

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)*.

FIGURAS DE PROA DO TOCANTINS E CARRANCAS DO SÃO FRANCISCO

CARLOS FRANCISCO MOURA
Arquiteto

De autoria do Prof. Paulo Pardal, o Serviço de Documentação Geral da Marinha publicou há pouco um excelente trabalho intitulado *Carrancas do São Francisco* que não pode faltar nas estantes dos estudiosos de etnografia e arte popular brasileira.¹ Não só por ser o único livro publicado até agora sobre o assunto como pelo seu valor intrínseco e pela documentação iconográfica que reúne.

Ressaltando as dificuldades da pesquisa, que durou seis anos, o autor faz votos para que o amplo material por ele coletado possa servir de base a novas conclusões.

Estimulados pelo estudo do Prof. Pardal, nós, que sempre nos interessamos por carrancas, nos animamos a publicar este trabalho, no qual julgamos apresentar algo de novo sobre o tema.

Uma das conclusões a que chegou o autor foi a de que "as barcas do São Francisco são as únicas embarcações

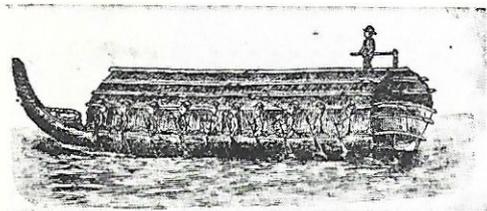
populares de povos ocidentais que apresentaram, de modo generalizado, figuras de proa, pelo menos nos últimos séculos".²

Assim sendo, a descoberta de figuras de proa populares em outras regiões do Brasil, ou mesmo do mundo ocidental, seria um dado novo à questão.

Outra conclusão a que chegou o autor, estribado em Júlio Paternostro, foi a de que não eram empregadas carrancas no Tocantins: "Também não se usaram carrancas no Rio Tocantins, cuja bacia limitava com a do São Francisco havendo intercâmbio comercial entre ambas".³

E acrescenta, referindo-se aos baianos que viviam do comércio acima do Rio do Sono, afluente do Tocantins, e faziam repetidas viagens às cidades do médio São Francisco: "Apesar de serem regatões, comerciando ao longo do rio em suas embarcações, nelas não usavam as carrancas que viam em seu estado, a Bahia".⁴

O Prof. Pardal chega a essa conclusão não porque Paternostro afirmasse que não tinham carrancas os barcos



Barco mineiro dos Rios Araguaia e Tocantins, Goiás (Alte. Antônio Alves Câmara, 1888).

que viu no Tocantins, mas porque ele não se refere a elas. “Paternostro descreve detalhadamente as embarcações usadas no Tocantins, não citando figuras de proa, e à época em que ele ali viajou, as carrancas estavam em uso no médio São Francisco”.⁵

Também Alves Câmara, em 1888, descreve embarcações usadas no Tocantins e no Araguaia, às quais chama *barcos mineiros* ou *botes mineiros*, e não faz menção a figuras de proa. No tosco desenho dessas embarcações que publica, elas não aparecem.⁶

Entretanto em obra recentemente publicada vemos documentado o uso de figuras de proa nos barcos do Tocantins, em 1920.

Trata-se de um diário de Viagem de Porto Nacional a Belém do Pará, escrito por Francisco Ayres da Silva naquele ano.

O autor, nascido em Porto Nacional, viveu de 1872 a 1957, e teve destacada atuação no norte de Goiás como médico e político. Mas a obra só foi publicada postumamente, em 1972, em comemoração ao seu centenário, pelo Departamento Estadual de Cultura de Goiás.⁷

Ayres da Silva embarcou no dia 21 de março de 1920 em Porto Nacional, no Bote *Cristal*.

Na descrição que faz dos barcos usados no Tocantins, ele informa:

“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*”.⁸

Daí podemos tirar três conclusões:

1 — Havia grande variedade de tipos de figuras de proa: “símile de figura qualquer, jacaré, cavalo, etc.”.

2 — O uso seria geral nos botes do Tocantins, pois o autor fala genericamente.

3 — O uso seria antigo, pois se fosse recente, sem dúvida o autor, que nasceu e residiu a maior parte da vida na região, teria informado.⁹

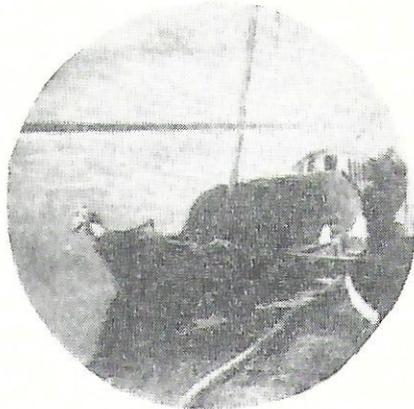
O próprio Prof. Pardal, embora negando inicialmente o uso de figuras de proa no Tocantins, fornece uma notícia de grande interesse sobre o assunto: “José da Nóbrega (...) citou-me ter visto em Belém do Pará, na residência de um proprietário de barcos do Tocantins, que faziam transporte de Porto Nacional a Belém, uma grande figura de proa, de fatura popular, representando uma mulher”.¹⁰

Assim, o testemunho de Ayres da Silva, não é o único.

Apenas quinze anos depois de Ayres da Silva J. Paternostro já não dá notícia sobre figuras de proa no Tocantins.

Teria o progresso, que por essa época atingia o Tocantins, expulso totalmente os botes do rio, como ocorreu posteriormente no São Francisco?

Paternostro fez sua viagem de Belém a Alcobaça em *Gaiola*, de Alcobaça a Carolina em *motor*, e de Carolina a Pedro Afonso em *batelão* ou *canoas*. Informa também que “a viagem de



Pitorescos barcos que navegavam o S. Francisco entre Capim Grosso e Januária. Alguns transportam 30 toneladas. Uma das mais antigas fotos de carrancas (1912). (Publicada por Artur Neiva e Belisário Pena).

gaiola até Alcobaça é recente. Data de 8-8-1931". Em 1935 trafegavam entre Alcobaça e Marabá 31 *motores*. Das embarcações que usou, a única que poderia ter figura de proa era o *batelão*, mas ele não a menciona.¹¹ Mas talvez isso não seja suficiente para provar que já então teriam desaparecido completamente as figuras de proa.

Problema semelhante ocorre com as notícias antigas de barcas do São Francisco. Muitos autores que viram e descreveram as barcas, não fizeram referência às carrancas. Isto levou alguns estudiosos a concluir que, em tal época, ainda não existiam carrancas, pois não seria possível que, existindo, eles deixassem de mencioná-las.

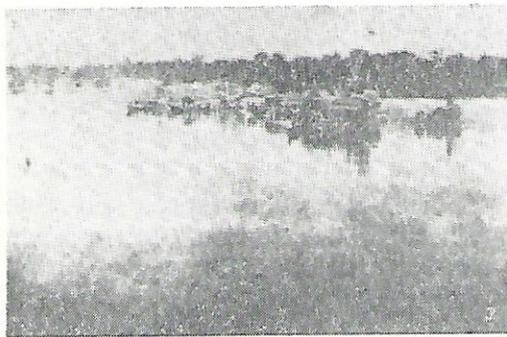
Entretanto em épocas anteriores e posteriores houve outros que se referiram às carrancas.

Podemos apresentar provas de que o fato de um escritor ter visto e descrito a barca sem se referir à carranca nada representa de extraordinário.

Em 1912 os Drs. Artur Neiva e Belisário Pena realizaram pelo interior do Brasil uma viagem científica que descreveram pormenorizadamente. Com relação às embarcações do São Francisco, entretanto, eles 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*".¹²

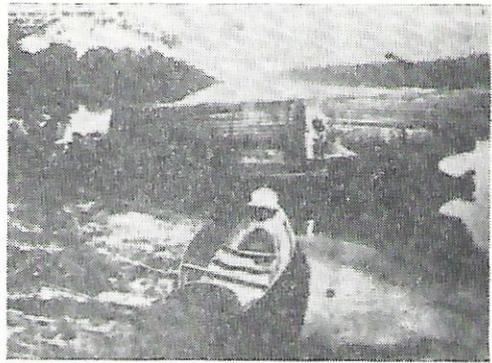
Temos aí, portanto, mais dois autores que parecem não acrescentar senão



Embarcações de regresso de Belém do Pará chegando ao ponto de partida — Porto Nacional — Goiás (1912). (Foto publicada por Artur Neiva e Belisário Pena).

dúvidas à existência de carrancas no início do século, pois não as mencionam.

Entretanto, com grande surpresa, verificamos que a figura 52 da estampa 13 dessa obra é nada menos que a foto de uma barca com uma interessante carranca. Mas nem ao menos na legenda os autores se referem diretamente à carranca, pois dizem apenas: "Pitorescos barcos que navegam o S. Francisco entre Capim Grosso e Januária. Alguns transportam 30 toneladas".



Bote e canoa aportados às margens do Tocantins em Porto Nacional. (Foto publicado no livro de Ayres da Silva).

Assim, Artur Neiva e Belisário Pena, sem dizer uma única palavra sobre as carrancas, fornecem, quase sem querer, um documento gráfico da maior importância: uma das mais antigas fotos conhecidas de carrancas (1912).

