe eram consagrados.

Os egípcios em cada ano consagravam um navio à deusa Ísis. Luciano descreve um deles — tinha no alto da popa um pássaro de ouro de asas abertas e na proa a figura de Ísis.

O Cristianismo já encontrou arraigado o costume de ornar os navios com figuras protetoras.

O Apóstolo São Paulo embarcou na Ilha de Malta em um navio chamado *Castor e Pólux* que tinha na proa as imagens dos dois gêmeos mitológicos protetores dos marinheiros gregos e romanos.

A cristianização geral da vida européia chegou também às atividades náuticas. Os nomes dos barcos passaram a ser tirados do hagiológico católico, e o cerimonial de seu batismo passou a ser presidido pelos padres.

Muitas tradições pagãs, entretanto, sobreviveram adaptadas ou sincretizadas.

As centelhas que aparecem nas extremidades dos mastros e que os gregos e romanos acreditavam ser as almas protetoras de *Castor* e *Pólux*, foram

identificadas em Portugal com São Telmo ou São Frei Pero Gonçalves (*fogo de Santelmo* ou *corpo santo*), e em outras regiões com Santo Anselmo.

É evidente que já os gregos haviam feito o mesmo, *helenizando* tradições anteriores, e substituindo-as por divindades da sua mitologia.

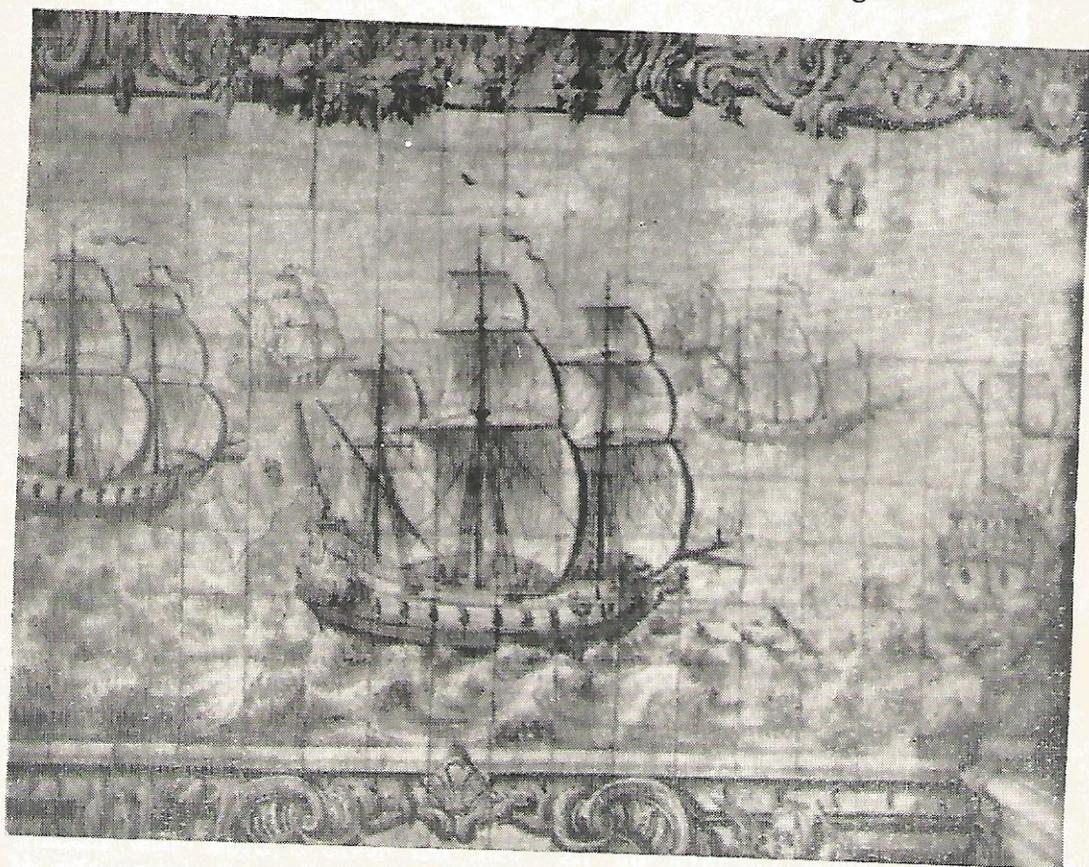


Fig. 1 — Nau da Frota do Brasil ornamentada com um leão de proa (painel de azulejos da Igreja do antigo Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem, em Itapagipe, Bahia).

Uma passagem da *História Trágico-Marítima* informa que em 1557 o Arcebispo de Lisboa proibiu as antigas cerimônias com que festejavam S. Pero Gonçalves, mas foi tal a reação dos marinheiros e pescadores que teve que levantar a proibição.<sup>2</sup>

As imagens mitológicas que ornavam os navios e que não foram assimiladas ao novo culto desapareceram, e só em dois períodos reapareceram com a moda dos estudos clássicos: no Renascimento e no neoclássico (fins do século XVIII). Fora deles, só esporádicas aparições.

As figuras de animais míticos ou reais, entretanto, sobreviveram a todas as transformações religiosas e políticas, e só sumiram com o desaparecimento do próprio costume de usar figuras de proa.

Um exemplo da persistência desses símbolos pré-cristãos e da tolerância da Igreja com eles, mesmo em alfaias religiosas, é o de navetas em forma de barco com figuras de animais na proa. Tanto em Portugal como no Brasil há inúmeras dessas peças de ourivesaria sacra, algumas com figuras de animais fantásticos.

FIGURAS DE PROA EM PORTUGAL

O povo português, que teve no desempenho marítimo sua grande contribuição à história universal, obedecendo

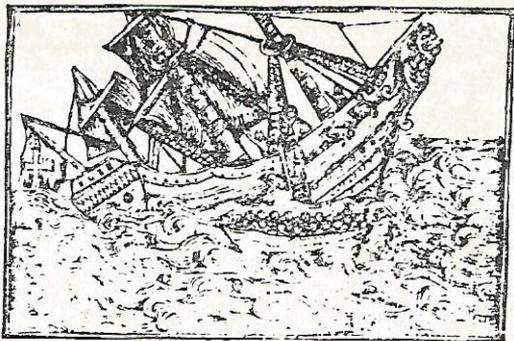


Fig. 2 — Gravura que ilustra a *Relação do Naufrágio da Nau S. Tomé na Terra dos Fumos no ano de 1589 (História Trágico-Marítima)*.

a tradições marinheiras pré-nacionais foi dos que mais usaram figuras de proa.

Disso há farta documentação escrita e iconográfica, embora exemplares de museus sejam poucos.

Na Península Ibérica usavam-se figuras de proa desde a Antiguidade.

