



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE CASTANHAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS ANTRÓPICOS NA
AMAZÔNIA (PPGEAA-UFPA)

ELLEN CRISTINA DA SILVA CORRÊA

NOMES A NAVEGAR: saberes, práticas e significados nos nomes das embarcações
pesqueiras de Bragança-Pará

CASTANHAL-PA
SETEMBRO-2021

ELLEN CRISTINA DA SILVA CORRÊA

NOMES A NAVEGAR: saberes, práticas e significados nos nomes das embarcações pesqueiras de Bragança-Pará

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Antrópicos na Amazônia, da Universidade Federal do Pará, como requisito para a obtenção do grau de Mestre em Estudos Antrópicos na Amazônia.

Linha de Pesquisa: Linguagens, Tecnologias e Saberes Culturais

Orientadora: Prof. Dr^a Roberta Sá Leitão Barboza

Coorientador: Prof. Dr. Jair Francisco Cecim da Silva

CASTANHAL-PA
SETEMBRO-2021

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo (a) autor (a)**

C824n Corrêa, Ellen Cristina da Silva.
Nomes a navegar: saberes, práticas e significados nos nomes das embarcações pesqueiras de Bragança-Pará / Ellen Cristina da Silva Corrêa. — 2021.
122 f.: il. Color.

Orientador (a): Prof.^a. Dra. Roberta Sá Leitão Barboza
Coorientador (a): Prof. Dr. Jair Francisco Cecim da Silva
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Campus Universitário de Castanhal, Programa de Pós-Graduação
em Estudos Antrópicos na Amazônia, Castanhal, 2021.

1. Saberes. 2. Práticas. 3. Significados. 4. Nomes. 5. Embarcação. I. Título.

CDD 401.43

ELLEN CRISTINA DA SILVA CORRÊA

NOMES A NAVEGAR: saberes, práticas e significados nos nomes das embarcações pesqueiras de Bragança-Pará

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dr^a. Roberta Sá Leitão Barboza (ORIENTADORA)

Prof. Dr. José Guilherme dos Santos Fernandes (Membro interno-PPGEAA-UFPA)

Profa. Dr^a. Myrian Sá Leitão Barboza (Membro externo-UFOPA)

AGRADECIMENTOS

A priori, agradeço a Deus, pois sem ele não teria tido forças para enfrentar tempos pandêmicos hodiernos e finalizar este trabalho.

Agradeço a Professora Dr^a Roberta Sá Leitão Barboza por ter aceitado minha solicitação para ser sua orientanda e por todo seu compromisso ao compartilhar seus conhecimentos comigo. Obrigada por seu olhar humano, sua paciência e competência no direcionamento desta pesquisa.

Agradeço também ao Professor Dr. Jair Francisco Cecim da Silva por ter aceitado o convite para ser coorientador desta pesquisa. Obrigada pelos ensinamentos repassados sempre de maneira acertada e atenciosa.

Também gostaria de agradecer ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Antrópicos na Amazônia-Campus Castanhal, incluindo todo corpo de profissionais que compõe este importante programa.

Quero deixar registrado minha gratidão aos entrevistados Naldo, Luís, Inaldo, Jovelino, Elizeu e Melquizedek, sujeitos que permitiram-me observar seus afazeres e dividiram comigo suas vivências.

Com muito amor, deixo aqui registrada minha gratidão ao meu pai, Nivaldo de Oliveira Corrêa, pescador que além de contar suas aventuras no mar com muito orgulho, é também um grande incentivador do meu trabalho.

A minha querida mãe, Isabel Sousa da Silva, mulher que com todo seu amor sempre me acalmava quando eu pensava em desistir.

Aos meus filhos, Heloíse Corrêa de Almeida e Mateus Corrêa de Almeida, por toda espera quando eu precisava deixá-los por conta das aulas, pesquisa e escrita referentes a este trabalho. Por seus abraços carinhosos quando eu retornava.

Ao meu esposo, Lucival Ferreira de Almeida, por todo companheirismo.

Por fim, agradeço a todos que de forma direta ou indireta contribuíram para a feitura desta dissertação.