Os mesmo autores também são sucintos ao descrever os barcos do Tocantins, e não se referem a figuras de proa.

"O rio Tocantins é navegado por grandes batelões e nos rios mais despovoados o transporte de mercadorias faz-se em balsas construídas com talos de buriti".¹³

Tal como com relação ao São Francisco, os autores publicam uma foto dos batelões, mas com legenda igualmente sucinta.

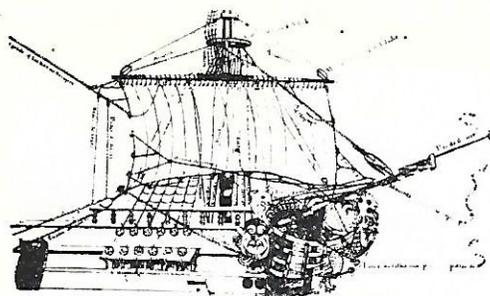
"Embarcações de regresso de Belém do Pará chegando ao ponto de partida

— Porto Nacional — Goiás” (Estampa 13, figura 53).

Infelizmente a foto é tão pouco nítida que não deixa ver as figuras de proa.

Mas que elas eram usadas prova a notícia dada por Ayres da Silva cerca de oito anos depois.

O livro deste último autor também publica uma foto de bote do Tocantins, a qual, entretanto, não o foca por inteiro, não aparecendo a figura de proa.



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

Outro exemplo de autor cujo depoimento tem confundido os estudiosos é Thomaz G. Paranhos Montenegro. Ele viveu na região do São Francisco e forneceu importantes informações sobre a história das barcas, inclusive afirma que as primeiras apareceram no fim do século XVIII. Entretanto ele não se refere às carrancas, daí concluindo alguns estudiosos que à época em que ele escreveu sobre a navegação no São Francisco (1875), elas ainda não eram usadas. Entretanto ele continuou a escrever sobre o assunto, mesmo depois de a existência delas ter sido atestada por Alves Câmara e Vieira de Aguiar (1888), e continuou a não se referir às carrancas. Assim, a sua omissão não só não é suficiente para provar a inexistência de carrancas em 1875, como nos permite supor que elas datam das primeiras barcas que, segundo ele, surgiram no século XVIII.

Ele era um progressista partidário da criação da Província do São Francisco e entusiasta da navegação a vapor.

Podemos dividir em dois tipos os testemunhos antigos que omitiram refe-

rências ao uso de figuras de proa no São Francisco e em outras regiões do Brasil.

O primeiro, dos que eram tão familiarizados com as tradições regionais ou com as tradições navais, que achavam as figuras de proa tão naturais nas embarcações, que nem lhes faziam um registro especial. Está neste caso o naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira que, como veremos adiante, numa obra manuscrita que deixou, descreve embarcações construídas no Pará, sem se referir a figuras de proa; mas dois desenhos que ilustram o trabalho representam-nas.

O segundo grupo é o dos progressistas que descreviam objetivamente as embarcações ressaltando a sua estrutura e capacidade, seu conforto, funcionalidade e qualidades náuticas, mas não davam importância a um simples detalhe arcaico cuja finalidade era meramente decorativa ou supersticiosa. Neste grupo alinham Paranhos Montenegro e vários outros. E também os Drs. Artur Neiva e Belisário Pena que, entretanto, como vimos, salvaram seu testemunho casualmente com uma foto.

Quanto a algumas obras do século XIX ilustradas com gravuras cumpre lembrar que nem sempre elas merecem fé. Se o desenhista não esteve no local, e se baseou unicamente na descrição escrita pelo autor, se este omitiu a figura de proa o mesmo fez o artista.

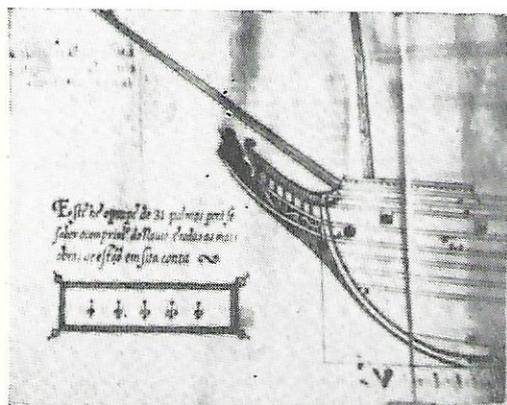
Portanto, em face dos exemplos citados, o fato de algumas descrições antigas não mencionarem carrancas ou figuras de proa, não deve ser aceito desde logo, sem análise, como prova negativa.

DIFUSÃO DAS FIGURAS DE PROA NO BRASIL

A origem das carrancas do São Francisco e das figuras de proa do Tocantins e de outras regiões brasileiras não pode ser buscada senão na tradição portuguesa. Não pode ser atribuída nem ao índio nem ao africano.

Dos três elementos formadores do povo brasileiro era o português o que tinha maiores tradições marinheiras,

O fato de o uso de figuras de proa no Brasil ter chegado até ao século XX, enquanto em Portugal desapareceu muito antes, deve-se ao fenômeno da arcaização, comum nas sociedades coloniais e insuladas.¹⁴



Leão de proa de um navio do *Livro de Traças de Carpintaria* de Manuel Fernandes (1616).

O termo *carranca*, empregado geralmente para designar as figuras de proa do São Francisco é palavra portuguesa antiga, documentada pelo menos desde o século XVI. Muito antes das primeiras referências escritas às carrancas (1888), o *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, de Eduardo de Faria (2ª edição, Lisboa, 1851), regista — “*carranca* de navio — figura tosca nas proas dos navios”.

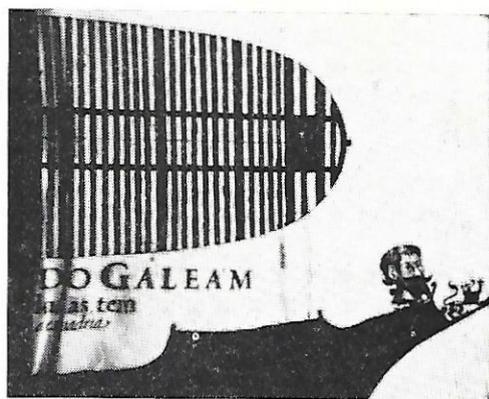
A palavra foi empregada por Durval Vieira de Aguiar na primeira referência conhecida às figuras de proa sanfranciscanas (1888): — “Na proa vê-se uma carranca de grifo de gigantescas formas de modelo transmitido pelos exploradores dos tempos coloniais”.¹⁵

O Prof. Pardal informa que a palavra generalizou-se a partir da primeira reportagem sobre o assunto, publicada na revista *O Cruzeiro*, em 1947, pois na região os nomes mais usados eram *figura de barca*, *cara de pau* e *leão de barca*. Em Joazeiro a uma pessoa muito feia chamava-se, por antonomásia, *leão de barca*.¹⁶

A palavra *leão* também trai a origem marítima das carrancas. E prova, ao mesmo tempo, as raízes populares da

tradição vinda de Portugal: com esta acepção, apesar de corrente no São Francisco, a palavra não se encontra dicionarizada até hoje, nem em dicionários portugueses nem em brasileiros. Nem mesmo os dicionários de termos marítimos a registram.

Entretanto, como se lê numa notícia publicada pela *Gazeta de Lisboa*, em 1778, e aliás referente a um navio da carreira do Brasil, *leão* designava a figura de proa: — “... e com todas estas infelicidades, a não ficou sem fazer agua, e só se achou rendida a lingoeta do béque, onde acenta o *leão*”.¹⁷

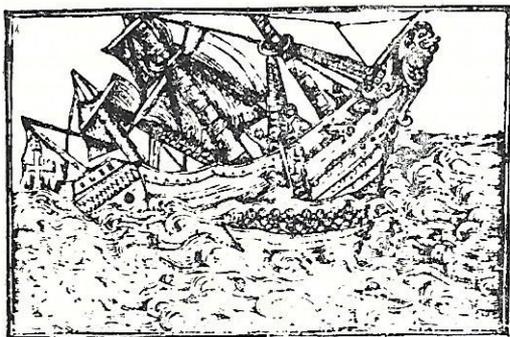


Leão e cabeça de homem na proa do galeão de quinhentas toneladas (*Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes, 1616).

E nem é preciso invocar o uso generalizado que o leão teve, em determinada época, como figura de proa, nos navios ingleses e também nos espanhóis, e um pouco menos nos franceses.

As xilografias populares das narrativas da *História Trágico-Marítima* (séculos XVI e XVII) e as ilustrações do *Livro de Traças de Carpintaria*, de Manuel Fernandes (1616) provam não só que o leão era das figuras de proa mais usadas nos navios portugueses, como que era muito antigo esse costume.

Um painel de azulejos setecentista existente na igreja do antigo Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem, em Itapagipe, na Bahia, representa a *frota do Brasil* de 1731, aparecendo em pri-

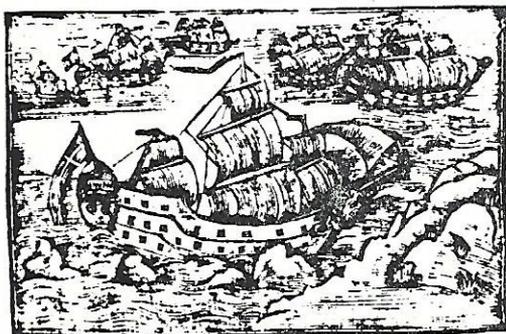


Gravura que ilustra a *Relação do Naufrágio da Nau S. Tomé na Terra dos Fumos no ano de 1589 (História Trágico-Marítima)*.

meiro plano uma bela nau que ostenta na proa a figura de um leão.