Estrabão, baseado em Poseidônio, informa que Eúdoxos de Kyzikos, durante uma expedição à Índia feita no tem-

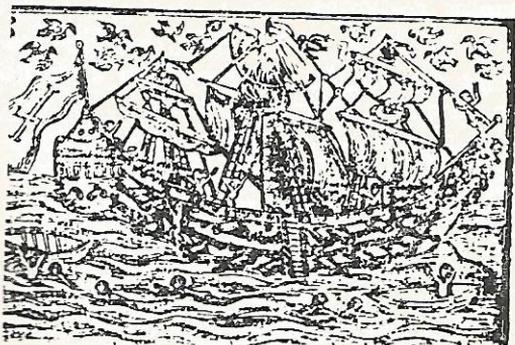


Fig. 3 — Gravura que ilustra a *Relação do Naufrágio da Nau Conceição de que era Capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos baixos de Pero dos Banhos aos 22 do mês de agosto de 1555 (História Trágico-Marítima)*.

po de Euergetes II do Egito, encontrou na costa da Etiópia a proa de madeira de um navio, na qual estava esculpida

a figura de um cavalo, e foi informado de que se tratava de restos de uma esquadra que viera do Ocidente. De volta Eúdoxos mostrou a proa no porto de Alexandria e lhe afirmaram que era dos *gadeiritai* (habitantes de Cádiz), pois eles, além dos grandes navios armados pelos comerciantes, usavam outros menores, chamados *hippoi* (cavalos), devido à figura de proa.<sup>3</sup>

Garcia Y Bellido, que publicou o texto de Estrabão, opina que da narração deduz-se ter sido esse tipo de figura de proa privativo dos *gadeiritai*.<sup>4</sup>

Um vaso ibérico de cerca do século I a.C. achado em Liria representava naves valencianas com figuras de animais na proa, aparentemente, cabeças de javalis.<sup>5</sup>

Outros povos que influenciaram ou dominaram a Península na Antiguidade também usavam figuras de proa.

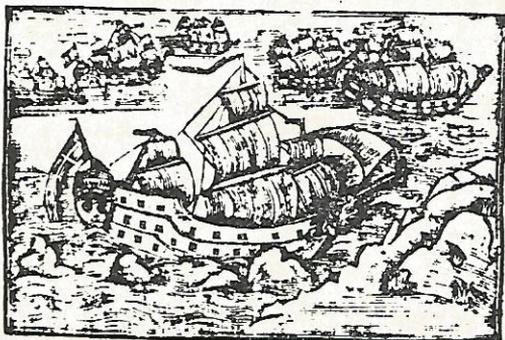


Fig. 4 — Gravura que ilustra a *Relação da Viagem e Sucesso que teve a Nau S. Francisco em que ia por Capitão Vasco da Fonseca, na Armada que foi para a Índia no ano de 1596 (História Trágico-Marítima)*.

Assim os fenícios, os gregos, os cartagineses e os romanos.

Moedas luso-romanas de Ossonoba (atualmente Faro, no Algarve) têm cunhados, de um lado, dois atuns (riqueza do mar da região) e, do outro, uma embarcação com figura de proa.

Os vikings, que em certo período da Idade Média fustigaram as populações litorâneas de Portugal, vinham embarcados nos seus magníficos barcos *drakkars* (dragões) e *snekkars* (serpentes), assim denominados por exibirem nas proas as figuras desses terríveis animais.

O uso do cavalo como figura de proa pelos antigos habitantes de Cádiz deve ser devido aos fenícios, fundadores da cidade. Tanto os fenícios como os cartagineses, seus descendentes, ornamentavam seus barcos com figuras de cavalo.<sup>6</sup>

Também os nórdicos da época do bronze e do princípio da idade do ferro

usavam cabeças de cavalo como figuras de proa.

Essas ondas sucessivas de influências de origens diferentes usando o mesmo símbolo deve ter concorrido para reiterar e sedimentar a tradição.

Não deixa de ser curioso observar que o cavalo vá ressurgir muito depois,

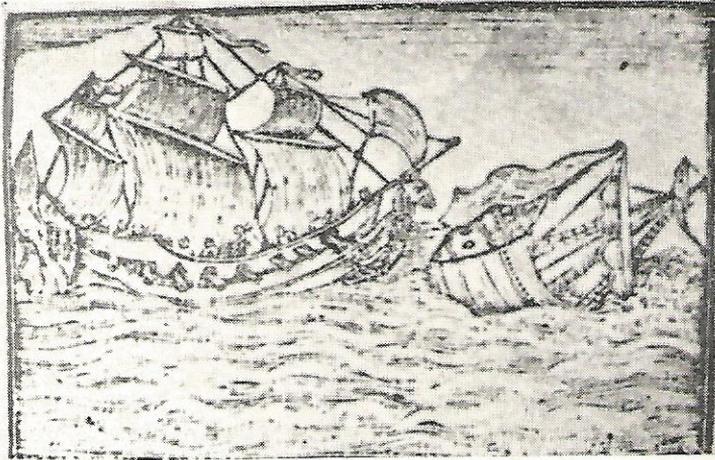


Fig. 5 — Gravura que ilustra a Relação da Viagem e Sucesso que tiveram as Naus "Águia" e "Garça" vindo da Índia para este Reino no ano de 1559 (História Trágico-Marítima).

no Brasil, como figura de proa nos barcos do São Francisco e do Tocantins.

Referindo-se às embarcações nórdicas, observa o Prof. Octávio Filgueiras que a figura do cavalo estava ligada a uma simbologia mágica.<sup>7</sup>

A mesma significação tem sido dada às figuras de cavalo do São Francisco.<sup>8</sup>

Segundo alguns historiadores, uma famosa imagem histórica de São Rafael teria ornado a proa da nau de mesmo nome da armada que descobriu o caminho marítimo para a Índia.

A ser verdade essa hipótese, trata-se da mais antiga figura de proa portuguesa que chegou até nosso século.

Durante a viagem de regresso, a *São Rafael*, do comando de Paulo da Gama, irmão de Vasco da Gama, foi incendiada próximo a Melinde "porquanto era coisa impossível navegarem três navios com tão pouca gente como éra-

mos", e tudo o que se pôde aproveitar dela foi passado para os outros dois navios restantes.

A figura de proa, como afirma Teixeira de Aragão, foi recolhida a bordo do navio de Vasco da Gama.

O descobridor dedicava muita devoção à imagem do arcanjo, e levou-a consigo nas duas outras viagens que fez à Índia.

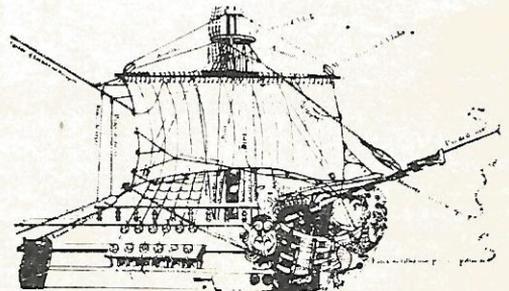


Fig. 6 — Leão de proa de uma nau do século XVIII (desenho do Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos).

Também seu bisneto, D. Francisco da Gama, levou a imagem nas duas vezes que foi governar a Índia (1597-1600 e 1622-1628).

O terceiro neto, primeiro Marquês de Nisa, levou-a consigo quando foi exercer, na França, o cargo de embaixador.

Posteriormente a imagem foi recolhida à capela da Vidigueira, no Alentejo, e, por ruína desta, passou para outras igrejas, até que foi doada ao Museu da Marinha pelo Cardeal de Lisboa, como informa Frazão de Vasconcelos em 1951.<sup>9</sup>

