

## Lo cotidiano y lo simbólico en la escultura popular del Medio San Francisco

Vanessa M. Brasil\*

*“Toda vez que vou fazer uma carranca, então eu penso à noite, sonho, e antes de entalhar a madeira eu já começo a talhar dentro do meu pensamento.”*

(Mestre Davi Miranda – Carranqueiro)

*(...) As carrancas do rio São Francisco largaram suas proas e vieram para um banco da rua do Ouvidor (...)*

(Carlos Drummond de Andrade)

El valle del San Francisco posee un área de 640 mil km<sup>2</sup> y una población estimada, en 1999, de 15,5 millones de habitantes. El valle está dividido en cuatro regiones distintas -Alto San Francisco, Medio San Francisco, Sub-Medio San Francisco y Bajo San Francisco- pero en este artículo nos ocuparemos sólo del Medio San Francisco, con una extensión de 1300km, de Pirapora en Minas Gerais, hasta el embalse de Sobradinho en el estado de Bahía. El río San Francisco tiene 2776 km de extensión, de los cuales 1520 son navegables. En esta región, que nos ocupa, el río baña nueve ciudades mineras (Minas Gerais) y dieciséis bahianas (Bahía). El clima es semiárido y las poblaciones viven de la pesca, de la agricultura de regadío y la de áreas inundadas cuando, en la época seca va bajando el nivel de las aguas, entonces también se explota la navegación en barcos.

Muchos viajeros extranjeros navegaron por este río en el siglo XIX, entre ellos, el viajero inglés Richard Burton, en 1869. Después de navegar por él y conocerlo se encantó con el río y con la riqueza cultural de los pueblos ribereños que viven en sus márgenes, decidiendo escribir sobre la navegación y, especialmente, sobre un tipo de embarcación: las *barcas*. De acuerdo con este inglés, la barca solamente fue introducida en el Bajo San Francisco inmediatamente después de la independencia de Brasil. La *barca* o *barcaza* era de madera, cubierta con un toldo de paja de palmera, tripulada por entre 4 y 12 remeros y, un comandante, generalmente el propietario de la barca. La largura media era de unos 45 pies por 14 de anchura, con un calado de 3 ó 4

pies cuando iba cargada, llevando unas 400 arrobas de diferentes productos: *rapadura* (azúcar mascabado en panes prismáticos), sacos de harina, aguardiente etc. En cuanto a la capacidad de las barcas, debemos agregar que no era medida sólo por toneladas de las diversas mercaderías transportadas, sino por “carga de rapadura”; eran un verdadero comercio ambulante. “O modelo foi levado para o curso médio do rio, onde, pela falta de estaleiros aparelhados, a estrutura das barcas ficou tosca e pesada”.<sup>1</sup>

Pero la opinión de Paranhos Montenegro, técnico brasileño que también navegó y estudió este río, contradice esta afirmación anterior, al escribir que el origen de las barcas del Medio San Francisco data de finales del siglo XVIII.<sup>2</sup> Su comentario es el más aceptado, pues, según los naturalistas y botánicos Spix y Martius, que viajaron por la región entre 1817 y 1820, “a navegação neste rio fez-se, ora em simples barcaças, ora, em ajoujos (estrado de madeira sobre dos o más canoas, amplamente usado en las travesías del río para transporte de bovinos)”<sup>3</sup> Obviamente, lo que el traductor denominó como barcaza, sólo podía ser el tipo de embarcación denominado *barca* que navegó en este trecho medio del río, esto es lo que nos dice Paulo Pardal.<sup>4</sup>

Podemos resaltar todavía que estas barcas eran empujadas con vara, pesando ésta quince kilos y midiendo de cinco a seis brazas La punta más fina de la vara permanecía sumergida en el agua; la otra extremidad era apoyada en el pecho del remero que se apoyaba así en la vara para empujar la embarcación. Era un trabajo penoso y muy mal remunerado. Para evitar que la carne viva, tocada por la punta de la vara se llagase, antes era quemado el pecho del trabajador con sebo caliente. Con el paso del tiempo, los músculos del tórax quedaban totalmente esclerosados.

Este medio de transporte dejó de tener importancia en esa región con la llegada de las grandes canoas provenientes del Bajo San Francisco; este tipo de embarcación era más ligera, con una tripulación menos numerosa, navegaba a vela con viento de cualquier cuadrante y con óptima velocidad.