Só nos resta, portanto, sugerir aos dicionaristas que acrescentem o termo nessa acepção: corrente em Portugal pelo menos até ao século XVIII, e até ao presente no Brasil, na região do São Francisco. Aliás em espanhol a palavra também é usada com esse significado.¹⁸

Em Portugal usaram-se figuras de proa desde a Antiguidade até ao século XIX.¹⁹



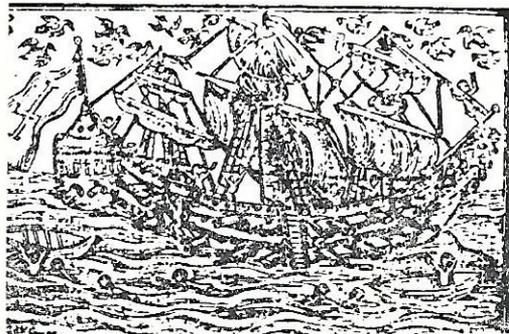
Gravura que ilustra a *Relação da Viagem e Sucesso que teve a Nau S. Francisco em que ia por Capitão Vasco da Fonseca, na Armada que foi para a Índia no ano de 1596 (História Trágico-Marítima)*.

No Brasil, as regiões litorâneas tiveram diante de si ao longo de todo período colonial a visão das figuras de proa das naus, galeões e outros navios do Reino.

Mas não ficou apenas nisso a influência. Os estaleiros aqui fundados nesse período, seguindo a tradição portuguesa, construíam embarcações ador-

nadas com figuras de proa. Não só os grandes centros navais — Salvador, Rio de Janeiro, Belém do Pará, — como os pequenos disseminados ao longo do litoral.

O uso de figuras de proa nos navios aqui construídos é certificada por documentos não só escritos como iconográficos. Geralmente os projetos dos grandes navios construídos no Brasil vinham prontos de Portugal.



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)*.

A Nau São Sebastião, construída de 1764 a 1767 no Rio de Janeiro foi denominada pelos franceses *Le Grand Dragon*, por ter a figura de um dragão na proa. Entre nós, pelo mesmo motivo, era denominada nau *Serpente*.

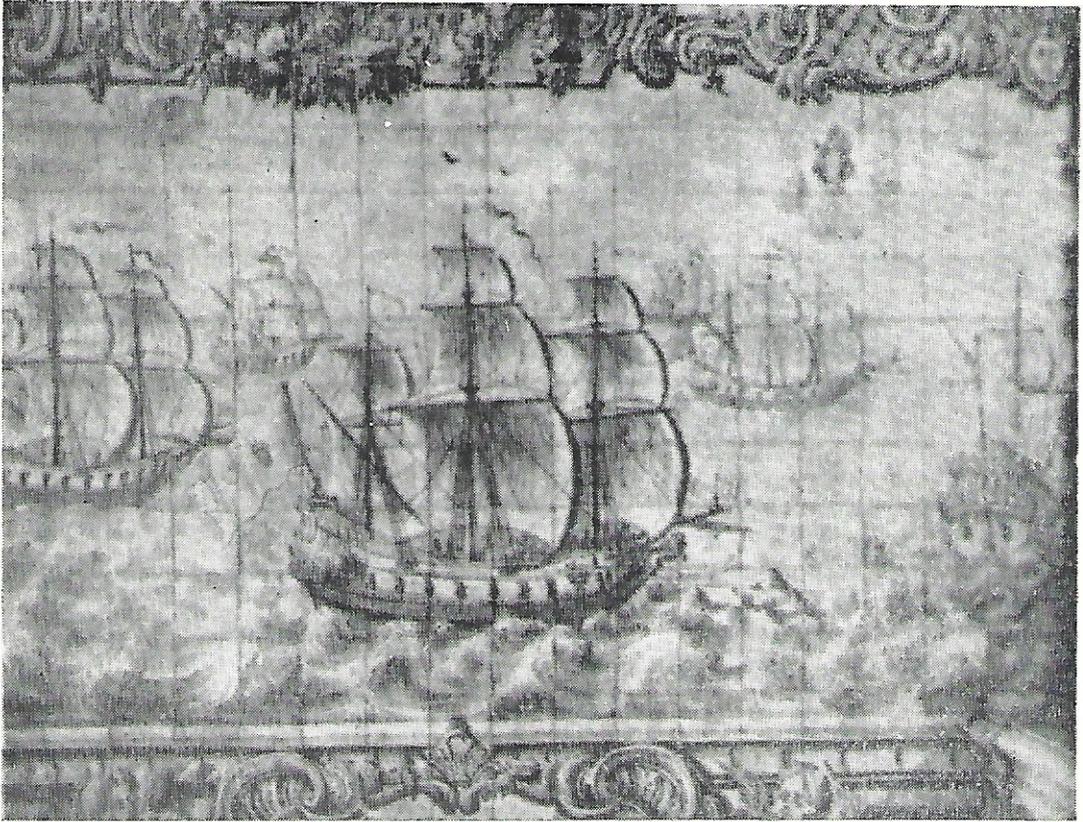
A Nau *Santo Antônio e São José*, construída na Bahia de 1761 a 1763, era vulgarmente chamada *Cão*, devido à figura de proa que ostentava.

Como se vê num desenho que faz parte de uma *Memória* escrita por Alexandre Rodrigues Ferreira, o Barco de guerra *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, construído na ribeira de Belém do Pará em 1775, tinha na proa a figura de um peixe ou golfinho. Esse barco era “em tudo semelhante a outro da invocação de N. Sra. da Boa Viagem” ali construído ao mesmo tempo, e que, portanto, também teria figura de proa. Ambos foram feitos por ordem do Governador João Pereira Caldas, “o qual os mandou construir pelo Modelo que debaixo de sua Direcção fez em Lisboa o Capitão Tenente Manoel Vicente,

Mestre Construtor da Ribeira das Naus.” Eles destinavam-se a operações de guarda costa na foz do Amazonas, o primeiro no canal do norte, e o segundo no do sul.²⁰

primeiras décadas do século passado construía embarcações ornamentadas, das quais certamente o principal ornamento seria a figura de proa.

Um exemplo de figura de proa de



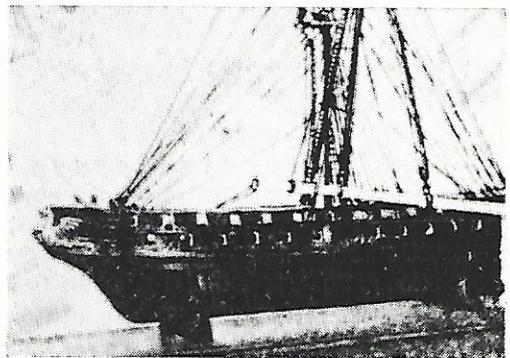
Leão de proa de uma nau da Frota do Brasil de 1731 (Painel de azulejos da Igreja do antigo Hospício de Nossa Senhora da Boa Viagem, em Itapagipe, Bahia).

A mesma obra documenta um terceiro barco com figura de proa, construído em Belém: a Canoa N. *Senhora do Pilar*, que ostentava uma divindade marinha (sereia ou tritão), como se vê noutro desenho que a ilustra. Essa canoa foi construída em 1773.²¹

Para o estaleiro do Pará não vieram apenas os projetos: veio também a mão-de-obra portuguesa, como se vê no *Compêndio das Eras*, de Baena: “vieram de Lisboa os preciosos operários da Ribeira das Nãos”.²²

Segundo a mesma obra, o Governador Conde de Vila Flor (1817-1820) mandou “construir uma Galeota excelente no ornato e no tamanho à antiga, que se acha desmerecedora de uso”.²³ Isto é, o estaleiro do Pará, ainda nas

São Luís do Maranhão, citado pelo Prof. Pardal permite-nos tirar conclusões que



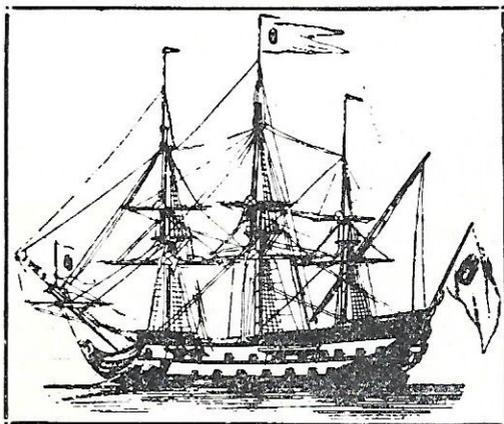
Modelo da Nau-Cábrea S. *Sebastião* que existia na Escola Naval de Lisboa antes do incêndio de 1916. Parece ser da nau de mesmo nome, concluída no Rio de Janeiro em 1767.

reforçam os pontos de vista defendidos neste trabalho. São Luís, que no século XVIII possuía a *Casa das Canoas*, “onde se fabricavam as canoas de Sua Majestade”, deve ter sofrido influência do estaleiro de Belém do Pará.