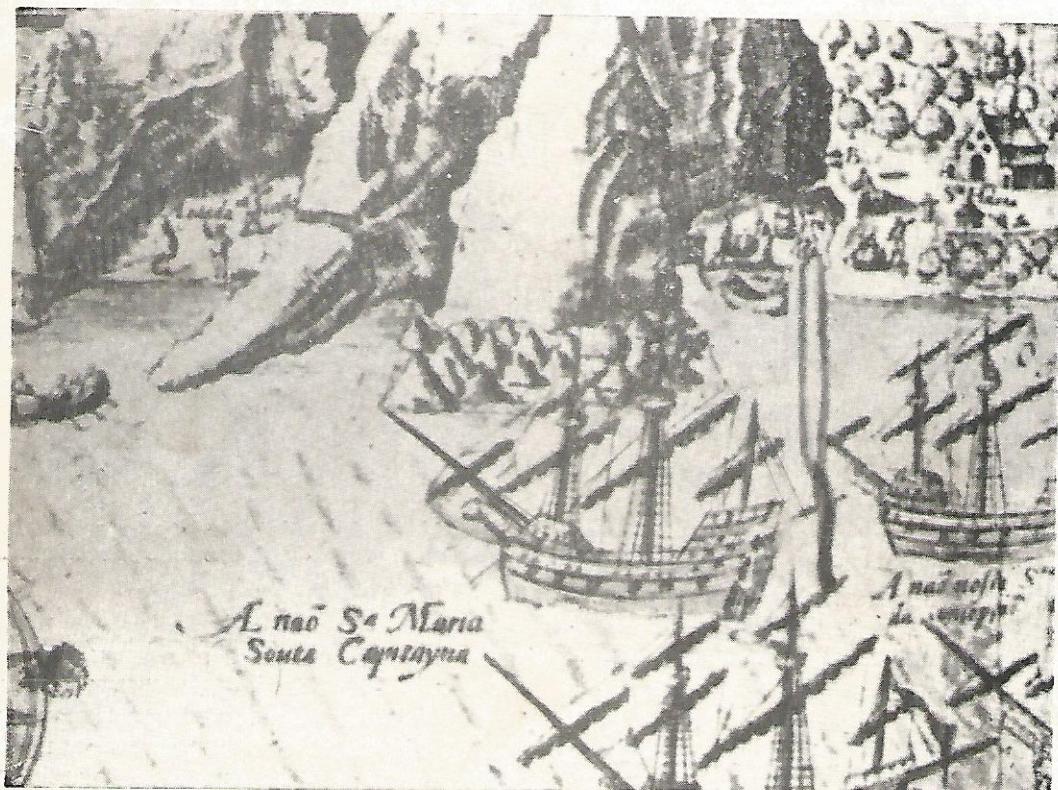


Fig. 7 — A Nau portuguesa *Santa Maria* ancorada na Ilha de Santa Helena, segundo gravura da obra *Tertia Pars Indiae Orientalis*, de Bry (MDCI, Francoforti).

Primitivamente fazia parte da imagem o *menino Tobias* que era conduzido pela mão do Arcanjo, e levava um peixe segurado pela guelra. Quando em 1880 a imagem era conduzida para Lisboa, o *menino Tobias* foi retirado pelo sacristão e levado de volta à Vidigueira.<sup>10</sup>

Teixeira de Aragão, em 1852, assim descreve o São Rafael — “É uma imagem de azinho com 0,68m de altura, tosca e bem conservada; na base tem uma chapa onde devia entrar o varão de ferro que segurava o santo, coadjuvando duas argolas do mesmo metal que ainda se vêem pregadas nas costas do arcanjo. As camadas de tinta têm-se

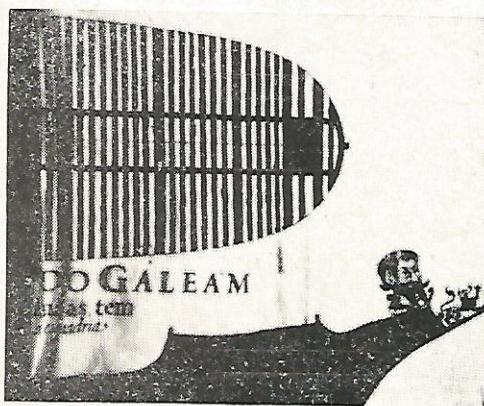


Fig. 8 — Leão e cabeça de homem na proa do galeão de quinhentas toneladas (*Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes, 1616).

sucedido sem conta (...) e ultimamente sofreu um enxerto na base, substituindo uma peanha a carcomida chapa de ferro, para ir figurar na procissão da Páscoa”.<sup>11</sup>



Fig. 9 — Figura de proa do galeão de 200 toneladas do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

Brás de Oliveira, em 1914, observava: “Diz-se que a figura de S. Rafael existente no mosteiro dos Jerônimos pertenceu à nau de Paulo da Gama queimada no canal de Moçambique”.<sup>12</sup>

Fração de Vasconcelos, em 1951, não nutria essa dúvida. Em 1939 ele havia achado na Torre do Tombo o diário da

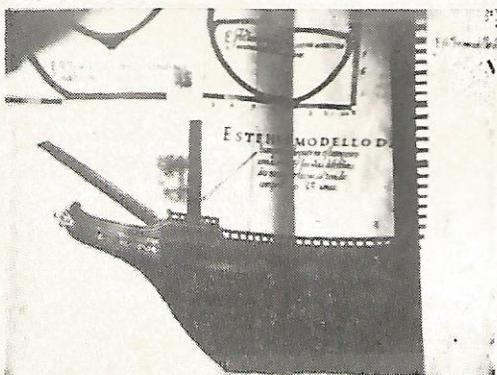


Fig. 10 — Figura de proa de um navio do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

navegação da Nau São Francisco, de Goa para Lisboa (1600-1601), escrita pelo piloto-mor Gaspar Ferreira Reimão. Nessa nau vinha de regresso de seu primeiro período na Índia D. Fran-

cisco da Gama, Conde da Vidigueira. No dia 25/02/1601 registra o diário:

“... hoje tivemos missa e pregação que fez frei João da Piedade, onde o conde e os religiosos padres capuchos que nesta nau vão e os fidalgos e mais pessoas nobres e mais gente da nau demos graças a Deus nosso Senhor, à sacratíssima Virgem Nossa Senhora

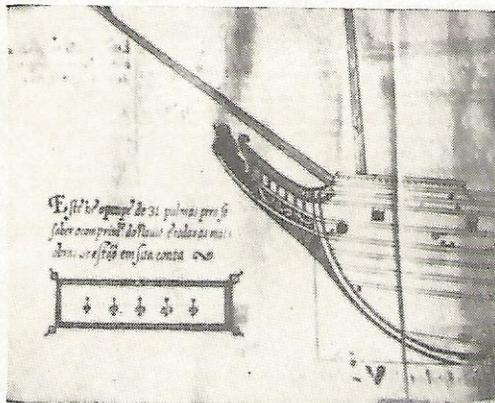


Fig. 11 — Leão de proa de um navio do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

pelas mercês que nos fez em nos deixar passar o Cabo de Boa Esperança com tão próspera viagem, que cuidou que nenhuma outra nau o passou em 58 singraduras que há que somos partidos da barra de Goa, mandou o conde tirar e trazer ao altar hoje o anjo S. Rafael com muita festa, que é o mesmo que

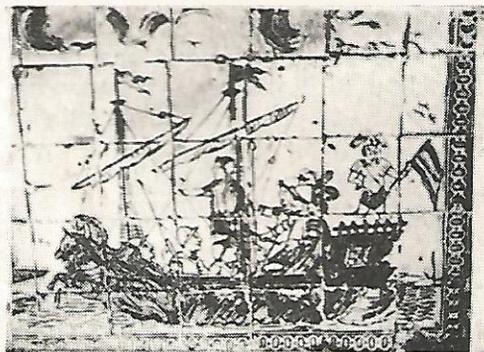


Fig. 12 — Embarcação com a figura de um cavalo na proa em um painel de azulejos do século XVII da Quinta dos Chavões, no Cartaxo, Portugal. O cavalo era uma das figuras de proa mais comuns nas barcas do São Francisco e nos botes do Tocantins.

seu avô trouxe consigo quando descobriu a Índia...".<sup>13</sup>

Frazão de Vasconcelos é de opinião que a imagem não deveria ter ornamen-

estaria mais exposta às intempéries e aos embates das ondas.<sup>15</sup>

O esclarecimento dessa controvérsia tem muito interesse para a história das figuras de proa em geral. Como vimos no início deste trabalho, desde a Antiguidade a proa ou a popa dos barcos eram ornadas com figuras protetoras. Talvez mais mesmo a popa.<sup>16</sup>

Com o Cristianismo as figuras de animais continuaram a ser usadas na proa, e imagens do hagiológico católico começaram a ser usadas no painel de popa, em substituição às imagens mitológicas.

