LUMEN ET VIRTUS

A carranca: Apotropismo ou um desejo materializado da elite sanfranciscana?

https://doi.org/10.56238/levv15n39-055

Douglas Moreira da Silva
E-mail: douglas.moreira@ufob.com.br

Uillian Trindade Oliveira
E-mail: uillian.oliveira@ufes.br

RESUMO
Este artigo objetiva problematizar a carranca, figura de proa das embarcações da região média do Rio São Francisco. Entendendo-a enquanto uma materialização dos anseios políticos da elite local em alcançar o posto de Comarca do São Francisco, configurando a carranca como figura de poder. Aborda a história do oeste baiano atravessado pelo Rio São Francisco e seu início no século XVI. Por fim, discute a figura de proa, que do ponto de vista histórico, foi estabelecida enquanto uma espécie de insígnia nacional. Para além, a própria concepção artística, no que tange a escolha dos animais para o processo de criação da figura carranca propõe diálogo com os signos de figura de proa de outras nações europeias. Quanto à metodologia, lançamos mão da pesquisa bibliográfica, que utiliza livros e artigos como base para sua elaboração. Conclui-se que para os mais pobres, eram associados ao medo. Tal característica se deu pela construção imagética antropozoomórfica e de aspecto de espanto, que lida com o feio, possuía o poder de afastar aquilo que se representa, ou seja, tinha um poder apotropaico para afugentar os seres maléfico que habitariam o rio. Como suporte teórico, lançamos mão de autores como Pardal (1981); Brandão (2009); Santaella (1983).

Palavras-chave: Carranca, Arte, Oeste Baiano, Rio São Francisco.

1 INTRODUÇÃO

O presente texto parte do processo reflexivo de dois moradores do território da região do oeste da Bahia, especificamente na cidade de Santa Maria da Vitória, popularmente conhecida como Samavi, sendo uma das principais cidades do oeste baiano, e a principal da Bacia do Rio Corrente, composta por 11 municípios. Dista a 866 km de Salvador. Ao lidar diariamente com representações de uma figura antrozoomórfica em diversos pontos e entendida como identidade da referida cidade, urge-se a necessidade de compreender a trajetória histórica de tal representação. É importante aclarar que a problematização das figuras de proa, a carranca, limita-se acerca da indagação de sua gênese, ou seja, de sua história, logo, a discussão acerca da figura da carranca na perspectiva hodierna não faz parte de tal constructo.

Na mesma toada, enfatiza-se, que a biografia e relevância do nome de maior projeção da produção carranqueira, Francisco Biquiba dy Lafuente Guarany (1884-1987), não será abordado em profundidade, pois o escopo deste escrito é refletir acerca da carranca do médio São Francisco enquanto materialização de um discurso vigente à gênese, tal escolha não possui por fim desmerecer o artista citado. Mas, não podemos nos furtar em contar um pouco da sua história e processo de criação. Os distintivos traços das esculturas de carrancas criadas por Mestre Guarany, conforme figuras 01 e 02, incluem longas madeixas, dentição proeminente e pontiaguda, olhares intensos e a aplicação das tonalidades vermelho, preto e branco.

Atualmente, certos artistas autodidatas perpetuam o legado de esculpir carrancas, destacando-se os carranqueiros João Souza, Josenilton e Branco, para quem este processo de criação transcende um passatempo, constituindo-se também como uma fonte de renda viável. No entanto, a maior parte dos pedidos não provém de Santa Maria da Vitória, como relatado pelos próprios escultores a Cortes e Vieira (2009, p. 4): "Apesar do reconhecimento limitado pela comunidade local, os mencionados carranqueiros mantêm-se fiéis ao seu compromisso de preservar a tradição das carrancas, sublinhando o valor deste trabalho artístico para a identidade cultural da região". Em uma ocasião específica, ao receber um cumprimento por uma de suas carrancas em processo de criação, Guarany (citado por MOURA, 2015, p. 34) expressou: "Serão as águas a julgar, meu filho! A carranca de qualidade, ao refletir-se nas águas, ganha vida própria".