*A introdução destas canoas acelerou o desaparecimento das barcas, o que se consumou quando estas pesadas embarcações foram abandonadas ou aliviadas de sua superestrutura (cobertura, carrancas etc) para diminuir de peso, podendo adotar motor a explosão.*<sup>5</sup>

Por lo tanto, podemos deducir que estas barcas navegaron algunos trechos de este río, algunas de ellas aún en el siglo XVIII, y que a partir de la segunda mitad del siglo XIX, se convirtieron en las embarcaciones más

importantes. Con la navegación a vapor de los *gaiolas* (barcos de vapor), iniciada oficialmente en 1902 y que duró hasta finales de la década de los 70, decayó bastante el prestigio de las barcasas en el trecho medio del río San Francisco. Hoy ya no existen; sólo viven en la memoria de los viejos remeros, unos pocos sobrevivientes de aquella época ya remota.

Referirse a estos modelos de embarcación nos remite al comentario del estudioso Edilberto Trigueiros: le añadieron “un esdrújulo ornamento que no existía en el símil del Bajo San Francisco – el *mascaron de proa*”<sup>6</sup>. Por eso, lo que nos interesa de forma particular es mostrar que en la proa de estas embarcaciones habían las “cabezas de proa”, posteriormente llamadas *carrancas*, sobre las cuales pasaremos a hablar.

Pero antes, es necesario resaltar que entendemos este tipo de artesanía como una manifestación de “cultura popular”. Este es con seguridad, uno de los conceptos más polémicos que conocemos. Los estudiosos suelen criticar la vaguedad del concepto de cultura popular, que es comúnmente utilizado con objetivos y en contextos diversificados, casi siempre envuelto en juicios de valor y homogeneizaciones.

Para Roger Chartier siempre fue imposible saber qué es genuinamente lo que viene del pueblo, por la dificultad, e incluso la imposibilidad, de precisar el origen social de las manifestaciones culturales, en función de la relación histórica y del intercambio cultural entre los mundos sociales, en cualquier período de la historia. A pesar de esto, este historiador nos alerta de que el concepto de cultura popular es una categoría erudita, que pretende “delimitar, caracterizar e nomear prácticas que nunca são designadas pelos seus autores como pertencendo à cultura popular”.<sup>7</sup> Siendo así, uno de nuestros objetivos es resaltar que no entendemos la cultura popular como un concepto que pueda ser definido, como una “fórmula imutável e limitante”.<sup>8</sup> Lo esencial, según nuestro criterio, es considerar la cultura popular como un instrumento que nos ayuda a identificar diferencias y que contribuye a la observación de la realidad social y cultural de nuestro día a día, y especialmente al de de las poblaciones ribereñas.

En lectura más específica, o mejor, en el diccionario de la Lengua Portuguesa de Antonio Morales Silva, en su 9º edición, realizada entre 1891 y 1922, particularmente en lo que se refiere a la palabra **carranca**, hay otros significados, tales como: ‘cosa fea’, y “carranca de navío”:-figura tosca en la proa”<sup>9</sup>

Se observa una vez más que Paulo Pardal se preocupó de la evolución de las figuras de proa al estudiar los pueblos occidentales, destacando que el

origen de estas carrancas del río San Francisco estaría ahí, en esos pueblos. No hay en estas culturas ninguna influencia de la decoración naval de pueblos primitivos de África o Asia. Después de innumerables investigaciones, él pudo concluir que, en los tiempos modernos, las únicas embarcaciones populares de pueblos occidentales que presentaban, de forma generalizada, figuras de proa, eran los barcos de este viejo río. Los hacendados de esa región al viajar por otras aguas, en alta mar, tuvieron contacto con diferentes navíos que llevaban estos adornos, y se dieron a imitarlos. Continuando su relato, Paulo Pardal comenta que debemos reconocer que ese nuevo tipo de figura de proa, original, creativo, sin igual, fue debido al aislamiento en que vivían los habitantes de la zona media del San Francisco, del poco contacto con otras culturas, resultando por lo tanto, una figura de proa inédita en todo el mundo; piezas con los ojos saltones, mezcla de hombre, con las cejas arqueadas, y de animal, con su expresión feroz, su cabellera parecida a la melena de un león.<sup>10</sup>

Se nota también que estas esculturas populares, las carrancas, no son simplemente una decoración añadida, como los mascarones de proa de los navíos oceánicos, sino que se incorporan a la barca.<sup>11</sup>

Es interesante tomar en cuenta además la existencia de una amplia discusión referente a la fecha precisa del surgimiento de estas esculturas populares; se puede afirmar, a partir de estas reflexiones, que las primeras carrancas datan de 1875-1880, aunque su uso en el medio San Francisco sólo se haya generalizado en el siglo XX.