Um dos exemplos mais célebres é o da imagem de popa do Galeão *Santa Teresa*, que tomou parte na Batalha das Dunas (1639).

Mas o uso de imagens religiosas na proa era muito raro. Uma das poucas de que temos notícia foi a da Nau *Santo Antônio*, que ardeu no porto de Lisboa em 1553, quando se preparava para seguir na armada da Índia. A única coisa que se salvou foi a figura de proa, que representava o santo onomástico, e foi guardada como memória.<sup>17</sup>

Quando, no século XVIII, voltou a moda das figuras mitológicas, elas, que



Fig. 13 — Imagem de S. Rafael que se acredita ter ornamentado a proa da nau de mesmo nome, da armada de Vasco da Gama que descobriu a Índia.

tado, como era usual, a parte superior do beque, mas talvez a frente exterior do castelo de proa.<sup>14</sup>

O Prof. Conceição Silva, em interessante opúsculo denominado *S. Rafael, o Menino Tobias e D. Vasco da Gama* (Évora, 1966), também defende a tese de que a imagem de São Rafael não era propriamente a *figura de proa* da nau de mesmo nome. Poderia ter figurado no castelo de proa, como sugere Frazão de Vasconcelos, ou no painel de popa, ou mesmo num oratório dentro da nau. Estes últimos locais eram mais dignos de uma imagem religiosa do que a proa, onde ela, além de mais afetada pelos balanços da embarcação,



Fig. 14 — Sereia — figura de proa de navio português do século XVIII.

não eram imagens religiosas, tornaram a ser usadas na proa.

Através de gravura da época sabe-se que uma embarcação com o nome



Fig. 15 — Afonso de Albuquerque — figura de proa portuguesa do século XIX.



Fig. 16 — Íris — Figura de proa de navio português do século XIX.

*Nossa Senhora do Pilar* tinha na proa a figura de uma sereia ou tritão (1773).

As embarcações tinham muitas vezes um nome oficial, de um santo a cuja proteção estavam confiadas, e um nome popular, que geralmente se referia à figura de proa. Assim a *Nau Santo Antônio e São José* era vulgarmente chamada *Cão*, devido à figura de proa que usava (1763). A *Nau São Sebastião* (1767) era denominada pelos franceses *Le Grand Dragon*, e entre nós, *Serpente*, pelo mesmo motivo.



Fig. 17 — Tejo — Figura de proa portuguesa do século XIX.

Através dessas duplas denominações que muitas vezes vêm mencionadas em escritos antigos, podemos deduzir a figura de proa que as embarcações ostentavam. O nome mitológico ou de animal é a referência à figura.

- *Águia e Coração de Jesus* (nau, 1789).
- *Nossa Senhora das Necessidades Tritão*, ou *Tritão e Nossa Senhora das Necessidades* (nau, 1783/1790).
- *Bom Jesus ou Sereia* (“o Bom Jesus, chamado também a Sereia”, *Gazeta de Lisboa*, 1724).

— *Golfinho e Nossa Senhora do Livramento* (nau, 1782).

Nas xilografias da *História Trágico-Marítima* aparecem navios portugueses



Fig. 18 — *Busto da Rainha D. Estefânia*, que ornamentava a proa da corveta portuguesa do mesmo nome, adquirida em 1858.



Fig. 19 — *Busto de Bartolomeu Dias* que ornamentava a proa da corveta portuguesa de mesmo nome (século XIX).

com figuras de leões e carrancas assustadoras. Esses relatos foram publicados em folhetos soltos nos séculos XVI e XVII, e posteriormente compilados por Bernardo Gomes de Brito, foram por ele publicados em dois volumes (Lisboa, 1735 e 1736) com o título que se tornou famoso.

No *Livro de Traças de Carpintaria*, escrito por Manoel Fernandes em 1616, e que é de “medidas e modelos” de navios, aparecem várias figuras de proa — leões e outros animais, uma sereia, uma cabeça de homem.<sup>18</sup>



Fig. 20 — *Busto do Infante D. Henrique* que ornamentava a proa da corveta portuguesa de mesmo nome, adquirida em 1869.

O leão era das mais usadas, motivo pelo qual a figura de proa era também denominada *leão de proa*.<sup>19</sup>

Nas últimas décadas do século XVIII passaram a ser usadas figuras mitológicas nas proas, como já referimos.

A 29/08/1786 foi lançada ao mar no Arsenal de Lisboa a Nau *Medusa*, que tinha na proa a figura dessa entidade mitológica. Outros navios que existiam na época, denominados *Urânia*, *Ulisses*, *Minerva*, *Tritão*, *Polifemo*, *Mercúrio*, *Neptuno*, *Vênus*, sugerem figuras da mesma origem.

No fim do século XVIII e princípios do XIX, começam a aparecer figuras de soberanos e de membros da família real, e também de personagens históricas e heróis nacionais. Isto em navios da Coroa. Em navios de particulares, o busto do proprietário ou de familiares seus. Estão neste caso as figuras de D. Estefânia, de Afonso de Albuquerque,

da Ásia ou do Brasil". Estava encarnada com vistoso colorido.

2 — AFONSO DE ALBUQUERQUE — pertenceu a um dos vários na-



Fig. 21 — Figura de proa que se crê ter pertencido à barca-transporte de guerra chamada *Martinho de Me'lo*, adquirida por Portugal em 1858.

Bartolomeu Dias, Infante D. Henrique etc., que ornavam a proa de barcos das respectivas denominações.<sup>20</sup>

Pouquíssimos exemplares de figuras de proa portuguesas alcançaram nosso século.

O Almirante Brás de Oliveira relacionou os que existiam em 1914 no Museu da Marinha de Lisboa.<sup>21</sup> Apenas uma do século XVIII e as restantes do século XIX. Nenhuma da época gloriosa dos descobrimentos (séculos XV, XVI e XVII)!

Eram as seguintes:

1 — *SEREA* — dos últimos anos do século XVIII, figura "que talvez bojasse no beque dalguma charrua da carreira



Fig. 22 — Infante D. João — Figura de proa da corveta de mesmo nome, construída no Arsenal de Lisboa em 1863-4.



Fig. 23 — *Mindelo* — Figura de proa de um dos barcos desse nome, que lembra as lutas liberais (século XIX).



Fig. 24 — *Rainha de Portugal* — Figura de proa da corveta a vapor adquirida em 1875. Representa a Rainha de Portugal, D. Maria Pia de Sabóia.



Fig. 25 — Figura de proa do Guarda-Costas Couraçado português *Vasco da Gama*, adquirido em 1875.

vios portugueses que tiveram o nome do conquistador da Índia.



Fig. 26 — Figura de proa do Cruzador português *Adamastor* (Museu de Marinha, Lisboa).

3 — *ÍRIS* — Brás de Oliveira tem dúvidas sobre a denominação dessa figura, e aventa a hipótese de ser de origem brasileira — “Tanto pode ser



Fig. 27 — *Camões* — Figura de proa do brigue do mesmo nome  
(Museu de Marinha, Lisboa).