Figura 1 – Carranca no barco ancorado no tamarindeiro, Santa Maria da Vitória – BA



Fonte: registro de Uillian Trindade Oliveira 2023.

Figura 2 – Mestre Guarany e uma carranca em embarcação



Fonte: Memorial Francisco Biquiba dy La Fuente Guarany (S. d.). Disponível em: https://oficinafranciscodlafuenteguarany.blogspot.com/. Acesso em: 30 jun.2024.

Desde Pierce segundo Santaella (1983) sabe-se que o signo é a condição fenomenológica de representação viabilizada a partir do contexto do interpretante. Dito de outra forma, o sentido de representar está ancorado no tecido social dos indivíduos. Logo o tempo e o espaço são características inalienáveis na condição representacional. É a partir de tal premissa que se objetiva problematizar as figuras de proa presentes nas embarcações da região mediana do Rio São Francisco.

2 A GEOGRAFIA DO SÃO FRANCISCO

> [...] Os termos Região Oeste da Bahia e Oeste Baiano não devem guardar equivalência conceitual. Se o primeiro, com seus 22 municípios constantes, faz referência a uma das regiões componentes da divisão econômica do estado, como o querem organismos estatais do quilate do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas e da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia, o segundo designa todo o território à esquerda do Rio São Francisco, onde estão localizados 35 municípios baianos, em uma área de pouco mais de 183 mil km (BRANDÃO, p.04, 2009).

O termo em disputa que se propõe nomear o rio que perpassa as terras oestinas do Estado da Bahia, Rio São Francisco, é apresentado por Brandão (2009) a partir de um primeiro período marcado pela indiferenciação, que se inicia em 1501 (idem, p.07) com a descoberta do Rio São Francisco por Vasconcelos e Vespúcio e é caracterizado por um período de poucas mudanças significativas. O supracitado autor equipara tal momento com o primeiro estágio da "Teoria dos Meios geográficos" de Milton Santos (2004), o meio natural, onde existe técnicas, entretanto, não há capacidade de interferir de forma radical na natureza, prevalecendo ainda o domínio do meio natural sob o homem.

Em 1534, segundo Brandão (2009), através da carta de Évora, a capitania de Pernambuco recebe o direito de posse sob a região esquerda do São Francisco, tornando-o Comarca de São Francisco. É nesse momento que agentes econômicos como a família Garcia d'Ávila decidem investir em tal território. Destarte um fato é claro: a formação dos ecúmenos se deu numa "lógica dendrítica", ou seja, de forma linear seguindo o percurso do rio objetivando seu acesso.

A partir de tal momento entende-se que é importante "abrir o caminho", objetivando a formação de espaços ecúmenos com a contratação de bandeirantes e entradistas e de forma concomitante a Igreja enviava seus missionários visando, segundo Brandão (2009) a catequização dos chamados gentios bravos, que eram os povos originários que habitavam este território antes dos grupos luso-brasileiros, momento em que foram saqueados, expropriados e ainda "amansados" pelos jesuítas e franciscanos restando-lhes postura passiva e aceitação do processo de aculturamento, ora por formas coercitivas, ora por narrativas teológicas que naturalizaram a expropriação, genocídio e epistemicídio para atender interesses hegemônicos.

> [...] Quando novas práticas tomam lugar na história, porém, há uma ruptura na ordem estabelecida, impondo mudanças políticas, sociais, econômicas e culturais, produzindo reflexos na modelagem do espaço abordado. Tal ruptura seria um "período denso" (VASCONCELOS, 1999, p. 191 apud BRANDÃO, p. 04, 2009).

Assim, como exposto por Vasconcelos (1999) citado por Brandão (2009), o ano de 1827 é importante, pois marca o fim do primeiro quadro de realidade pertinente ao território do Rio São Francisco marcado pela indiferenciação. Neste mesmo ano as terras oestinas voltam a ser de direito da Província da Bahia, e configura-se assim a partir da análise de Brandão (2009) a segunda fase. Tal momento é marcado pela implantação crescente de técnicas, equiparando este período com o segundo estágio dos meios geográficos de Milton Santos (2004), denominado de período técnico, caracterizado pela subversão da natureza pelas técnicas aplicadas pelo homem, tal pressuposto é notório nas terras oestinas com as companhias de navegação a partir de 1865.