Como creación cultural vale decir que estas figuras constituyen un ejemplo inigualable del mundo de los mascarones de proa zoo-antropomorfos. Esa es su originalidad, porque para tener absoluta calidad artística, una obra de arte tiene que abrir las puertas a una visión del mundo nueva y peculiar”.<sup>12</sup>

Aún, como contribución al tema, Paulo Pardal reconoce que la originalidad de las carrancas es “incomparablemente superior a las de las demás realizaciones artísticas de nuestro pueblo, inspiradas en modelos europeos, como el arte religioso, o de concepción universal, como los ex-votos y las esculturas de barro del Nordeste Brasileño.”<sup>13</sup>

Creemos que no basta conceptual, fechar y localizar este arte popular; es preciso conocer también al artista, su medio ambiente, en fin la relación hombre / naturaleza. “Assim, não poderíamos compreender as carrancas do São Francisco sem analisarmos como ali vivia o homem do século passado e o papel social desempenhado pelas barcas, em cujas proas surgiram, então, essas figuras”.<sup>14</sup>

Hablar de carrancas, de regiones ribereñas, de los escultores san franciscanos, es hablar también de sus condiciones de vida primitivas. Estos artesanos atribuyen a los mascarones de proa la misión de espantar a los monstruos del río. Además de la función mítica de proteger a los barqueros, las carrancas tenían por objetivo adornar las embarcaciones, y servían además como punto de identificación de la barca para los habitantes del río. De esta forma “do primitivismo das condições de vida, concluimos que o supersticioso tinha um campo fertilíssimo”.<sup>15</sup>

No hay duda de que los ribereños, en su primitivismo, conferían cualidades místicas a las carrancas. “às quais atribuía a propriedade de espantar animais e duendes do rio que os amedrontavam”.<sup>16</sup> Los pescadores más antiguos creían que era necesario utilizar carrancas que representasen los animales temidos para alejar los peligros venidos de las aguas, atraer la buena suerte para la pesca y asegurar que los viajes fueran tranquilos.

Wilson Lins, estudioso de esa región, propone una explicación más de los diferentes significados de esas esculturas; sostiene que los dueños de las barcas adoptaron el uso de los mascarones de proa como medio de atraer la curiosidad de la gente de las haciendas hacia las embarcaciones para aumentar así las posibilidades de sus negocios. “Aí se encontra um motivo econômico que poderia tornar rentável o investimento do proprietário da barca na aquisição da carranca”.<sup>17</sup> Ciertamente, muchos remeros compartían esa opinión y algunos de ellos deben haber encomendado estas figuras con esta finalidad.

No es por casualidad que “Joaquinzão” (*Joaquinazo*), viejo remero del San Francisco, contaba que después de llenar mucho la barca con mercaderías, se colocaba un trapo negro o rojo encima de la carranca, se cruzaban las varas y, de rodillas, se decía la imprecación, cantando así:

*Esta ou este curioso  
Que está fazendo esta putaria  
Pra mode a barca num caminha  
Mas antes vá faze no griguilin do  
Xengue-xengue, da maculada, do  
Bate-bate, das que bate e outras  
Que infinca, que feitiço ni nosso  
Trabalho não pega porque lhe  
Seu bota, não há de faiá...*<sup>18</sup>

Este rezo bravo era para espantar cualquier obstáculo que surgiese durante el viaje. Y, para reforzar el éxito de los negocios, cada embarcación llevaba una carranca específica, para la identificación inmediata con el dueño y, particularmente, con la mercadería. De ahí viene la variedad de estas figuras, de este arte, como señala Henri Focillon: “el arte popular no es dominio de la fabricación en serie, y lo que amamos en él es una diversidad que combate en nosotros la idea de un conservadurismo monótono”<sup>19</sup>

Vale subrayar que el arte no está en el concepto: el arte es cosa de los sentidos. El objeto artesanal, en el caso de las carrancas no conquista solamente por su utilidad, sino que vive en complicidad con nuestras emociones y por eso nos es tan difícil desprendernos de él.