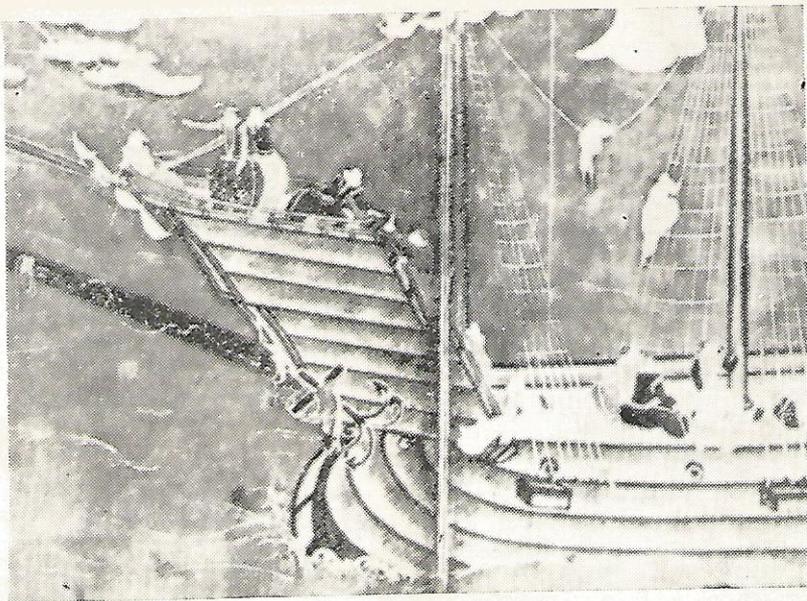


Fig. 28 — Figura de proa portuguesa nos mares do Japão (Pormenor de um biombo japonês dos fins do século XVI ou princípios do XVII).

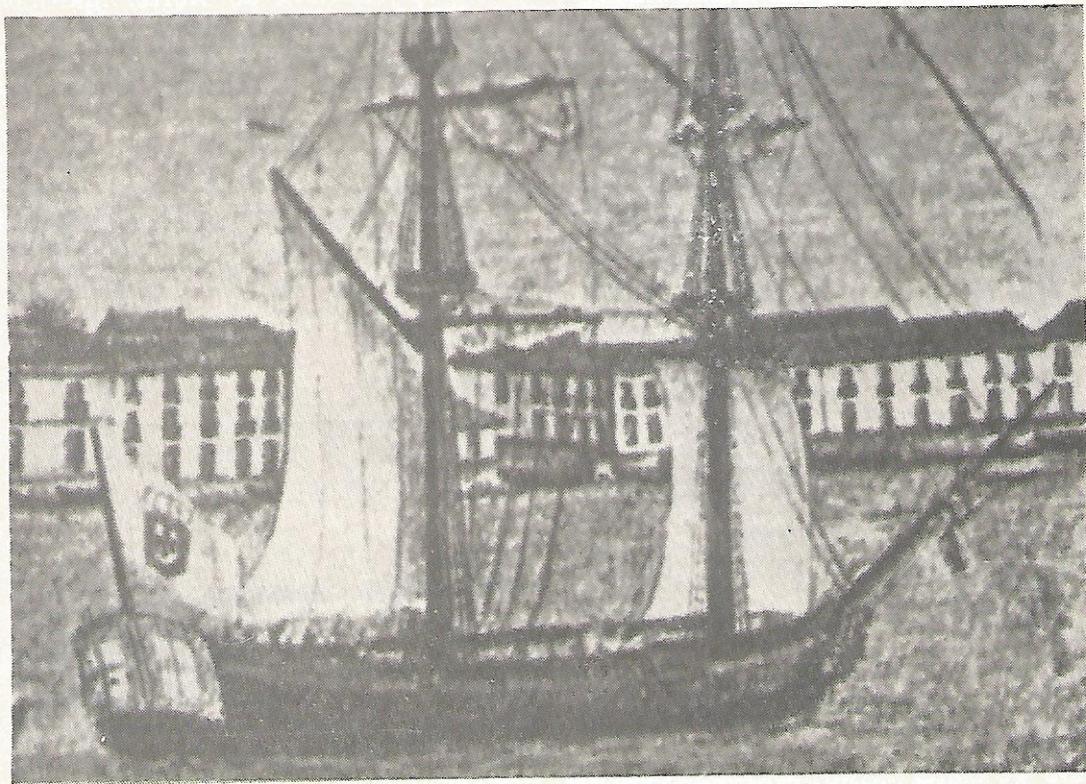


Fig. 29 — Barco com figura de proa que aparece no *Prospecto da Cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará*, feito por Codina e Freire em 1784.

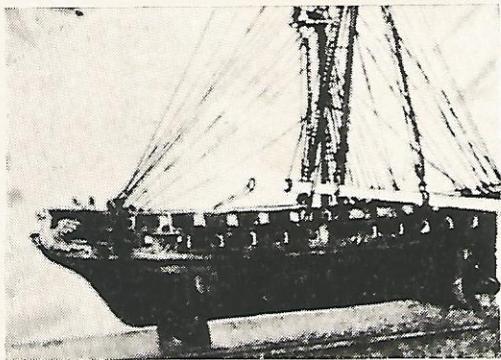


Fig. 30 — Modelo da Nau-Cábrea S. Sebastião que existia na Escola Naval de Lisboa antes do incêndio de 1916. Parece ser da nau de mesmo nome, concluída no Rio de Janeiro em 1767.

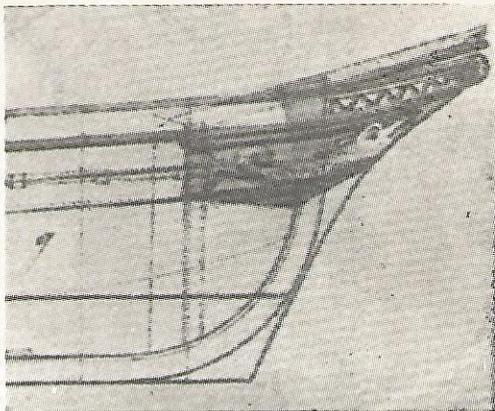


Fig. 32 — Figura de proa do barco de guerra *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, construído no estaleiro do Pará em 1775 de acordo com planos feitos em Lisboa.

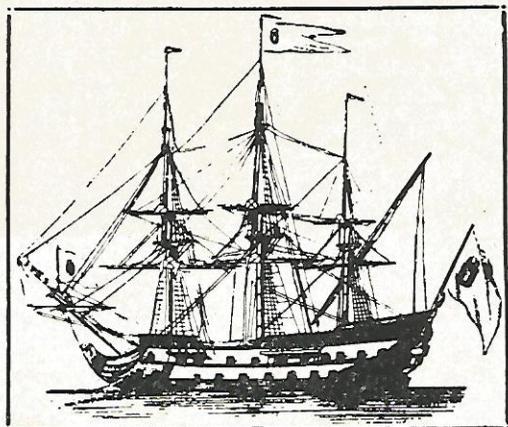


Fig. 31 — A Nau *Santo Antônio*, segundo uma gravura de 1775.

Vênus, Diana, Íris, Urânia, com o vulto de qualquer matrona respeitável, senhora de roça, proprietária de galera que andasse para Ceará ou Pernambuco, e apesar de figuras cercada de nuvens, talvez melhor significariam nuvens de lisonja, ou de fumo odorífico do tabaco do carregamento do navio”.

4 — *TEJO* — Representação mitológica do rio.

5 — *D. ESTEFÂNIA* — Da corveta desse nome, adquirida à Inglaterra em 1858.

6 — *BARTOLOMEU DIAS* — Da corveta do mesmo nome, adquirida na mesma época.

7 — *INFANTE D. HENRIQUE* — da corveta de mesmo nome, adquirida em 1869.

8 — *MARTINHO DE MELO* — Parece ter sido da barca-transporte de guerra de mesmo nome, comprada em 1858 na América do Norte. Martinho de Me'lo foi ministro da marinha célebre no tempo de D. Maria I. Segundo Brás de Oliveira era a figura de proa de melhor acabamento.