Trata-se da figura de proa que pertenceu ao Brigue-Escuna *Laura II*, existente no Museu Histórico e Antropológico do Ceará e que, segundo crê o Prof. Pardal, é “a única figura de proa de caráter popular, atualmente, existente em nossos museus”.²⁴

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.

Tendo o barco sido afundado em 1839, sua construção deve ter sido muito anterior, o mesmo acontecendo com sua figura de proa, e daí podemos concluir que, se antes das primeiras notícias conhecidas sobre carrancas (1888) existiam figuras de proa de feitura popular em São Luís, poderiam também existir no São Francisco.



A Nau Santo Antônio, segundo uma gravura de 1775.

O *Laura II*, bem como o *Laura I* e o *Laura III* (que também teriam figuras de proa), pertenciam ao comerciante português Francisco Ferreira da Silva, sócio de seus irmãos Luís e José, e faziam comércio ao longo da costa.²⁵

Concluimos daí que a imigração portuguesa, ao longo de todo o período da colonização, e mesmo depois da Independência, manteve e reanimou a tradição das figuras de proa.

Talvez São Luís tenha servido de trampolim para a influência que, vinda do estaleiro de Belém do Pará, atingiu o Parnaíba e o Poti, onde o Prof. Pardal também assinala figuras de proa.

“... Foi-me dito que algumas embarcações que vão à feira de Teresina, na confluência dos Rios Poti e Parnaíba, usam uma máscara presa à frente e ao longo da roda-de-proa, e não sobre o tabuado de proa, como as carrancas, com as quais são aparentadas”.²⁶

Informa o autor que “a explicação dada no local é que se tratava de um hábito do médio São Francisco, de onde eram oriundos os barqueiros que as usavam”.²⁷

Talvez essa explicação se baseasse na suposição, durante muito tempo vigente, de que no Brasil só no São Francisco havia figuras de proa e, portanto, só a influência delas podia justificar o aparecimento de outras. Como vimos, entretanto, isso não é exato.

No Rio de Janeiro também se usaram figuras de proa de feitura popular em embarcações de pequeno porte. Numa estampa que representa o desembarque de escravos, de autoria do pintor Rugendas (início do século XIX), aparece uma pequena embarcação que ostenta na proa a figura de uma ave.²⁸

Dos estaleiros da Bahia, Pará e Rio de Janeiro, e de outros menores, por eles influenciados, a tradição de adornar as proas com figuras irradiou para

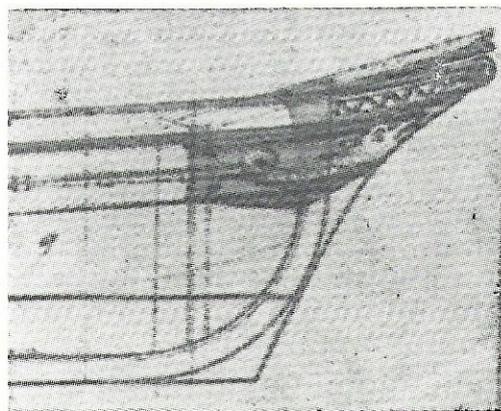


Figura de proa do barco de guerra *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, construído no estaleiro do Pará em 1775 de acordo com planos feitos em Lisboa.

o interior através dos rios que neles desembocam, ou de outros próximos, acessíveis a embarcações marítimas.

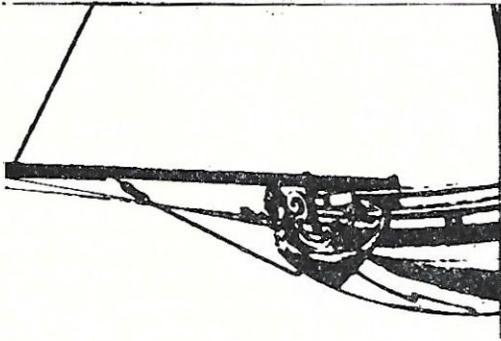


Figura de proa da canoa *Nossa Senhora do Pilar*, construída no estaleiro de Belém do Pará em 1773.

No caso do São Francisco, o pequeno centro naval de Penedo, próximo à foz, deve ter servido de trampolim para a influência que vinha de Salvador, o maior estaleiro da colônia.

Saint Hilaire, na segunda década do século XIX, informa que até Penedo remontavam as sumacas.²⁹

Em 1838 George Gardner viu construir em Vila Nova, próximo a Penedo, uma barca de cerca de 150 toneladas, destinada à navegação costeira.³⁰

Halfeld, em 1866, informa que “imediatamente abaixo do porto da cidade de Penedo se constroem canoas grandes, barcos, lanchas e sumacas, de sofríveis dimensões”.³¹

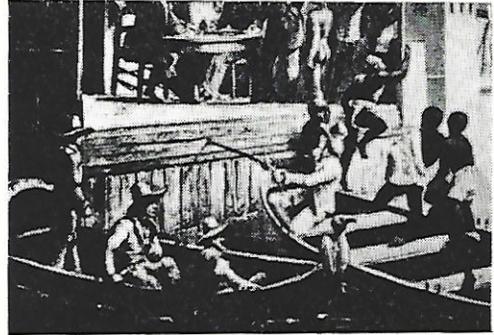
Com o tempo, alguns estaleiros coloniais entraram em decadência, enquanto outros evoluíram para a construção naval moderna. Em ambos os casos as figuras de proa deixaram de ser usadas.

Mas nos trechos interiores de rios, afastados da evolução que bafejava o litoral, o uso remanescente de figuras de proa perdurou como um arcaísmo. E chegou ao nosso século pelo menos no São Francisco, no Tocantins, no Parnaíba, no Poti e provavelmente também no Araguaia.

O fato de os exemplos conhecidos de uso de figuras de proa situarem-se em rios sob a influência de um grande centro naval, mas distantes dele, explica a sua sobrevivência. Os constru-

tores dos barcos fluviais permaneceram fiéis à tradição, enquanto os grandes estaleiros marítimos evoluíam ou deixavam de existir.

Recebidas através da influência marítima portuguesa, as figuras de proa foram confinadas ao interior pelo progresso do litoral.



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

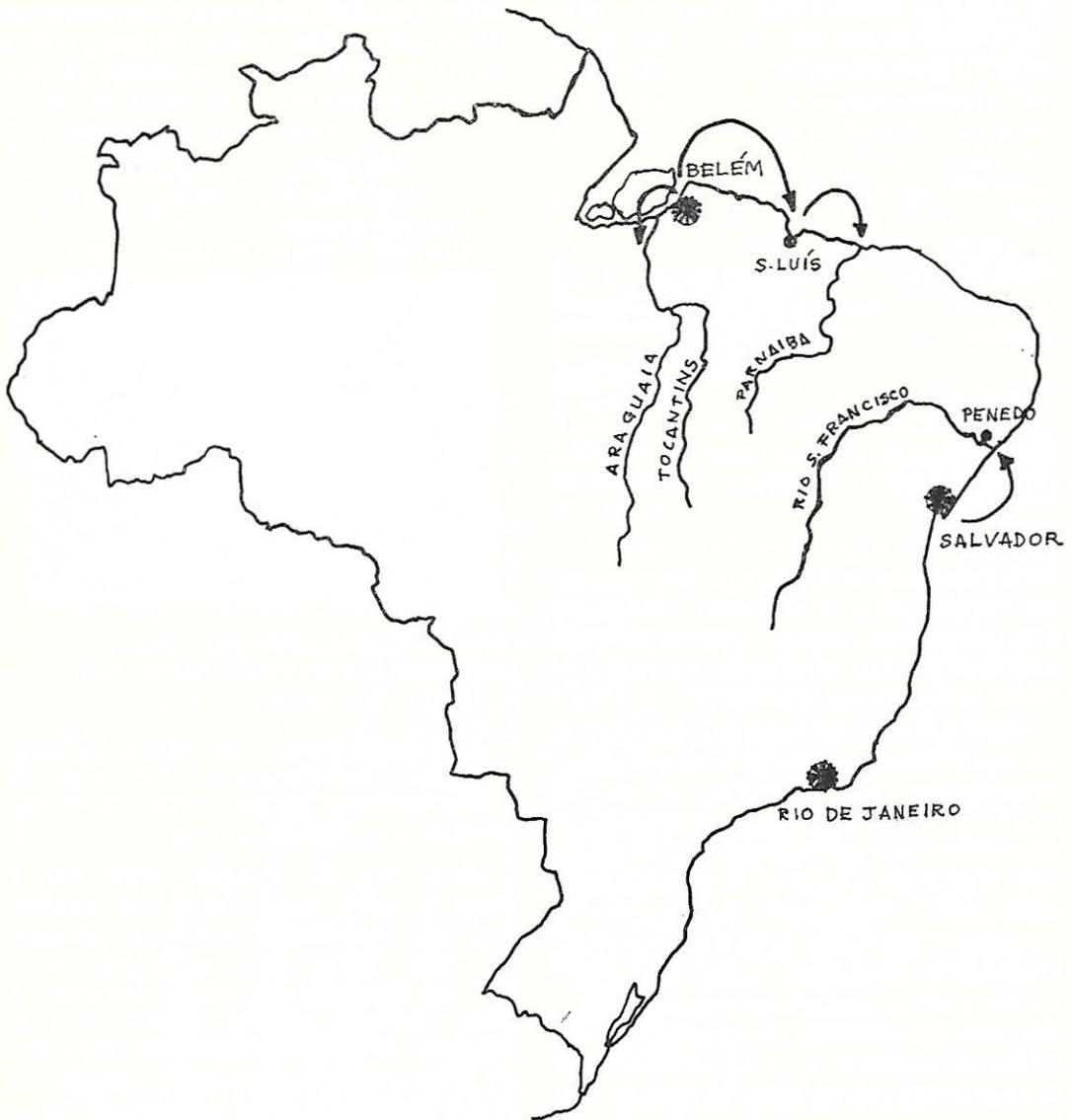
Esta conclusão e os exemplos citados dão consistência à afirmativa de Alves Câmara (1888), tida como imprecisa por alguns autores:

“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. Dão uma idéia um pouco fraca dos navios de recreio da antiguidade, como o célebre navio pavão, o moderno cisne, e outros”.³²

QUANDO COMEÇARAM A SER USADAS FIGURAS DE PROA NO BRASIL?