Profundizando y dando continuidad al tema de la originalidad en el arte, recurrimos nuevamente a Paulo Pardal, cuando él argumenta que las carrancas del San Francisco son una manifestación artística colectiva, con caracteres comunes, como no se encuentra en ningún otro lugar o época. Ellas son fruto de la creación de una cultura y de una región aislada del resto del país y del mundo, cuyos artistas populares crearon soluciones plásticas propias, de elevado contenido artístico y emocional, que provocaron incluso un verdadero impacto, posiblemente negativo, en algunas personas, pero ésta es una de las características de una verdadera obra de arte: impactar. Puede haber quien no aprecie las carrancas, pero jamás habrá nadie a quién dejen indiferente.<sup>20</sup>

Desgraciadamente, las carrancas pasaron de moda, así como las barcas. A partir del Reglamento del Tráfico marítimo, de 1940, y de la consolidación de las Leyes de Trabajo, de 1943, las barcas movidas con varas y remos fueron abandonadas o remodeladas para instalación de motores de explosión.

¿Están las carrancas irremediamente sepultadas como manifestación artística local? ¿Dejó el pueblo ribereño de reconocerlas como arte popular? ¿Dejaron los escultores populares de esculpir las? Recurrimos en este momento a los argumentos de Cecília Meireles, quien nos da una respuesta más animadora:

*Não se pode, por outro lado, impor a um povo formas de arte já vividas por ele mesmo, se elas não forem sustentadas por sua sensibilidade. Não se pode reatar uma tradição interrompida (...) E repeti-las seria fazer perdurar um texto ininteligível, sem nenhuma eficácia. Letra disforme e espírito perdido.*<sup>21</sup>

Con seguridad las carrancas como “figuras de proa” fueron sepultadas, pero no podríamos afirmar que están definitivamente enterradas como

manifestación colectiva, porque, como escribió Cecília Meireles, esta forma de arte continúa siendo mantenida por la sensibilidad de la población ribereña, principalmente del trecho medio del río y, particularmente, por los artesanos que continúan esculpiendo carrancas, a pesar de saber que la finalidad era comercial, decorativa, ornamental y mística.

A pesar de que continúan siendo esculpidas con estas finalidades, notamos en lo que dicen los artesanos una fuerte dosis de emoción, nostalgia y muchas ganas de contarle las viejas historias de las “figuras de proa” a quien va a comprarlas y, también, al pasar el arte de esculpir a los jóvenes artesanos. En la tentativa de perpetuación de este arte hay, por lo tanto, habilidad y sentimiento; quien fundamenta sobre estas cuestiones es el escritor mexicano Octavio Paz al decir:

*“La artesanía no nos conquista solamente por su utilidad. Vive en complicidad con nuestros sentidos, por eso es tan difícil desprenderse de ella (...) Sus formas no se rigen por la economía de la función, sino por el placer, que siempre es un gasto y no tiene reglas (...) Hecho por las manos, el objeto artesanal está hecho para las manos: no sólo lo podemos ver, sino palpar (...) Vale repetir que el arte no es un concepto: el arte es cosa de los sentidos.”<sup>22</sup>*

Es verdad que sobre el río San Francisco las carrancas establecieron su dominio, pero podemos afirmar que ellas, como representación simbólica, continúan haciendo parte de las creencias populares, de la superstición social del pueblo ribereño ya que la superstición rompe las fronteras del tiempo y del espacio. “A representação imaginária está carregada de afetividade e de emoções criadoras e poéticas. O imaginário recria e reordena a realidade”<sup>23</sup>, por esto, no dejar de esculpir las hace parte de la tradición de ese pueblo y enseñar este arte de generación en generación, continúa siendo objetivo de los artistas más viejos, como el maestro Guarany. Sus esculturas primitivas están marcadas por el vigor, por lo fantástico y todo eso resulta de la autenticidad, del rico mundo interior de este viejo artesano. Como señala Renato Almeida, en artículo sobre el viejo Vitalino:

*O artista folclórico é sempre um portador, um continuador (...) porque ele é movido pela corrente do seu meio (...) dentro da temática de sua gente (...) Daí a uniformidade da arte popular em determinadas regiões.”<sup>24</sup>*

Finalmente, podemos concluir que la tradición y la continuidad hacen parte de lo cotidiano de las poblaciones ribereñas, de sus creencias, de sus recuerdos, de sus memorias, de sus emociones, de su artesanía y de sus voluntades de perpetuar el arte de esculpir carrancas. “O grande ato é a entrega das ciências, dos saberes e dos poderes dos mestres aos alunos. Porque tudo pode se perpetuar assim”.<sup>25</sup> En fin, la *carranca* es tradición; su perpetuación esta envuelta en los tiempos del vivir social y en lo imaginario de los pueblos ribereños.