9 — *INFANTE D. JOÃO* — Da corveta construída em 1863-4 no Arsenal de Lisboa (figura mal executada, e com pouca semelhança com o retratado).

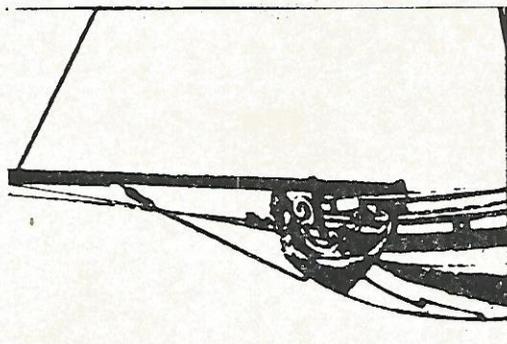


Fig. 33 — Figura de proa da canoa *Nossa Senhora do Pilar*, construída no estaleiro de Belém do Pará em 1773.

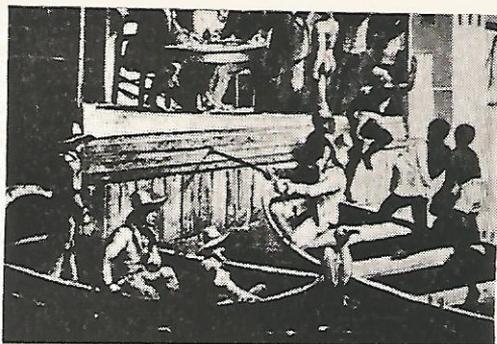


Fig. 34 — Desenho de Rugendas que representa o desembarque de escravos no Rio de Janeiro.



Fig. 35 — Figura de proa da galeota real de D. João VI, construída na Bahia no início do século XIX (embarcação conservada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro).

10 — *MINDELO* — Nome da praia onde desembarcou D. Pedro I para reconquistar para a filha o trono de Portugal. Houve pelo menos três navios com esse nome. A figura pertenceu a um deles.

11 — *RAINHA DE PORTUGAL* — Representa D. Maria Pia de Sabóia, e figurava na Corveta a vapor *Rainha de Portugal*, adquirida na Inglaterra em 1875.

12 — *VASCO DA GAMA* — Do guarda-costas couraçado do mesmo nome, adquirido na Inglaterra em 1875.

Dessa já pobre e pálida amostra do que foram as últimas figuras de proa dos navios portugueses, pouco se salvou do incêndio ocorrido em 1916. Como informa Frazão de Vasconcelos em 1951, só restaram seis esculturas no Museu de Marinha de Lisboa; a mais



Fig. 36 — Busto do Almirante Taylor que ornava a figura de proa da Fragata *Niterói* (Museu da Marinha, Rio de Janeiro).



Fig. 37 — Figura de proa da Corveta *D. Januária* (Museu da Marinha, Rio de Janeiro).

interessante das quais uma da *Nau Vasco da Gama*, lançada ao mar em Lisboa em 1841.<sup>22</sup>

## FIGURAS DE PROA NO BRASIL

Portugal levou as figuras de proa dos seus barcos aos mais distantes mares do mundo durante a época dos descobrimentos.



Fig. 38 — Figura de proa do *Dom Afonso*, primeiro navio de guerra a vapor da Armada Brasileira. Foi construído na Inglaterra em 1847.

Vamos destacar aqui um interessante documento gráfico dessa presença. Trata-se de um conjunto de biombos *Namban* (*Biombos dos Bárbaros do Sul*), existente no Suntory Art Museum, de Tokyo. Atribuídos à famosa escola de pintura *Kano*, e datados de fins do século XVI ou princípios do XVII, eles representam a chegada de um navio português ao Japão. Na proa aparece

a figura de um dragão, em cuja asa, curiosamente, está pendurada a âncora da embarcação.<sup>23</sup>



Fig. 39 — Figura de proa da *Amazonas*, navio-chefe da Esquadra Brasileira na Batalha do Riachuelo.

O Brasil teve, desde o descobrimento, a 'visão das figuras de proa das naus e galeões do Reino. E mais, construiu desde logo, nos estaleiros que iam sendo fundados, navios com esses ornamentos. Os maiores centros navais da colônia foram a Bahia, Rio de Janeiro e Belém do Pará. De Portugal vinham os carpinteiros de ribeira e até planos

dos navios a serem construídos. Há documentação escrita e iconográfica do uso de figuras de proa nos navios construídos no Brasil.

A Nau *S. Sebastião*, construída no Rio de Janeiro de 1764 a 1767, tinha na proa a figura de um dragão, sendo por isso chamada pelos franceses de *Le Grand Dragon*, e por brasileiros e portugueses de *Serpente*.

A Nau *Santo Antônio e São José*, lançada ao mar na Bahia em 1763 era apelidada pelos marujos de *Cão* em virtude da figura de proa que ostentava.

Duas gravuras que ilustram um manuscrito de Alexandre Rodrigues Ferreira provam que os barcos construídos no estaleiro de Belém do Pará também possuíam figuras de proa.

O Barco de guerra *N. S.<sup>a</sup> do Bom Sucesso*, construído em 1775, tinha a figura de um peixe ou golfinho. Tanto ele como outro igual, e portanto, também com figura de proa, denominado *N. S.<sup>a</sup> da Boa Viagem*, foram construídos por modelo feito em Lisboa pelo Capitão-Tenente Manuel Vicente, mestre construtor da Ribeira das Naus.<sup>24</sup>

Outro barco construído em Belém em 1773, a Canoa *N. S.<sup>a</sup> do Pilar*, tinha na proa a figura de uma divindade marinha — uma sereia ou tritão.<sup>25</sup>

No Brasil, tal como em Portugal, antes que se criasse o Museu da Marinha, perderam-se valiosos espécimes históricos.

A galeota de D. João VI, construída na Bahia no início do século XIX, e conservada até hoje no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, ostenta na proa a figura de um dragão.

O busto de D. Pedro I, feito pelo próprio Imperador para a nau que tomou o seu nome, desapareceu.<sup>26</sup>

No Museu da Marinha conservam-se apenas as figuras de proa da Fragata *Niterói* (busto do Almirante Taylor, que a comandou), da Corveta *D. Januária*, construída na Bahia em 1842, e do primeiro vapor de guerra do Brasil, construído na Inglaterra em 1847 e denominado *D. Afonso*, em homenagem ao filho de D. Pedro II, que morreu criança.<sup>27</sup>

O Museu Histórico Nacional guarda a figura de proa da *Amazonas*, navio-chefe da Esquadra Brasileira na Batalha do Riachuelo (11 de junho de 1865).



Fig. 40 — Carranca de proa de barca do Rio São Francisco (Museu da Marinha, Rio de Janeiro).

É bem pouco, portanto, o que restou. Num aspecto, entretanto, o Brasil foi mais feliz que Portugal: a construção de figuras de proa de caráter popular sobreviveu por muito mais tempo, e chegou a nosso século.

Aí estão as magníficas carrancas das barcas do Rio São Francisco, que por sua temática e estilística estão mais próximas das figuras de proa das xilogramuras da *História Trágico-Marítima* que das pouco expressivas figuras do século passado inventariadas por Brás de Oliveira.

E as carrancas sanfranciscanas não foram um fato isolado. No Tocantins também se usaram figuras de proa como demonstramos em nosso trabalho *Figuras de Proa do Tocantins e Carrancas do São Francisco*.<sup>28</sup>

A difusão das figuras de proa no Brasil foi mais ampla do que se julga geralmente.