Ao senhor Manoel de Cristo Corrêa Afilhado (In
Memorian), meu avô, primeiro pescador que
conheci, capitão da norteira “Brasileira”. Aos
trabalhadores da pesca e da carpintaria naval,
pescadores, abridores de letras, pintores,
carpinteiros e proprietários de embarcação.

RESUMO

Este trabalho objetiva investigar os nomes conferidos às embarcações pesqueiras no município de Bragança, cidade localizada na região nordeste do Pará. O estudo intenta discutir de que forma se estabelecem as relações sociais a partir da verificação desses nomes, o que pode levar a identificação de práticas, saberes e costumes desta comunidade pesqueira. Nesse contexto, duas categorias notoriamente se destacam: os abridores de letras navais e os proprietários das embarcações. A investigação de abordagem qualitativa inicia-se pela pesquisa de campo no intuito de coletar informações nos estaleiros e espaços afins bragantinos, em seguida por meio de depoimento oral, no uso de entrevistas, coletaram-se as falas dos sujeitos abridores de letras e donos de barcos. A proposição norteadora da pesquisa é a de que por meio do significado dos nomes das embarcações possamos compreender de que maneira se dá a interação entre homem, embarcação e natureza e como processos culturais podem ter fundamentado a escolha desses nomes. Desta forma, objetiva-se entender o saber-fazer dos abridores de letras navais, assim como apreender a simbologia dos nomes dos barcos para proprietários e abridores de letras. Dentre os autores utilizados para esta discussão estão: Malinowski (2018), Lévi-Strauss (1989), Ramalho (2007), Lukács (2018), Rugiu (1998), Pollak (1992) e Hall (2006). Os principais métodos utilizados nesta pesquisa foram a pesquisa de campo e entrevistas. Obteve-se como resultado a percepção de que na cidade referida há quantidade de barcos com nomes que levam em consideração os contextos socioculturais que cercam seus proprietários, atrelados à questões religiosas, parentais e afetivas. Também foi possível identificar as relações dos abridores de letras navais com os nomes que pintam. Assim, depreendeu-se que os simbolismos presentes nos nomes das embarcações expressam as vivências dos donos de barco e marcam os saberes-fazeres daqueles que materializam esses nomes, os abridores de letras.

Palavras-chave: Saberes. Práticas. Significados. Nomes. Embarcação.

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo investigar los nombres dados a los barcos pesqueros en el municipio de Bragança, región nororiental de Pará. El estudio pretende discutir cómo se establecen las relaciones sociales a partir de la verificación de estos nombres, lo que puede conducir a la identificación de prácticas, conocimientos y costumbres de esta comunidad pesquera. En este contexto, destacan notoriamente dos categorías: los abridores de cartas navales y los propietarios de las embarcaciones. La investigación de un enfoque cualitativo comienza con la investigación de campo con el fin de recopilar información en los astilleros Bragantine y espacios relacionados, luego a través de la historia oral, en el uso de entrevistas, se recopilaron los discursos de los sujetos de apertura de cartas. y propietarios de embarcaciones. La propuesta rectora de la investigación es que a través de los significados de los nombres de las vasijas podemos comprender cómo se produce la interacción entre el hombre, la vasija y la naturaleza y cómo los procesos culturales pueden haber apoyado la elección de estos nombres. De esta forma, el objetivo es comprender el saber hacer de los abrecartas navales, así como comprender el simbolismo de los nombres de los barcos para propietarios y abrecartas. Entre los autores utilizados para esta discusión se encuentran: Malinowski (2018), Lévi-Strauss (1989), Ramalho (2007), Lukács (2018), Rugiu (1998), Pollak (1992) y Hall (2006). Los principales métodos utilizados en esta investigación fueron la investigación de campo y la historia oral. El resultado fue la percepción de que en las ciudades mencionadas hay una serie de embarcaciones con nombres que toman en cuenta los contextos socioculturales que rodean a sus propietarios, vinculados a cuestiones religiosas, parentales y emocionales. También fue posible identificar las relaciones de los abrecartas navales con los nombres que pintan. Así, se infirió que los simbolismos presentes en los nombres de las embarcaciones expresan las vivencias de los armadores y marcan el saber hacer de quienes materializan estos nombres, los abrecartas.