Como as figuras de proa foram introduzidas no Brasil pelos portugueses, seu uso data do início da colonização.

Entretanto o início da colonização variou de região para região e, em consequência, variou também a época da introdução em cada uma delas. Essas defasagens podiam implicar em diferenças temáticas e estilísticas.



☼ GRANDES CENTROS NAVAIS DA COLÔNIA

Nos primeiros tempos da colonização, os navios ostentavam animais míticos ou reais. Poucas eram as figuras de tema religioso. Nos finais do século XVIII, figuras da mitologia clássica e logo a seguir e no início do século XIX, figuras da família real ou de governantes nos navios da Coroa, e dos proprietários ou familiares seus nos navios particulares. Usavam-se também por essa época heróis e figuras da história portuguesa.

Foi, como se disse, nos centros de construção naval da colônia que a tradição das figuras de proa se sedimentou; e deles irradiou para os cursos interiores dos rios.

Quando foram eles fundados?

A *Ribeira das Naus*, da Bahia, foi instalada pelo primeiro Governador Geral, Tomé de Sousa (1549) que, para esse fim, trouxe de Portugal carpinteiros navais, calafates, serralheiros e ferreiros. Mas mesmo antes já se cons-

truíam caravelões e navios de pequeno porte na Bahia e em outras capitâneas.³³

Na segunda metade do século XVII a construção de navios de grande porte foi incentivada. Em 1790 foi criado o Arsenal da Marinha.

O estaleiro de Belém do Pará foi criado em 1761. Mas também ali a construção naval data de época bem anterior. Em 1722 partiu de Belém a expedição destinada ao Rio Madeira, comandada por Francisco de Melo Palheta, e que se compunha de uma galera, três galeotas e uma canoa.

Antes da construção do estaleiro existia a *Casa das Canoas*, onde chegavam a ser construídos três grandes navios encomendados pela Companhia de Comércio do Grão Pará.

No Rio de Janeiro construíam-se barcos pequenos desde o século XVI. No século XVII Salvador Correia de Sá construiu o famoso Galeão *Padre Eterno*. Nesse mesmo século foi instalada uma fábrica de fragatas. O Arsenal de Marinha foi criado em 1763 pelo Conde da Cunha.

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* (séc. XVI e XVII) do que das figuras do século XIX que estiveram guardadas no Museu da Marinha de Lisboa antes do incêndio de 1916. E felizmente, porque estas últimas, apesar de, ou por serem mais modernas, eram, em sua maior parte, inexpressivas.

Esta constatação ressalta o caráter arcaizante das nossas carrancas.

Pode-se objetar que tanto os carpinteiros e entalhadores das carrancas, como os xilógrafos da *História Trágico-Marítima* eram genuinamente populares e arcaicos para as épocas em que respectivamente viveram, daí resultando o parentesco estilístico entre eles.

Entretanto a temática das carrancas filia-se a período muito anterior aos fins do século XVIII, em que, como dissemos, dominava a moda erudita das figuras da mitologia clássica.

Em abono desta assertiva podemos citar um interessante documento iconográfico erudito estrangeiro: a gravura que representa uma frota portuguesa fundeada na Ilha de Santa Helena, publicada no livro de Bry, *Tertius Pars Indiae Orientalis* (Francoforti, MDCl). Ali aparece a Nau *Santa Maria*, que ostenta uma grande figura de proa "sanfranciscana". Estilística e tematicamente, uma carranca.³⁴

Assim, tanto quanto sabemos hoje, as figuras de proa poulares e carrancas do Brasil filiam-se aos modelos mais antigos da época do início da co-

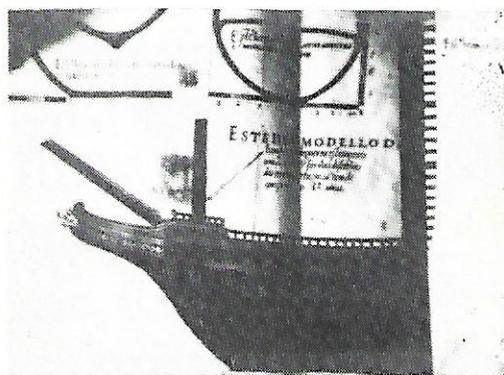


Figura de proa de um navio do *Livro de Traças de Carpintaria* de Manuel Fernandes (1616).

lonização. Os mais antigos, por mais agarrados à tradição, foram os únicos que sobreviveram, apesar da sobreposição de outras influências ao longo do período colonial.

HIPÓTESES SOBRE A ORIGEM DAS FIGURAS DE PROA DO TOCANTINS

Não restando dúvida de que as figuras de proa do Brasil são de origem portuguesa, resta saber como chegaram ao remoto interior de Goiás.

Cremos que podem ser apresentadas três hipóteses.

A primeira seria a da influência das carrancas do São Francisco.

Segundo Ayres da Silva, a quem devemos a notícia sobre as figuras de proa do Tocantins, o *bote goiano* era "um similar da barca que trafega o Rio São Francisco, talvez mesmo trazido

dali para o Tocantins. Há, todavia, a notarem-se algumas diferenças".³⁵

Ele não se refere às carrancas, mas indo para Goiás a barca, iria também a figura de proa.

Na realidade, como as barcas do São Francisco resultam de técnicas



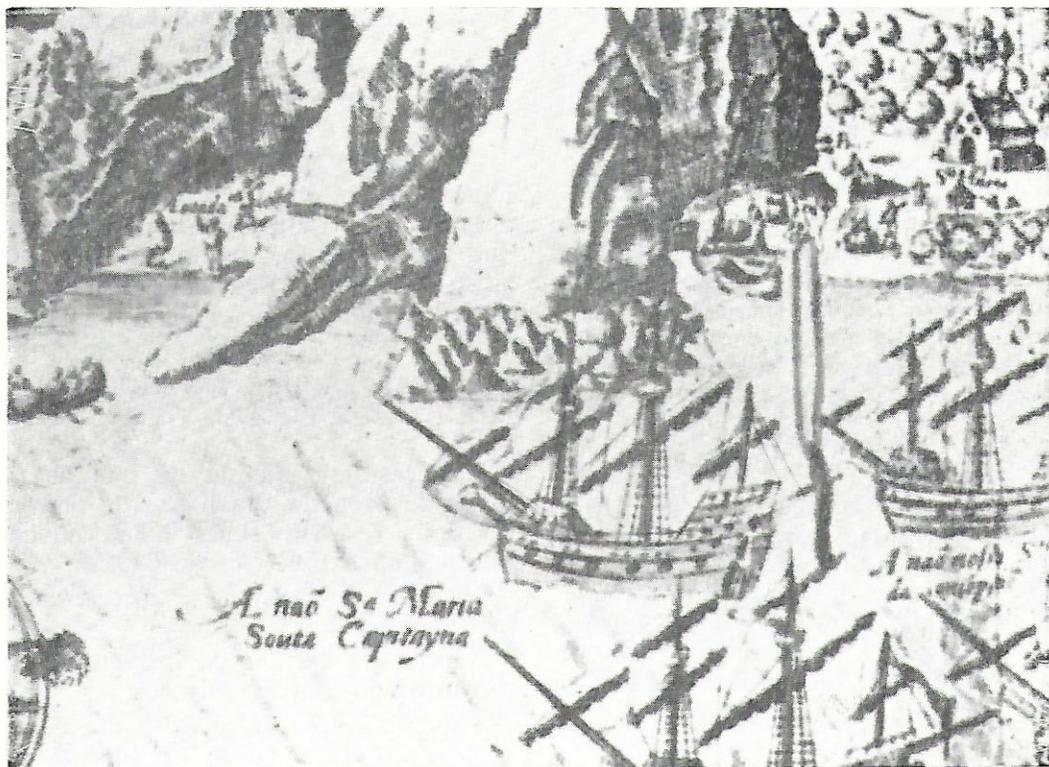
Figura de proa do galeão de 200 toneladas do Livro de Traças de Carpintaria de Manuel Fernandes (1616).

portuguesas de construção naval e de aportes regionais, tanto no Tocantins como em outras regiões do Brasil podiam surgir embarcações semelhantes.