## NOTAS

- 1) Citado pelo Contra-Almirante Joaquim Celestino Soares, *Quadros Navais, III parte*, pág. 164.
- 2) GOMES DE BRITO, Bernardo, *História Trágico-Marítima, Naufrágio da Nau "Santa Maria da Barca"* no ano de 1559, 1 volume, págs. 252 e seguintes.
- 3) GARCÍA Y BELLIDO, Antonio, *España y los Españoles Hace Dos Mil Años Según la "Geografía" de Strabon*, págs. 220 e seguintes.
- 4) GARCÍA Y BELLIDO, Antonio, o.c., nota 391, p. 223: "Hippi, en griego "caballos". Mascarones figurados eran, en efecto, corrientes en los navíos antiguos. Parece ser, por el texto, que la figura de caballo, sin embarco, era privativa de los gadeirítai".
- 5) GARCÍA Y BELLIDO, Antonio, o.c., nota 391, pág. 223.
- 6) Ver PARDAL, Paulo, *Carrancas do São Francisco*, fig. V., pág. 10: "embarcação fenícia — 706 aC".
- 7) FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Comentários Técnicos da Tese do Morabismo Náutico*, pág. 39: "Trata-se, de resto, de um dos mais desconcertantes enigmas da Arqueologia Naval, que, como o das gravuras rupestres e gravados em metal nórdicos, com barcos ostentando cabeças de cavalo aparentemente lembraria a existência de conexões entre as áreas da construção naval mediterrânica e da escandinava. Tal segundo enigma — o dos barcos ostentando cabeças de cavalo — ligado a uma simbologia cultural mágica, coloca-nos perante imagens de reais embarcações nórdicas da época do bronze e dos princípios da do ferro". Agradecemos ao ilustrador professor Filgueiras as indicações bibliográficas que teve a gentileza de enviar-nos.
- 8) CÂMARA CASCUDO informa que o melhor amuleto para afugentar o Cavalo do rio, cavalo encantado que, na credence popular, dominava o Rio São Francisco, era a sua própria representação na proa da embarcação (Dicionário do Folclore Brasileiro, v. 1, pág. 245). Clarival do Prado Valladares ressalta o caráter apotropaico das carrancas do São Francisco (*Sobre o Comportamento Arcaico Brasileiro nas artes populares*, págs. 36 e seguintes).
- 9) FRAZÃO DE VASCONCELOS, *A Figura de Proa da Nau "S. Rafael"*.
- 10) FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 25.
- 11) Transcrito por FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 24.
- 12) BRÁS DE OLIVEIRA, J., *Figuras de Proa de Navios Antigos*, pág. 396.
- 13) FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., págs. 25/26.
- 14) FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 24, nota 1.
- 15) CONCEIÇÃO SILVA, José Luís Poças Leitão, *S. Rafael, o Menino Tobias e D. Vasco da Gama*.
- 16) Era sobre a popa que os marinheiros gregos sacrificavam cordeiros brancos para pedir a proteção dos *Dioscuros* (Castor e Pólux), como se lê na *Odisséia*: "Alors, les marins suppliants invoquent les fils du grand Zeus en leur sacrifiant des agneux blancs sur le haut de la poupe" (hino XXXII, *Aos Dioscuros*), Homère, *Odyssee*, tradução de Leconte de Lisle, pág. 440.
- 17) BRÁS DE OLIVEIRA, o.c., pág. 394. O mesmo autor cita uma "figura de popa", a imagem de São Bento que ornamentava o painel de popa do galeão do mesmo nome que naufragou no Rio do Infante (África Oriental). Essas duas imagens — a de proa, de Santo Antônio, e a de popa, de São Bento — eram as únicas existentes de que ele tinha conhecimento (em 1914): "Recordando tempos velhos da carreira da Índia, prosperidade de comércio, batalhas, naufrágios, e perícia de manobras; como raríssimos, talvez únicos exemplares de ornamentação dos galeões do século XVI". Cita ainda outra nau famosa por seu painel — a *São Francisco de Assis*, "de bem lançada e rica popa" (o.c., pág. 394). A "figura de popa" mencionada por Brás de Oliveira pertencia, segundo FRAZÃO DE VASCONCELOS, à *Nau S. Bento*, cujo naufrágio, em 1554, vem descrito na *História Trágico-Marítima* (FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 21).
- 18) FERNANDES, Manoel, *Liuro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e medidas pera se fazerem a navegação assy d'alto bordo como de remo traçado por Manoel Frz official do mesmo officio. Na era de 1616*. Manuscrito ilustrado da Biblioteca da Ajuda, Lisboa.
- 19) A expressão era corrente em Portugal pelo menos até aos fins do século XVIII, e no Brasil, na região do São Francisco, é empregada até hoje: *leão de barca* é o mesmo e mais usual que *carranca*. Em Joazeiro a uma pessoa muito feia chamava-se, por antonomásia, *leão de barca* (Ver PARDAL, o.c., pág. 62). Ver também: MOURA, Carlos Francisco, *Figuras de Proa do Tocantins e Carrancas do São Francisco*, pág. 75.
- 20) CELESTINO SOARES, Contra-Almirante Joaquim Pedro, o.c., págs. 155 e seguintes.
- 21) BRÁS DE OLIVEIRA, o.c. Na realidade, ele menciona, além das 12 que citamos, mais uma, a imagem de Santo Antônio da nau de mesmo nome, à qual já nos refe-

rimos na nota 17, mas, infelizmente, não lhe publica a fotografia.

<sup>22</sup>) FRAZÃO DE VASCONCELOS, o.c., pág. 21. Na época em que este autor escrevia (1951) parece que já não mais existiam as figuras do século XVI mencionadas por Brás de Oliveira (S. Antônio e S. Bento): "Não existe, além desta [a figura da Nau S. Rafael], qualquer outra recordação dos navios portugueses do século XV, nem dos dois séculos seguintes, que se saiba" (o.c., pág. 17).

<sup>23</sup>) Ilustração publicada por Fernando G. Gutiérrez, S. J., *A Survey of Namban Art*, in *The Southern Barbarians*, pág. 188.

<sup>24</sup>) *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*, pelo Dr. Naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, Manuscrito da Biblioteca Nacional publicado em fac-simile por PEREIRA LEIVAS e LEVY SCAVARDA, *História da Intendência da Marinha*, vol. 1.

<sup>25</sup>) RODRIGUES FERREIRA, Alexandre, o.c.

<sup>26</sup>) V. PARDAL, Paulo, o.c., pág. 18.

<sup>27</sup>) PARDAL, Paulo, o.c., pág. 18.

<sup>28</sup>) MOURA, Carlos Francisco Moura, *Figuras de Proa do Tocantins e Carancas do São Francisco*, Separata do NAVIGATOR n° 10, de Dezembro/74, Serviço de Documentação Geral da Marinha.

## ILUSTRAÇÕES

1 — SANTOS SIMÕES, J. M. — *Azulejaria Portuguesa no Brasil*.

2, 3, 4, 5 — GOMES DE BRITO, Bernardo — *História Trágico-Marítima*.

6 — Luís Mendonça de Albuquerque, *Uma Descrição Oitocentista do Aparelho de Vela de uma Nau*, revista NAVIGATOR, número 9, junho de 1974, pág. 19.

7 — MARJAY, Frederico P., e Otto de Habsburgo, *Portugal... Entre Gente Remota*.

8, 9, 10, 11 — FERNANDES, Manoel, *Livro de Traças de Carpintaria*, Manuscrito ilustrado da Biblioteca da Ajuda, Lisboa (fotos do autor).

12 — SANTOS, Reynaldo — *História da Arte em Portugal*, Vol. III.