O fim do referido século é marcado pela consolidação dos coronéis neste espaço, que contribuíram para expansão territorial, embasada no autoritarismo e subserviência, contribuindo a partir de toda arbitrariedade, uma urbanização do território.

Pode-se concluir que o interesse primário em desenvolver as terras oestinas, denominadas segundo Brandão (2009), até 1827 de "Além São Francisco" consolidando sua indiferenciação enquanto espaço para além da lógica soteropolitrancêntrica, foi pautado na "[...] interiorização da economia colonial/imperial, notadamente através da busca de novos espaços para a atividade agropecuária e exploração de minerais e pedras preciosas" (Brandão, 2009, p. 07). Dito de outra maneira, a existência de tal território só foi possível enquanto meio para ganho da coroa e de sua elite.

Ainda sobre o Rio São Francisco é válido informar que segundo Pardal (1981), ele é o "quinto maior rio do Brasil [...] com cerca de 3.000 km quadrados" entendido como "[...] elemento de ligação entre o sul e o nordeste do país." (p. 44). O referido autor elucida que o Rio São Francisco se dá a partir de três grandes divisões, sendo estas: o Baixo, o Médio e o Alto São Francisco.

Figura 3: mapa contendo extensão do Rio São Francisco



Fonte: Google Maps. Disponível em: https://www.google.com.br/maps. Acesso em 30 jun. 2024

Nas palavras do autor:

> [...] o alto São Francisco era quase nulo, pelo pequeno volume de suas águas, pela dificuldade de navegação, e pelo fato desse trecho ligasse por estradas ao Rio de janeiro, principal escoadouro de sua produção. Mas, no baixo São Francisco, especialmente no trecho da Foz até Piranhas, com 128 km de Franca navegação, era igualmente intenso tráfego de grandes Canoas, semelhante às barcas, que entretanto jamais apresentaram carranca. (...) No baixo São Francisco o meio social era outro, pois "a influência litorânea lichia as características sociais de rios sertanejo, o São Francisco que estudamos acaba na grande cachoeira ". (...) O baixo e o médio São Francisco eram praticamente dois rios distintos, sendo, no trecho médio, "por demais difícil a comunicação com o litoral". (P.142)

Já a região média do Rio São Francisco, segundo Clarival Valladares (s/d) citado por Pardal (1981) é caracterizada por um elemento definidor de sua cultura: "a barca de vareiros e de velejamento" (p. 142). Sabe-se a partir dos escritos de Pardal (1981) e Brandão (2009) que o desenvolvimento

urbanístico do território do Oeste só foi possível devido ao Rio São Francisco. Logo a navegação foi importante viabilização econômica e lócus de sua identidade cultural.

Segundo Pardal (1981), o médio São Francisco sofreu um tipo de insulação "que acarretou um tipo de cultura de pelo menos dois séculos defasada, que trouxe praticamente os restos da idade média na tradição oral, no catolicismo de tendência messiânica, e na atitude de extrema submissão ao sobrenatural" (p. 142). Sendo assim tal território configura-se pelo seu "comportamento arcaico". Dito de outro modo, o isolamento cultural atrelado à economia fluvial engendrou uma cultura centrada no Rio São Francisco.

Sendo assim, as estruturas navegantes, neste caso a barca, além de viabilizar a configuração econômica, materializou o *ethos* de seu tempo. Tal materialização possui por signo *sine qua non* a figura de proa, conhecida como: a carranca.