Se a carranca fosse uma criação original do São Francisco, sem precedentes históricos, esta hipótese seria reforçada: do São Francisco e só dele, poderia ter saído a influência para figuras de proa.

Entretanto, sendo a origem da carranca portuguesa, como se fixou a tradição no São Francisco, poderia ter-se fixado em outras regiões.

A segunda hipótese é a da penetração no Tocantins procedente de Belém do Pará. Sede de grande estaleiro fundado em 1761, no qual os barcos eram construídos por técnicos navais portugueses e segundo projetos enviados de Portugal, Belém estava em condições de transmitir essa tradição a Goiás. Pois, como vimos, comprova-se com documentos iconográficos o uso de fi-



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

guras de proa nos navios ali construídos.

Mais duas razões podemos acrescentar em reforço desta hipótese.

Em primeiro lugar, a iniciativa das ligações pelo Tocantins entre o Pará e Goiás, quando sua navegação foi liberada (1782), partiu do governo de Belém.³⁶ As embarcações que dali partiram para Goiás levariam figuras de proa pois por essa época estava em plena laboração o estaleiro local. No *Prospecto da Cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará*, feito por Codina e Freire em 1784 aparecem barcos com figuras de proa.

Em segundo lugar, as tradições do Tocantins, como veremos adiante, apresentam fortes conotações marítimas, o que não acontece, ou, pelo menos, com tanta intensidade, no São Francisco.

A influência, para ir do São Francisco para o Tocantins teria que se baldear por terra, o que significa que não era possível levar uma barca de uma bacia para a outra.

Isto é, no Tocantins era preciso construir nova embarcação.

Ao longo do Tocantins, entretanto, o mesmo barco que saía de Belém do Pará chegava inteiro, com figura de proa e tudo, a Porto Nacional e mesmo mais a montante do grande rio.

Os construtores de barcos da região teriam tomado por modelo os chegados do Pará, inclusive a figura, e mantiveram essa tradição mesmo depois de ela ter sido abandonada em Belém, e deixado de trabalhar seu estaleiro.

As ligações fluviais de Goiás eram com o Pará e não com Minas ou a Bahia. O Tocantins é caudatário da foz do Amazonas e não do São Francisco. Do Pará, portanto, teriam vindo as figuras de proa.

Não foi por acaso que uma figura de proa foi localizada em Belém, na casa de um antigo proprietário de botes do Tocantins, conforme notícia recolhida pelo Prof. Pardal.

Vinda do Pará a influência ter-se-ia bifurcado na confluência do Araguaia com o Tocantins. Isto é, pode-se concluir que as embarcações do Araguaia também usavam figuras de proa, pois

o mesmo tipo de *bote mineiro* que navegava o Tocantins, navegava também o Araguaia. Até ao presente, entretanto, não encontramos nenhuma notícia sobre o assunto.

A terceira hipótese é a da origem portuguesa direta, trazida pelos colonizadores da região e também por governadores e funcionários reinóis familiarizados com as tradições marítimas da metrópole.

Sabe-se, por exemplo, que o Governador D. Francisco de Assis Mascarenhas (1804-1809) enviou várias expedições ao Pará. Em 1805 ele fez construir em Goiás cinco canoas grandes que foram batizadas com os nomes de *Príncipe Regente*, *Minerva*, *Tétis*, *Âncora* e *Venus*.³⁷

Esses nomes denunciam influências recentes, pois são características da moda classicista e individualista dos finais do século XVIII. E parecem sugerir que as embarcações tinham na proa figuras de divindades mitológicas.

Tal como se fazia em Portugal e nos grandes estaleiros do Brasil. A 29 de agosto de 1786 foi lançada ao mar no arsenal de Lisboa a *Nau Medusa*, que tinha na proa a figura dessa entidade mitológica.³⁸

A massa da população do norte de Goiás, entretanto, permaneceu, mesmo depois disso, fiel a tradições portuguesas mais antigas, utilizando figuras de proa zoomórficas e dando nome de santos às embarcações. Isto é, apesar da sobreposição de influências, sobreviveu a mais antiga.

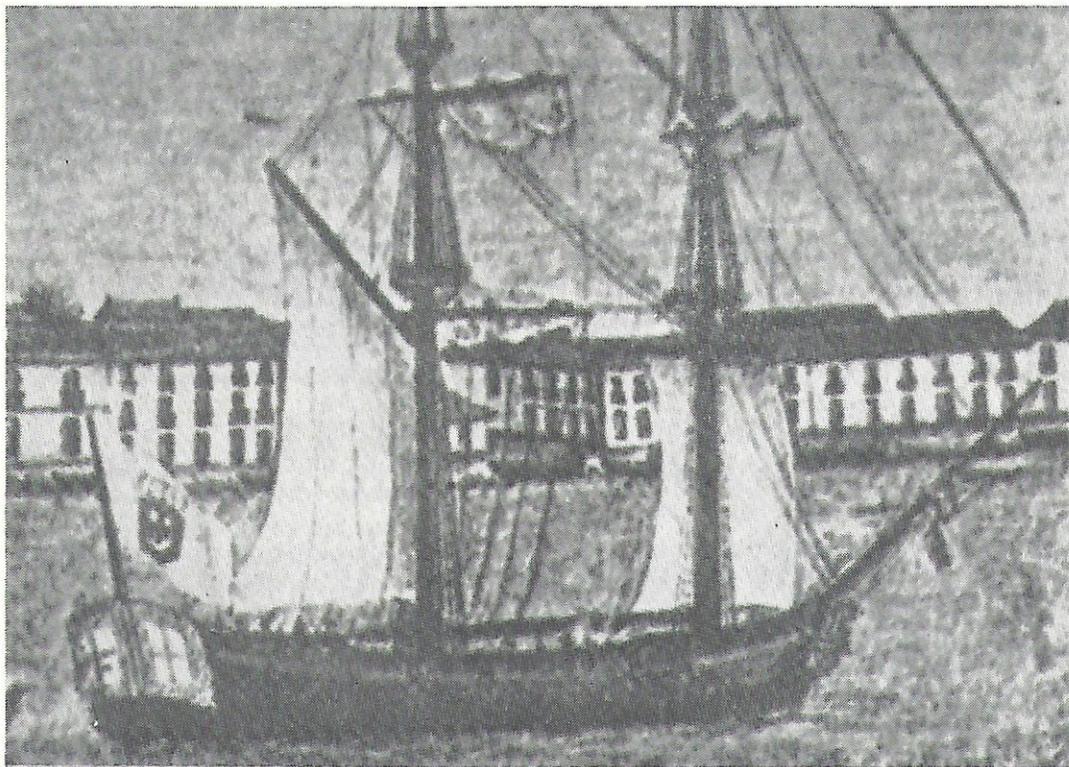
Na realidade, poderíamos apresentar ainda uma quarta hipótese: a da influência procedente do Rio Parnaíba, onde há notícia do uso de figuras de proa, como informa o Prof. Pardal. De início podemos dizer que a hipótese não seria tão descabida como parece, e teria, pelo menos, as mesmas probabilidades que a da influência das carrancas do São Francisco.

Se para passar do Parnaíba para o Tocantins é preciso atravessar terra, para ir do São Francisco acontece o mesmo. E se foi gente da Bahia povoar o norte de Goiás, também foi muita do Maranhão.

A informação, colhida pelo Prof. Pardal, de que as figuras de proa do Parnaíba são devidas a influência sanfranciscana, podemos contrapor a objeção, já apresentada, de que o São Francisco não foi o único rio onde as embarcações usavam esse ornamento.

E parece mais provável que a influência para o Parnaíba tivesse ido por mar, do estaleiro de Belém, servindo o porto de São Luís do Maranhão como trampolim.

Entretanto pode-se perguntar porque a influência, partindo de Belém, não



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.

teria ido diretamente, pelo Tocantins, até Goiás, ao invés de, indiretamente, através do Parnaíba, e por terra?

Mas a pergunta também é válida com relação ao São Francisco: porque dele, e por terra, e não diretamente de Belém, através do próprio Tocantins?

INFLUÊNCIA MARÍTIMA NO NORTE DE GOIÁS

Lysias Rodrigues, em viagem a Goiás realizada em 1931, referindo-se à “Estrada Real” de São João da Aliança, observa: “Por essa “estrada real” é que “navegam” (expressão do sertão) os correios. É curioso como há no ser-

tão tantos termos náuticos. Por certo trazidos pelos portugueses do tempo colonial que por aí andaram”.³⁹

A leitura de outros autores confirma essa observação. Os habitantes do norte de Goiás (os *nortenses*), estreitamente ligados a Belém do Pará, empregavam uma terminologia de origem marítima no trato da navegação do Tocantins e do Araguaia.

Anterior em duas décadas à observação de Lysias Rodrigues é o testemunho de Artur Neiva de que eram usados muitos vocábulos arcaicos na região.

Ele observou que no norte de Goiás os sertanejos empregavam, em

vez de viajar, os verbos *navegar* e *rolar*, ao contrário de no sul, onde em vez desses, era empregado o verbo *vijear*.⁴⁰

Rolar significa “descair por efeito do vento, do mar e da corrente”. como se lê no *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Atual*.⁴¹

A equipagem dos botes, informa ainda A. Neiva, era chamada *Marinhagem*. Além de nessa palavra, o *mar* está presente em outras de uso regional: *maresia*, *mareta*, *talhamar*.