Palabras clave: Saber. Practicas. Significados. Nombres. Buque.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|---|----|
| Figura 1: Estaleiro Sapucaia ----- | 25 |
| Figura 2: Pescador e sua embarcação por nome “Deus é meu Guia” ----- | 36 |
| Figura 3: Painéis de Moliceiro ----- | 50 |
| Figura 4: Painéis de barcos moliceiros com representações jocosas e eróticas ----- | 51 |
| Figura 5: Imagem demonstrativa dos barcos usados na Amazônia ----- | 54 |
| Figura 6: Abridor de letras Naldo no Porto do Lobato ----- | 56 |
| Figura 7: Exemplo de letras vitorianas em fachadas de lojas populares no Pará ----- | 61 |
| Figura 8: Nome de embarcação feita pelo senhor Naldo ----- | 62 |
| Figura 9: Nome de embarcação feito por Naldo ----- | 63 |
| Figura 10: Utensílio denominado cavalo ----- | 69 |
| Figura 11: Estaleiro Bacuriteua ----- | 70 |
| Figura 12: Abridor de letra Inaldo ----- | 70 |
| Figura 13: Embarcação com nome feito pelo abridor de letra Inaldo ----- | 72 |
| Figura 14: Senhor Elizeu no barco “Ilha do Sol” ----- | 78 |
| Figura 15: Uma das embarcações pertencentes ao senhor Melquizedeck ----- | 80 |
| Figura 16: Estaleiro dos Remédios ----- | 86 |
| Figura 17: Seu Luís e filhos no “Estaleiro dos Remédios” ----- | 87 |
| Figura 18: Hipótese de Déléage ----- | 88 |
| Figura 19: Dono da embarcação “Porto Bay” ----- | 93 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|----|
| Quadro 1: Cronograma de coleta de dados em campo ----- | 27 |
| Quadro 2: Informações sobre os sujeitos da pesquisa ----- | 28 |
| Quadro 3: Informações resumidas de cada capítulo ----- | 33 |
| Quadro 4: Triângulo semiótico ----- | 99 |

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| INTRODUÇÃO | 11 |
| 1. NAVEGANDO EM ÁGUAS BRAGANTINAS | 11 |
| 1.1 Vem ouvir o que contam os nomes dos barcos de Bragança | 14 |
| 1.2 Objetivos | 17 |
| 1.2.1 Geral | 17 |
| 1.2.2 Específicos | 18 |
| 2 MÉTODOS | 19 |
| 2.1 Locus da pesquisa | 19 |
| 2.2 Coleta de dados | 22 |
| 2.3 Análise de dados | 30 |
| 3 ORGANIZAÇÃO DOS CAPÍTULOS | 31 |
| CAPÍTULO 1 | |
| 1 ESTUDOS SOBRE OS NOMES DE EMBARCAÇÕES | 34 |
| 1.1 Estudos sobre os nomes de embarcações | 34 |
| CAPÍTULO 2 | |
| 2 TRABALHO E ARTE: SABERES-FAZERES DOS ABRIDORES DE LETRA ---- | 49 |
| 2.1 Trabalhos de pintores de barcos no mundo | 49 |
| 2.2. Os saberes incutidos na arte de abrir letras | 55 |
| CAPÍTULO 3 | |
| 3 A IDENTIDADE DOS DONOS DE BARCO | 76 |
| 3.1. Quem escolhe os nomes tem o que dizer: identidade e desejo dos donos de barco -- | 76 |
| CAPÍTULO 4 | |
| 4 NOMES A NAVEGAR: SIGNIFICADO DOS ANTROPÔNIMOS DAS EMBARCAÇÕES | 97 |
| 4.1 Nomes a navegar: o dono do barco escolheu | 97 |
| 4.2 Nomes a navegar: o abridor de letras pintou | 106 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 115 |
| REFERÊNCIAS | 117 |
| ANEXOS | 121 |