3 INCORPORAÇÃO DA CARRANCA

A figura de proa, que na região média do Rio São Francisco denominou-se de carranca, está presente em muitas civilizações. Pardal (1981), elucida que desde o Egito antigo já existiam barcos contendo um olho em referência a Osíris, ou a embarcação de Ramsés III contendo um leão à ilha de Creta. Da Mesopotâmia, especificamente com as embarcações fenícias contendo um cavalo na figura de proa às embarcações romanas com figuras de proa em forma animal louvando à Isis no século II, evidenciando até esse momento que tais peças limitavam-se a uma representação zoomórfica. Dos drakkars vikings medievais com serpentes e dragões, percebe-se um fato: a manifestação identitária foi materializada na figura de proa.

No século XIII e XIV, salienta Pardal (1981), que a evolução da arquitetura naval arredondada ou oval, ocasionou o recuo da plataforma fazendo com que a figura de proa retornasse no século XVI. Já no século XVII e XVIII as figuras de proa, agora antropozoomórficas, permanecem na embarcação, entretanto relegadas aos limites do decorativo.

Os navios da "Espanha utilizam figuras de santos" (p. 34), já nas embarcações dos Estados Unidos do século XIX "[...] as figuras de proa apresentavam influência chinesa e oriental, talvez para impressionar os povos do oriente, onde o comércio estava sendo desenvolvido" (p. 34).

4 UM AMULETO OU UMA MATERIALIZAÇÃO DA ELITE SANFRANCISCANA?

Em 1860, segundo Pardal (1981), o engenheiro Halfeld tratou acerca da navegabilidade e descreveu os tipos de embarcações utilizadas. As barcas só apareceram no Rio São Francisco (p.58) nos últimos decênios do século XIX.

> (...) A primeira barca no baixo São Francisco foi construída em Penedo, após a independência, o modelo foi levado para o curso médio do rio onde, pela falta de estaleiros aparelhados a estrutura das marcas ficou tosca e pesada. "Acrescentaram e, porém, um esdrúxulo ornamento que não existia do baixo São Francisco- a figura de proa". (p.68).

O tipo de embarcação que possuía a figura de proa no Rio São Francisco era especificamente a barca, que a título de informação vale frisar, era uma estrutura de valor monetário significativo, obstruindo um morador de baixo poder aquisitivo deste território em adquiri-lo. Sendo assim, através dos escritos de Pardal (1981) pode-se afirmar que a barca foi uma embarcação de determinada classe residente do território do médio São Francisco, a dominante. Em 1947 "firmou-se o termo carranca[1]" devido sua "insolúvel conotação com coisa feia, disforme" (p.88).

Clarival Valladares citado em Pardal (1981), é o responsável por consagrar "o caráter apotropaico" (p.100), das figuras de proa do médio São Francisco, denominadas de carranca. Tal característica se deu, pois, devido construção imagética antropozoomórfica e de aspecto de espanto, lida como feio, possuía o poder de afastar aquilo que se representa, nas palavras do referido autor "[...] se combate mais de demônio através de sua própria visível similitude" (p.100). Tal pressuposto sintetizava o pensamento presente em tal território.

Arnold Hausser em Introdución a la Historia del Arte, elucida que "[...] "El arte del pueblo há sido, lá mayoria de Las veces, un reflejo del arte superior "[2] (p. 453). Tal afirmativa coaduna-se com os escritos de Pardal (1981), pois,

> [...] A figura de proa era símbolo da embarcação de ricos senhores. Este suposto grande senhor imitou os navios que vinham na capital da província ou do império, alguns proprietários de barca quiseram imitar o grande senhor, e constataram que suas embarcações enfrentadas provocavam certa curiosidade, que está a admiração, acarretando o aumento de seus negócios. (P.104).

Tal fato se pleiteia como tácito na realidade, pois, as barcas eram construções de uma pequena camada residente da média do rio São Francisco. A construção imagética da carranca, como as longas cabeleiras aludem a juba de um leão "[...] talvez por encomenda de algum proprietário do São Francisco que estivesse impressionado com figuras de proa representando o rei dos animais, o que era muito comum nos navios europeus" (idem, p.107).