## Notas

\* Doctora en Historia por la Universidad Federal de Rio de Janeiro/UFR.  
Profesora Adjunta del Departamento de Historia de la Universidad de Brasília/UNB.

<sup>1</sup> BURTON, Richard. **Viagens aos Planaltos do Brasil**, 2ª ed., São Paulo: Ed. Nacional, Brasileira, tomo III, v 376, 1983, p. 11.

<sup>2</sup> MONTENEGRO, Thomas Paranhos. **A Província e a navegação do rio São Francisco**, Bahia: Imprensa Econômica, 1875, p. 134.

<sup>3</sup> SPIX y MARTIUS. **Viaje por Brasil**, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938, p 400.

<sup>4</sup> PARDAL, Paulo. **Op. Cit.**, p. 8.

<sup>5</sup> Ídem, p.8

<sup>6</sup> Ídem, Ibidem

<sup>7</sup> CHARTIER, Roger. “Cultura popular: revisitando um conceito historiográfico”, Revista Estudos Históricos, Rio de Janeiro: vol. 8, n.16(1995), p. 179-180.

<sup>8</sup> ABREU, Marta. “Cultura popular – um conceito e várias histórias”, Ensino de História: conceitos, temáticas e metodologia, Marta Abreu e Rachel Soihet (orgs.), Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p. 83-84.

<sup>9</sup> SILVA, Antonio de Moraes. **Dicionário da Língua portuguesa**, 9ªEd., 1981, 1922.

<sup>10</sup> PARDAL, Paulo. **Op. Cit.**, pp. 5-6.

<sup>11</sup> Idem, ibidem.

<sup>12</sup> HAUSEN, Arnold em: PARDAL, Paulo. **Op. Cit.**, pp. 6.

<sup>13</sup> Idem, ibidem.

<sup>14</sup> PARDAL, Paulo. Em MOURA, Carlos Francisco. “Figuras de proa do Tocantins e carrancas do São Francisco” Rio de Janeiro: Revista NAVIGATOR, s/d, pp. 72-75.

<sup>15</sup> PARDAL, Paulo. **Op. Cit.**, pp. 29.

<sup>16</sup> Idem. P.29

<sup>17</sup> LINS, Wilson. **Cuadernos de Folclore**, Pirapora / MG: nº 29, s.d.

<sup>18</sup> CARVALHO, Joaquim (vulgo Joaquinção) Entrevista em: Suplemento Literário, 08/12/84, Pirapora/MG, n.5.

<sup>19</sup> FOCILLON, Henri. **Op. Cit.**, p. 213.

<sup>20</sup> PARDAL, Paulo. **Op. Cit.**, pp. 3,4.

<sup>21</sup> MEIRELES, Cecília. **As Artes plásticas no Brasil**, Coord. Rodrigo M. F. de Andrade. Rio de Janeiro: 1952, v.1, p. 115.

<sup>22</sup> PAZ, Octavio. **Convergências** –Ensaio sobre a arte e a literatura, pp. 48, 50, 51.



<sup>23</sup> TRINDADE, Liana Silva e François Laplantine. O que é Imaginário, São Paulo: Brasiliense, 1997, p.41.

<sup>24</sup> ALMEIDA, Renato. **Vivencia e projeção do folclore**, Rio de Janeiro: Agir, s.d. p. 158.

<sup>25</sup> MAUSS, Marcel. **Antropología**, Org. Roberto Cardoso de Oliveira, São Paulo: Ática, 1979, p. 199.

**Resumen:** el artículo privilegia el “arte popular” y más especialmente, un tipo de escultura en madera denominada *Carranca*, cuya simbología hace parte del cotidiano de la población ribereña del Medio San Francisco.

**Palabras-clave:** río San Francisco, pueblo ribereño, escultura popular, tradición y carrancas.