INTRODUÇÃO

1. NAVEGANDO EM ÁGUAS BRAGANTINAS

Antes de começarmos a falar sobre Bragança, é preciso dizer que a história deste trabalho começou em outra região do salgado, mais precisamente numa Vila pesqueira chamada Mocajatuba, pertencente ao município de Colares onde meu avô (Manoel de Cristo Corrêa) e meu pai (Nivaldo Corrêa) foram pescadores por 54 e 12 anos, respectivamente. Meu avô além de pescador foi também dono de embarcações na referida comunidade e foi proprietário da pujante “Brasileira”, a maior embarcação já existente naquele lugar na década de 50. Meu pai também pescou na “Brasileira” e sempre me falou com nostalgia o quanto aquela embarcação foi importante para a Vila de Mocajatuba naquele período e o quanto significou para ele e meu avô.

Tantas histórias ouvi sobre a “Brasileira”, barco grande que, quando chegava à margem do rio Tupinambá, os moradores de Mocajatuba gritavam eufóricos: “Lá vem norteiro”. Pelas palavras de meu pai posso dizer que essa euforia acontecia porque a “Brasileira” vinha trazendo providência, trazia em sua urna não somente alimentos, mas também o que fazia a economia daquele lugar acontecer. Entretanto, muito mais do que valor econômico, aquela embarcação ao chegar fazia a vida voltar a movimentar-se naquela comunidade, pulsando nos corações das esposas que reencontravam seus maridos pescadores, crianças que viam seus pais voltando dos longos 30 dias ao mar e das mães que poderiam abraçar seus filhos que retornavam para casa.

Quando ouço meu pai contar sobre isso, quase posso ver essa movimentação e o quanto uma “coisa” pode significar para determinados indivíduos, como representava a Brasileira para os pescadores e moradores da Vila de Mocajatuba. Essa embarcação não era apenas um casco e uma urna, não era somente madeira e velas, ela carregava consigo a expectativa de um povo, era motivo de orgulho de seu proprietário e pescadores, todos da vila comentavam a seu respeito, os donos e pescadores de canoas (embarcações menores) a veneravam. Todas essas questões sempre me intrigaram, então passei a pensar sobre outras embarcações, outros municípios.

Cresci numa cidade também pesqueira (vocês já devem ter percebido que a pesca e tudo que diz respeito a ela fazem parte da minha vida) chamada São João de Pirabas, localizada no nordeste paraense. Foi nesse lugar que meu pai e minha mãe, em razão de suas profissões, me inseriram num ambiente repleto de conhecimentos pesqueiros. Meu pai, depois

que parou de pescar, começou a trabalhar como comerciante de bexiga de peixe (grude) e saliento o fato de que minha mãe, Isabel Sousa, foi e é sua confiável gerente nesse negócio promissor. É ela quem sabe dizer se uma grude terá seu peso reduzido depois de secar no sol, também é minha mãe quem o ajuda na limpeza e seleção dessas mercadorias. Ela conhece variedades de peixe e, portanto, conhece muitos tipos de bexiga de peixe. Sabe distingui-las mais do que ele (meu pai).

Em Pirabas, olhei com atenção as quase 200 embarcações (de acordo com levantamento feito em 2018 pela Secretaria de Pesca do Município de São João de Pirabas) de pequeno, médio e grande porte existentes nessa cidade e pude perceber que há inúmeras interações sociais que se estabelecem a partir dos nomes que são conferidos aos barcos nesse lugar e que podem trazer à tona a religiosidade, saberes, etnias, costumes e práticas de um povo em particular.

Nesse contexto, observei também que entram em cena outros indivíduos que fazem da pescaria patrimônio local, tais como: Os carpinteiros que fazem as embarcações e os proprietários desses barcos. Há entre esses sujeitos relações pré-estabelecidas que tornam o município um importante espaço portuário e pesqueiro, segunda posição no que se refere à produção pesqueira entre os municípios que compõem a microrregião do salgado paraense, segundo pesquisa feita pela Secretaria de Pesca e Aquicultura (Sepaq) no ano de 2009.