Banzeiro é outro termo náutico muito usado e, segundo o Dicionário citado, “diz-se do mar agitado, com bom tempo e vaga que não encapela. Por vezes consiste em ondulação vinda do largo”.⁴²

Banzeiro é termo muito empregado na *História Trágico-Marítima* e em outros escritos náuticos antigos. Seu significado no norte de Goiás é dado por um autor brasileiro moderno: “*Banzeiro* ou *maresia* — são as vagas e os turbilhões que se formam quando há rompimento do equilíbrio da superfície líquida em qualquer rápido ou corredeira”.⁴³

A palavra *rumo*, que A. Neiva verificou ser muito comum entre os sertanejos, também tem uma conotação marítima: “caminho, rota seguida pelo navio (...) cada uma das 32 quadras em que se divide a rosa-dos-ventos”.⁴⁴

Respirando no livro de Ayres da Silva encontramos as seguintes palavras referentes à construção dos botes do Tocantins: *falca*, *voltas*, *caverna*, *talhamar*, *conchas*, *bochechas*, *toldo*, *landil*, *mouros*, *cantareira*, *balança*. Referentes ao rio e à navegação, encontramos: *aliviar*, *baixos* ou *baixios*, *ressaca*, *remanso*, *perau*.

Muitos desses vocábulos são também comuns à vida marítima.

O mar também estava presente nos costumes e tradições regionais.

Artur Neiva ouviu em Goiás fragmentos do romance da *Nau Catrineta* e verificou que os botes arvoravam a bandeira do Espírito Santo, ao invés da bandeira nacional. Isto em 1912.

“Assistimos à chegada de três boteões e 2 igarités carregadas de merca-

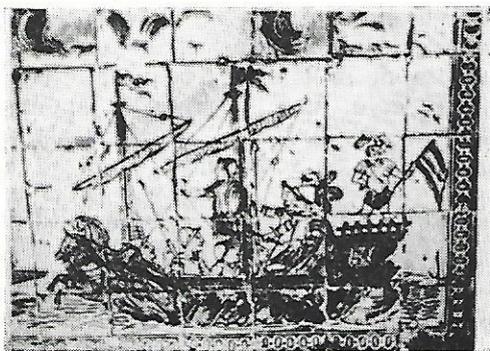
dorias de Belém. A população acorre em massa para assistir à atracação das embarcações. Estas, antes de atracar, param do lado oposto do rio, onde a marinhagem toma banho e muda a roupa. Daí trazem à vara os boteões embandeirados até o porto e durante esse tempo fazem grande algazarra, e de terra soltam-se foguetes. Todas as bandeiras que ornamentavam os boteões eram as do Divino”.⁴⁵

É verdade que o culto do Divino Espírito Santo estava muito espalhado pelo Estado e pelo Brasil em geral. Porém também é verdade que em Portugal ele estava muito ligado à vida marítima. Introduzido pela Rainha Santa Isabel, esposa de D. Diniz nas primeiras décadas do século XIV, foi posteriormente espalhado pelo ultramar português pelos mareantes.

No século XVIII existiam em Portugal a *Irmandade do Espírito Santo dos Pescadores do Alto* (Lisboa), e a *Corporação Marítima da Casa do Espírito Santo da Vila de Sesimbra*.

O Conde de Castelnau relata que, em 1842, as embarcações que tinha mandado preparar para descer o Araguaia foram batizadas em Salinas: “A 9 de junho, prontas as embarcações, foram elas batizadas, com o que adquiriram maior confiança os homens que deveriam tripulá-las”.⁴⁶

De uma delas ele revela o nome dado — *Santa Bárbara* — a qual “logo se tornou célebre pela sua rapidez e âni-



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.

mo decidido da equipagem, constituída inteiramente de índios xavantes”.

Santa Bárbara, padroeira dos artilheiros, era devoção marinheira também. Temos notícias de várias naus com esse nome.⁴⁷ Antigamente chamava-se *santa bárbara* ao “lugar do navio onde estão guardadas a pólvora e as munições de artilharia”.⁴⁸

Além de continuarem a tradição portuguesa de batizar os navios antes de lançá-los ao mar, os sertanejos de Goiás usavam, na partida dos botes, o mesmo estilo da partida das naus do Reino. Depois da missa, as despedidas, e “largavam as embarcações entre gritos de despedida e detonações de mosquetaria”, como informa o mesmo Castelnau.⁴⁹

EXISTIRÃO AINDA EXEMPLARES DE FIGURAS DE PROA DO TOCANTINS?

Em 1941 o Engenheiro Américo Leonides Barbosa de Oliveira, em relatório apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas, parece que lavrou o atestado de óbito dos botes do Tocantins e, por conseguinte, também de suas figuras de proa:

“Hoje, porém, tudo mudou. Não se encontra mais um só barco a remo ou a varas. O “vareiro” do Tocantins desapareceu completamente. Com o advento dos motores a óleo cru, a tonagem dos barcos pode ser aumentada e os fretes baixaram de 40%. Navega-se hoje de Belém a Palma, no rio Paranã, em qualquer enchente, e na vazante de Belém a Tocantina (Pia-banha) com duas interrupções apenas: Itaboca e S. Antônio. Vencidas ambas por estrada de rodagem”.⁵⁰

Tal como fizemos anteriormente com relação a depoimentos semelhantes, perguntamos se, por essa época, apenas cerca de vinte anos depois da preciosa informação de Ayres da Silva, estariam realmente fora de uso por completo as figuras de proa do Tocantins.

Mas mais importante ainda que a resposta a essa interpelação será certamente localizar as figuras de proa que porventura tenham sido salvas da destruição e do abandono.

Haverá, ao longo do curso do grande rio, alguém que saiba informar onde existe ou existiu alguma?

Ou alguém que informe sobre livros, revistas ou jornais antigos que tenham notícias, fotografias ou desenhos de figuras de proa?

Na impossibilidade de fazermos uma pesquisa de campo vamos dirigir-nos por carta a instituições culturais, autoridades e estudiosos da região, solicitando sua colaboração.

Em especial concentramos nossas expectativas em Porto Nacional e Belém do Pará, os dois grandes polos da navegação dos botes do Tocantins.

Faremos o mesmo com relação ao Araguaia. Usaram-se ali também, como no Tocantins, figuras de proa nos *botes mineiros*?

É da maior importância obter elementos sobre este interessante fato da cultura popular goiana que por muito tempo passou quase despercebido aos estudiosos.

O autor agradece qualquer informação que lhe possa ser endereçada para a redação da revista NAVIGATOR, Serviço de Documentação Geral da Marinha. Rua D. Manoel, nº 15, Praça 15 de Novembro, Rio de Janeiro, RJ.

ILUSTRAÇÕES

Na pesquisa e seleção das ilustrações o autor contou com a prestimosa colaboração da estudante Laura Cristina Diniz Carrijo, sua sobrinha.

¹ Relação que consta da *História Trágico-Marítima*.

² Almirante Antônio Alves Câmara, *Ensaio Sobre as Construções Navais Indígenas do Brasil*, Rio de Janeiro, 1888, p. 123.

³ Artur Neiva e Belisário Pena, — *Viajem Científica pelo Norte da Bahia, Sudoeste de Pernambuco, Sul do Piauí, e de Norte a Sul de Goiás*, reimpresso das *Memórias do Instituto Oswaldo Cruz*, tomo VIII, Fasc. III, Rio de Janeiro, 1916, figura 52 da estampa 13.

⁴ Artur Neiva e Belisário Pena, o.c., figura 53.

⁵ Francisco Ayres da Silva, — *Caminhos de Outrora — Diário de Viagens*, 1ª edição póstuma, Departamento Estadual de Cultura, Editora Oriente, (Goiânia), p. 166.

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

⁷ *Liuro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e medidas pera se fazerem a nauegação 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. Foto do autor.

⁸ *Livro de Traças de Carpintaria* de Manoel Fernandes, 1616. Foto do autor.

⁹ Relação de Naufrágio que consta da *História Trágico-Marítima*.

¹⁰ Relação que consta da *História Trágico-Marítimo*.

¹¹ Relação que consta da *História Trágico-Marítimo*.

¹² J. M. Santos Simões, *Azulejaria Portuguesa no Brasil (1500-1822)*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1965.

¹³ Juvenal Greenhalgh, *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na História 1763-1822*, Editora A Noite, Rio de Janeiro, 1961, p. 34/35.

¹⁴ Nogueira de Brito, *Caravelas, Naus e Galés de Portugal*, Enciclopédia pela Imagem, Lello & Irmão, Porto, s.d., p. 63.

¹⁵ Luís Cláudio Pereira Leivas e Levy Scavarda, *História da Intendência da Marinha*, Volume I — Introdução 1500-1800, Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, 1972.

A ilustração é da *Memória sobre a Marinha interior do Estado do Grão-Pará*, pelo Dr. Naturalista Alexandre Rodrigues Ferreira, publicada em *fac-simile*.

¹⁶ Luís Cláudio Pereira Leivas e Levy Scavarda, o.c.