13 — VASCONCELOS, Frazão de — *A Figura de Proa da Nau "S. Rafael"*, Boletim Geral das Colônias, n° 311, ano 26, maio 1951, Lisboa.

14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 — OLIVEIRA, Brás de — *Figuras de Proa de Navios Antigos*, Anais do Clube Militar Naval, vol. 94, n.os 1 a 3, janeiro/março 1964.

26, 27 — MARRECCAS, Cândido — *Duas Carrancas de Proa de Interesse Camoniano*, Panorama, n° 44, IV Série, dezembro 1972, Lisboa.

28 — GUTIÉRREZ, S. J., Fernando G. — *A Survey of Namban Art*, in *The Southern Barbarians*.

29 — *Atlas Cultural do Brasil*, Conselho Nacional de Cultura.

30 — GREENHALGH, Juvenal, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História*.

31 — NOGUEIRA DE BRITO — *Caravelas, Naus e Galés de Portugal*.

32, 33 — RODRIGUES FERREIRA, Alexandre — *Memória Sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará*, publicada por PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio, e Levy Scavarda — *História da Intendência da Marinha*, Vol. I.

34 — RUGENDAS, João Maurício — *Viajem Pitoresca Através do Brasil*.

35, 36, 37, 38, 39, 40 — PARDAL, *Carrancas do São Francisco* (fotos do Serviço de Documentação Geral da Marinha).

39 — Foto do Museu Histórico Nacional.

## BIBLIOGRAFIA

— ALVES CÂMARA, Alte. Antônio — *Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas no Brasil*, 2ª edição, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1937.

— AYRES DA SILVA, Francisco — *Caminhos de Oútrora — Diário de Viagens* — 1ª edição póstuma, Departamento Estadual de Cultura, Editora Oriente, (Goiânia), s/d.

— BAENA, Ladislau Monteiro — *Compêndio das Eras da Província do Pará*, Universidade Federal do Pará, 1969.

— CÂMARA CASCUADO, Luís da — *Dicionário do Folclore Brasileiro*, 2 vols., Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, Brasília, 1972.

— CELESTINO SOARES, Contra-Almirante Joaquim Pedro (1793-1870) — *Quadros Navais*, III Parte, Coleção Documentos, Ministério da Marinha, Lisboa, (1972).

— CONCEIÇÃO SILVA, José Luís Poças Leitão — *S. Rafael, o Menino Tobias e D. Vasco da Gama*, Évora, 1966.

— CONSELHO FEDERAL DE CULTURA — *Atlas Cultural do Brasil*, 1ª edição, MEC, FENAME, 1972.

— COOPER, S. J., Michael, V. *The Southern Barbarians*.

— FERNANDES, Manoel — *Liuro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e medidas pera se fazerem a mauegação assy d'alto bordo como de remo traçado por Manoel Frz Official do mesmo officio. Na Era de 1616*. Manuscrito da Biblioteca da Ajuda, Lisboa.

— FILGUEIRAS, Octavio Lixa — *Comentários Técnicos da Tese do Moçarabismo Náutico*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa, 1975.

— FONSECA, Henrique Quirino da — *Os Portugueses no Mar*.

— GARCÍA Y BELLIDO, Antonio — *La España del Siglo I de Nuestra Era* (Según P. Mela y C. Plinio), Colección Austral, Espasa-Calpe Argentina S. A., Buenos Aires, 1947.

— *España y los Españoles Hace Dos Mil años Según la "Geografía" de Strábon*, cuarta edición, Colección Austral, Espasa-Calpe, S. A., Madrid, 1968.

— GOMES DE BRITO, Bernardo — *História Trágico-Marítima*, 2 vol., Coleção Clássicos, Edições Afrodite, Lisboa.

— GREENHALGH, Juvenal — *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822*, Editora A Noite, Rio de Janeiro, 1961.

— GUTIÉRREZ, S. J., Fernando G. — *A Suvey of Namban Art*, in *The Southern Barbarians* (v.).

— HABSBURGO, Otto — V. MARJAY, Frederic P.

— HOMÈRE — *Odyssée*, Traduction nouvelle par Leconte de Lisle, Alphonse Lemerre, Éditeur, Paris, s/d.

— HOMERO — v. HOMÈRE.

— LEITÃO, Comtes. Humberto, e J. Vicente Lopes — *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.

— LISLE, Leconte de — v. HOMÈRE.

— LOPES, Comte. J. Vicente — v. LEITÃO, Comtes. Humberto.

— MARJAY, Frederic P. e Otto de Habsburgo, *Portugal entre Gente Remota...*, Livraria Bertrand, S. A. R. L., Lisboa, 1965.

— MENDONÇA DE ALBUQUERQUE, Luís — *Uma Descrição Oitocentista do Aparelho de Vela de uma Nau*, NAVIGATOR, número 9, junho de 1947.

— MOURA, Carlos Francisco Moura — *Os Caravelões Brasileiros*, Separata do NAVIGATOR, Subsídios para a História Marítima do Brasil, nº 9, junho de 1974, Rio de Janeiro.

— *Figuras de Proa do Tocantins e Carrancas do São Francisco*, Separata do NAVIGATOR nº 10, de Dezembro/74.

— NOGUEIRA DE BRITO — *Caravelas, Naus e Galés de Portugal*, Enciclopédia pela Imagem, Lello & Irmãos Editores, Porto, s/d.

— MARRECCAS, Cândido — *Duas Carrancas de Proa de Interesse Camoniano*, in PANORAMA, Revista Portuguesa de Arte e Turismo, nº 44, IV Série, dezembro de 1972, Lisboa.

— OLIVEIRA, Brás de — *Figuras de Proa de Navios Antigos*, in Anais do Clube Militar Naval, vol. 94, n.ºs 1 a 3, janeiro/março 1964, págs. 393/414. O artigo está datado de outubro de 1914, e foi publicado pela primeira vez no Anuário da Escola Naval relativo ao ano letivo de 1913/1914.

— PARDAL, Paulo — *Carrancas do São Francisco*, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1974.

— PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio e Levy Scavarda — *História da Intendência da Marinha*, vol. I — Introdução 1500—1800, Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, 1972.

— RODRIGUES FERREIRA, Alexandre — *Memória sobre a Marinha Interior do Estado do Grão-Pará, pelo Dr. Naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira*, manuscrito da Biblioteca Nacional, publicado em fac-simile na *História da Intendência da Marinha*, Vol. I, v. PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio.

— RUGENDAS, João Maurício — *Viagem Pitoresca Através do Brasil*, tradução e notas de Sérgio Milliet, 7ª edição, Livraria Martins Editora, em convênio com o Instituto Nacional do Livro, São Paulo, 1976.

— SANTOS, Reynaldo dos — *História da Arte em Portugal*, Vol. III, Portucalense Editora, S. A. R. L., Porto, 1953.

— SANTOS SIMÕES, J. M. — *Azulejaria Portuguesa no Brasil (1500—1822)*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1965.

— SCAVARDA, Levy — v. PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio.

— *The Southern Barbarians — The First Europeans in Japan*, Edited by Michael Cooper, S. J. (vários autores). Published by Kodansha International Ltd., Tokyo, Japan and Palo Alto, Calif. USA, in cooperation with SOPHIA UNIVERSITY, Tokyo, Japan, 1971.

— VALLADARES, Clarival do Prado — *Sobre o Comportamento Arcaico Brasileiro nas Artes Populares*, in: Cadernos de Estudos Brasileiros, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Forum de Ciência e Cultura, Rio de Janeiro, 1974, v. 11, pp. 21/42.

— VASCONCELOS, Frazão de — *A Figura de Proa da Nau "S. Rafael"*, Boletim Geral das Colônias, nº 311, ano 26., maio de 1951, Lisboa.