[1] "(...) segundo pequeno dicionário brasileiro da língua portuguesa, é rosto sombrio carregado, cara feia, aspecto indicativo de mau humor (...) O dicionário de língua portuguesa, de Francisco Fernandes, diz que é "cara ou cabeça, geralmente disforme, de pedra, metal etc., que serve de ornato arquitetônico." (PARDAL, p.85, 1981).

[2]"A arte do povo tem sido, na maioria das vezes, um reflexo da arte superior".

Figura 4: Exposição Terra e Temperatura



Fonte: Almeida e Dale, São Paulo, SP, Brasil ,2021.

As carrancas, em sua gênese no Rio São Francisco, surgem "por imitação das figuras de proa dos navios oceânicos, motivadas possivelmente pela frustração dos senhores e comerciantes do médio São Francisco por não conseguirem passar da condição de comarca ao privilégio de província" (p.145).

Dito de outra forma, só houve o surgimento das carrancas na região média do Rio São Francisco devido a concorrência "dos centros de cultura [...] e o senso de regionalismo resultante do desejo de emancipação" (p.145) enviesada e desejada pela elite local.

Um dos maiores nomes e pioneiro na produção carranqueira, segundo Cortes e Vieira (2019), é Francisco Biquiba dy Lafuente Guarany aquele que esculpiu sua primeira carranca em 1901 para a "Barca do Tamandaré" (p. 02).

> [...] As carrancas do Mestre Guarany, são facilmente identificáveis pela cabeleira espessa, elemento plástico que caracterizou a maioria de suas esculturas, que subdividem-se em três fases: "em uma primeira fase, Guarany esculpia a cabeleira num estilo que chamarei em corda, pois se assemelha a um conjunto de cordas grossas, justapostas (...)" e "na segunda fase, suas esculturas apresentaram uma quebra ou onda, no sentido longitudinal do pescoço, na altura de cada orelha, quando está em sua posição correta na cabeça humana (...)", essas duas fases caracterizam as esculturas produzidas para navegação, a terceira, no entanto, caracteriza a fase das esculturas produzidas para colecionadores em que, "(...) a cabeleira manteve sempre o estilo em onda". (PARDAL, 1981, p. 154-155).

Figura 5: *Carranca, 1976, Escultura em madeira* 92 x 22 x 27 cm. Autor: Mestre Guarany.



Fonte: Galeria Estação. Disponível em: http://www.galeriaestacao.com.br/pt-br/artistas/ Acesso em: 30 jun. 2024.

Retomando Lúcia Santaella (1983), ao tratar o signo como representação e à máxima do filósofo alemão Theodor Adorno ao dizer que o objeto artístico é a forma de uma cultura emergente decantada, aclara-se que a carranca materializa um discurso de poder, aspirações políticas acerca da elite local que recorre ao recurso estético para propor homologia com as demais elites regionais do Brasil através da figura de proa.

O que restou à comunidade pobre, logo desprovida de poder e de decisão da região média do Rio São Francisco foi incorporar em sua cultura a figura de proa. Não é de se espantar que um povo dominado, assolado por oligarquias vampirescas, residentes de um espaço que desde sua gênese só existe enquanto objeto de extração para metrópole, utilize tal figura enquanto amuleto, ou recurso apotropaico.

Figura 06 – Escultura de carranca na praça de São Félix do Coribe – BA



Fonte: registro de Uillian Trindade Oliveira (2023).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Finalizamos este texto com a consciência de que foram feitos recortes no âmbito da representação da carranca no oeste baiano, podendo ainda existir limites e lacunas que podem ser superados por outros pesquisadores partindo dessa premissa. Um fato evidente nestes escritos é que a figura de proa, do ponto de vista histórica, foi estabelecida enquanto uma espécie de insígnia nacional. Cada civilização anunciava sua cultura e até mesmo sua identidade a partir da presença de cada figura na proa de suas embarcações.