¹⁷ João Maurício Rugendas, *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.

¹⁸ Mapa.

¹⁹ *Livro de Traças de Carpintaria*, de Manoel Fernandes, 1616, foto do autor.

²⁰ *Livro de Traças de Carpintaria*, de

²¹ Frederic P. Marjay e Otto de Habsburgo, *Portugal entre Gente Remota...*, Livraria Bertrand, S. A. R. L., Lisboa, 1965.

²² Conselho Federal de Cultura, *Atlas Cultural do Brasil*, MEC/FENAME, (1972), p. 014.

²³ Reynaldo dos Santos, *História da Arte em Portugal*, Vol. III, Porto, 1953, p. 358.

NOTAS

¹ PARDAL, Paulo — *Carrancas do São Francisco*, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1974.

² PARDAL, Paulo — o.c., p. 1.

³ PARDAL, Paulo — o.c., p. 104.

⁴ PARDAL, Paulo — o.c., p. 105.

⁵ PARDAL, Paulo — o.c., p. 105.

⁶ ALVES CÂMARA, Alte. Antônio — *Ensaio Sobre as Construções Navaes Indígenas no Brasil*, 2ª edição, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1937, p. 166/68. A primeira edição é de 1888.

O adjetivo *mineiro* nada tem a ver com Minas Gerais, como se lê em Ignacio Baptista de Moura: "Goyanos, a quem chamamos impropriamente *mineiros*, denominando elles de *parázeiros* aos *paraenses*" (*De Belém a S. João do Araguaya Valle do Rio Tocantins*, H. Garnier Livreiro-Editor, Rio de Janeiro, 1910).

⁷ AYRES DA SILVA, Francisco — *Caminhos de Outrora — Diário de Viagens*, 1ª Edição Póstuma, Departamento Estadual de Cultura, Editora Oriente, (Goiânia), s/d. p. 18. Este livro tem uma introdução datada de setembro de 1972, de Olegário José de Oliveira, Prefeito de Porto Nacional, e Prefácio de Altamiro de Moura Pacheco.

⁸ AYRES DA SILVA, Francisco, o.c., p. 18 (I Parte — De Porto Nacional a Belém do Pará — 1920).

⁹ Sobre a embarcação em que viajou, informa o autor: "O bote Cristal, feito em 1916, é uma das nossas últimas construções, à qual presidiu nosso amigo major Misael Pereira, que, sobre ser um cênadoado morante do Tocantins, é um constante construtor de botes, pois que diversos já têm sido feitos sob sua determinação e patrocínio". O.c., p. 33.

¹⁰ PARDAL, Paulo, o.c., p. 19.

¹¹ PATERNOSTRO, Júlio — *Viagem ao Tocantins*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1945, p. 63 e 64. A viagem realizou-se de maio a setembro de 1935.

¹² NEIVA, Artur e Belisário Pena — *Viagem Científica Pelo Norte da Bahia, Sudoeste de Pernambuco, Sul do Piauí, e de Norte a Sul de Goiás*, reimpresso das Memórias do Instituto Osvaldo Cruz, tomo VIII, Fasc. III, Rio de Janeiro, 1916, p. 171.

¹³ NEIVA, Artur, o.c., p. 171.

¹⁴ Na Ilha da Madeira também se usaram figuras de proa populares. "Uma narrativa de viagem do ano de 1748 fala em rodas de proa, ornadas de figuras esculpidas. Atualmente, ornamentos esculpidos são muito ra-

ros, havendo apenas obras de perfil, em filetes, etc. As decorações pintadas são tanto mais brilhantes" (WELBST, Knut — *Barcos de Pesca da Madeira*, in "Estudos e Ensaios Folclóricos em Homenagem a Renato de Almeida", Rio de Janeiro, 1960, p. 329).

¹⁵ VIEIRA DE AGUIAR, Durval, *Descrições Práticas da Província da Bahia*, 1888 (citado por VALADARES, Clarival do Prado — *Sobre o Comportamento Arcaicos Brasileiro nas Artes Populares*, "Cadernos de Estudos Brasileiros", Universidade Federal do Rio de Janeiro, Forum de Ciência e Cultura, n° 11, Rio de Janeiro, 1974.

¹⁶ PARDAL, Paulo, o.c., p. 62.

¹⁷ *Gazeta de Lisboa*, outubro/novembro 1778, "Relação da Tormentosa Viagem da Nau Nossa Senhora da Ajuda". Outras duas passagens dessa *Relação* também contêm a palavra — "às 7 horas e 24 m. da mesma manhã desarvorámos do mastro grande do traquete, o qual cahio para a proa, ficando encostado ao leão da parte de bombórdo: e dando, quando cahio, no gorupés, o partiu cercio pelo leão", e "ficando cousa de duas braças do mastro da gata, huma do grande, tres e meia do traquete, e o gorupés pe'a cabeça do leão: e tudo o que vai desde a cabeça do leão até a trempe do gorupés, ficou feito em huma roca".

¹⁸ "León de proa — Mar. Figura de talla de este animal que llevaban algunos buques de guerra, á modo de mascarón y en lo alto del tajamar. A veces formaba parte del escudo de armas y era como simbolo nacional" (Enciclopédia Espanhola).

¹⁹ V. do autor, em preparo, *Figuras de Proa de Navios Portugueses e Brasileiros*.

²⁰ "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, Luís Cláudio, e Levy Scavarda, *História da Intendência da Marinha*, volume I — Introdução 1500-1800, Diretoria de Intendência da Marinha, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1972.

²¹ PEREIRA LEIVAS, Luís Cláudio, o.c.

²² BAENA, Ladislau Monteiro — *Compêndio das Eras da Província do Pará*, Universidade Federal do Pará, 1969, p. 174.

²³ BAENA, Ladislau Monteiro, o.c., p. 307.

²⁴ PARDAL, Paulo, o.c., p. 19.

²⁵ PARDAL, Paulo, o.c., p. 19. Ressalta o autor que a figura do Laura II tinha dimensões aproximadas às das carrancas do S. Francisco: 57 cm de altura e 31 na maior largura.

²⁶ PARDAL, Paulo, o.c., p. 105.

²⁷ PARDAL, Paulo, o.c., p. 105.

²⁸ RUGENDAS, João Maurício — *Viagem Pitoresca Através do Brasil*, Tradução e

notas de Sérgio Milliet, 7ª edição, Livraria Martins Editora, convênio com o INL, S. Paulo, 1976, estampa *Desembarque*.

²⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste — *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*, t. 2., Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, p. 314.

³⁰ GARDNER, George — *Viagens ao Brasil (1836-1841)*, tradução de Albertino Piniheiro, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1942, p. 111.

³¹ Transcrito por ALVES CÂMARA, o.c., p. 95.

³² ALVES CÂMARA, o.c., p. 61/2.

³³ V. do autor, *Navios em Águas Brasileiras no Século XVI*, Revista NAVIGATOR, n° 6, dezembro 1972, e *Os Caravelões Brasileiros*, separata da Revista NAVIGATOR, n° 9, junho 1974.

³⁴ MARJAY, Frederic P., e HABSBURG, Otto de, *Portugal — entre gente remota...*, Livraria Bertrand, Lisboa, 1965.

³⁵ AYRES DA SILVA, Francisco, o.c., p. 19.

³⁶ DOLES, Dalísia Elisabeth Martins, *As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX*, Editora Oriente, Goiânia, 1973, p. 40.

³⁷ DOLES, Dalísia Elisabeth Martins, o.c., p. 45.

³⁸ FONSECA, Henrique Quirino da — *Os Portugueses no Mar*, p. 585.

³⁹ RODRIGUES, Lysias, *Roteiro do Tocantins*, Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, (1943), p. 78.

⁴⁰ NEIVA, Dr. Artur, e Belisário Pena, o.c., p. 178.

⁴¹ LEITÃO, Comtes. Humberto e J. Vicente Lopes — *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1963.

⁴² LEITÃO, Comtes. Humberto e J. Vicente Lopes, o.c.

⁴³ OLIVEIRA, Américo Leonides de — *O Vale Tocantins—Araguaia — Possibilidades Econômicas — Navegação Fluvial*, Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1941, p. 106.

⁴⁴ LEITÃO, Comtes. Humberto e J. Vicente Lopes, o.c.

⁴⁵ NEIVA, Drs. Artur, e Belisário Pena, o.c., p. 210.

Em outra passagem os autores repetem: "A chegada em Porto Nacional dos barcos que regressam do Pará e que constitue uma grande festa local, as embarcações arvoram a bandeira do Espírito Santo; raro são aque-

las onde também existe o pavilhão nacional”, o.c., p. 168.

⁴⁶ CASTELNAU, Francis — *Expedição às Regiões Centrais da América do Sul*, tradução de Olivério M. de Oliveira Pinto, São Paulo, 1941, Vol. /I, p. 268.

⁴⁷ De três delas temos notícias no século XVI: a primeira em 1530-1537, a se-

gunda em 1564, e a terceira em 1574-1575 (Quirino da Fonseca, o.c.).

⁴⁸ *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*.

⁴⁹ CASTELNAU, Francis, o.c., p. 269.

⁵⁰ OLIVEIRA, Américo Leonides de, o.c., p. 25.