Tal evidência é constatada a partir das considerações de Pardal e de seu esforço hercúleo em aclarar as significativas mudanças que tal figura sofreu ao longo do tempo e espaço. Sendo assim, é no mínimo curioso, compreender o processo de obliteração das questões políticas pertinentes no processo de criação da figura de proa, a carranca, na região média do São Francisco, e de outro lado a exaltação da presença de tal objeto como amuleto e como uma criação da massa popular e pobre.

É graças ao objetivo de engendrar uma identidade ao médio São Francisco que surge a figura de proa. A carranca tem por mãe as concepções e aspirações de poder das elites, dado comprovado, segundo Pardal, pela escolha de embarcação para receber o supracitado ornamento: a barca.

Se de fato tal objeto partisse da crença popular e massiva, na pessoa do pescador ou de qualquer indivíduo trabalhador de gama de serviços fluviais, a sua presença deveria se fazer nas embarcações populares como a canoa, por exemplo. Para além, a própria concepção artística, no que tange a escolha

dos animais para o processo de criação da figura carranca propõe diálogo com os signos de figura de proa de outras nações europeias.

É claro que diante da figura de proa posta e dada nas embarcações há uma apropriação popular de tal objeto. A relação mediadora entre o povo da região média do Rio São Francisco e a carranca é o medo. E não poderia ser diferente. O que esperar de um povo pobre, esquecido e açoitado por uma elite agraria e detentora dos meios de produção, que sem saída se dobra aos subempregos disponíveis, como a profissão de remeiro que segundo Pardal só estava acima da condição de escravo, e que a único escape que possui é imaginar um divino e lançar ao metafisico suas lamúrias e misérias materiais impossíveis de serem resolvidas?

A única assistência do pobre é imaginar um deus, um guardião, um amuleto, nesse caso das carrancas "um diabo amigo" que faça aquilo que ele, o pobre, não pode fazer. A carranca é a materialização da solução daquilo que as mãos humanas do pobre não podem fazer.

A ideia da carranca, enquanto objeto de proteção pela massa pobre, gira em torno da frase de Alois Riegal (s/d) citado em Pardal (1981) *"devil facing the devil"*[3], para combater figuras compreendidas como os monstros dos residentes do Rio São Francisco, ou seja, a feiura diabólica da figura de proa pode espantar os possíveis diabos das águas sanfranciscanas.

Pode-se então concluir que de certa forma um fato é dado: a produção popular encontrou em uma representação elitista a possibilidade de proteção dos males residentes no rio, quer seja o nego d'agua, e o minhocão ou aqueles que pelo rio lhe relegaram ao sofrimento.

[3] "Diabo enfrentando diabo".

REFERÊNCIAS

BRANDÃO, B. R. P. Um território indiferenciado dos sertões: a geografia pretérita do Oeste Baiano (1501-1827). Boletim Goiano de Geografia. Goiânia- Goiás, v.29, n.1, p.47-56, jan./jun. 2009. Disponível em: https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/6059/5024 . Acesso em: 03 maio. 2023.

CORTES, O. C. K. VIEIRA, S. S. M. Memórias do Mestre Guarany e os carranqueiros de Santa Maria da Vitória XV, 2019, Salvador- Bahia, (anais). Disponível em http://www.enecult.ufba.br/modulos/submissao/Upload-484/112319.pdf Acesso em: 03 maio. 2023.

Galeria Estação, Mestre Guarany [Francisco Biquiba dy Lafuente Guarany] In: e da referência completa da monografia. Galeria Estação p 01-19 Disponível em http://www.galeriaestacao.com.br/documents/portfolio_35_a7eff-portfolio-mestre-guarany-(portugues)---.pdf Acesso em: 08 jul. 2023.

HAUSER, A. The Social History of Art Traducción: A. Tovar y F. P. Varas-Reyes Editor digital: Yorik The Social History of Art Arnold Hauser, 1951 Traducción: A. Tovar y F. P. Varas-Reyes Editor digital: Yorik ,1969.

PARDAL, P. Carrancas do São Francisco/ Paulo para. -2. Ed. Revista e ampliada. - Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

SANTAELLA, L. O que é semiótica. São Paulo: Brasiliense, 1983.