Nessa circunstância, compreendi que os nomes dos barcos têm relevância também para uma outra categoria que faz parte dos trabalhos náuticos, indivíduos que materializam essas designações após serem idealizadas por seus proprietários, os pintores/abridores de letras navais. A partir desse momento, aonde eu fosse e lá tivesse beira-mar e barcos ancorados, imediatamente, observava o nome e tentava entender qual a relação desse termo com o povo daquela localidade. Tive sempre a oportunidade de estar em cidades à beira-mar, pois meu pai, como comerciante de grude (bexiga de peixe) passou a transitar cada vez mais por cidades pesqueiras, tais como: Vigia, Maracanã, Bragança e Marapanim.

Entretanto, somente no ano de 2017, quando fui fazer um Curso de Especialização em Ciências Ambientais e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia, no Instituto Federal do Pará, na cidade de Bragança, tive a oportunidade de olhar as naus desse município com mais atenção; e quando conheci algumas características da cultura local como a religiosidade presente na tradicional Festa de São Benedito, compreendi que Bragança tinha me marcado, não somente pelo fato da cidade contar com estaleiros como o Sapucaia e dos Remédios visitados nesta pesquisa, e apresentar uma forma dicotômica mais latente na relação entre proprietários e embarcações, o que pode ser notado pelo aspecto empresarial e artesanal

presentes na cidade, mas também pela presença de sujeitos notoriamente dotados de saber empírico que desenvolveram na construção de barcos características que assinalam seus trabalhos como mestres carpinteiros navais, como o Sr. Mário dos Remédios, proprietário do Estaleiro Remédios, localizado na Vila Bacuriteua, que repassou seu aprendizado aos filhos. Com efeito, entendi que Bragança tinha muita história para contar e que eu necessitava parar para ouvir.

Quando adentrei o Programa de Pós-graduação em Estudos Antrópicos na Amazônia, da Universidade Federal do Pará, Campus Castanhal, para cursar o mestrado sabia que tinha chegado o momento de investigar algumas situações que me intrigavam relacionadas à pesca e suas embarcações, por isso mesmo me inscrevi para ser orientada pela Professora Doutora Roberta Sá Leitão Barboza, por conta de sua carreira investigativa no que se refere aos estudos pesqueiros. Ao ser aprovada, imediatamente, minha orientadora apresentou-me o Projeto “Navegar é preciso”: diagnóstico das embarcações pesqueiras, relações sociais e saberes incutidos na carpintaria naval paraense¹, e me convidou para participar. O projeto possibilitou-me conhecer os mais variados trabalhadores da pesca, do calafate ao carpinteiro naval, e pude entender que o saber-fazer imbuído na construção, reparação e manutenção das embarcações demanda valor empírico que precisa ser insistentemente estudado, conhecido.

As reuniões do projeto aconteciam na cidade de Bragança, mas por conta da pandemia do Novo Corona Vírus ocorrida em meados de março de 2020, nossos encontros passaram a acontecer via online todas às quartas-feiras, às 15h. Compartilhamos não somente informações acerca do andamento de nossas pesquisas, mas também como a pandemia tinha afetado nossas comunidades, sujeitos de pesquisa, famílias e amigos.

Desde quando adentrei ao programa de Pós-Graduação em Estudos Antrópicos no ano de 2019 e conheci o Projeto “Navegar é preciso” decidi fazer minha pesquisa utilizando Bragança como lócus. Isso porque a possibilidade de ir à cidade acontecia duas a três vezes por semana, visto que meu pai faz este itinerário de Pirabas a Bragança há quase 20 anos por conta de seu trabalho como comprador e vendedor de grude. Porém, não contava que no ano de 2020 o mundo estaria diferente e não seria mais possível fazer este trajeto.

Meu pai parou de trabalhar e não pude mais executar aquilo que tinha planejado desde 2019. Minha pesquisa de campo tinha iniciado quando a pandemia nos forçou ao distanciamento social. Eu tinha ido três vezes a campo e feito uma entrevista quando Pirabas e Bragança entraram em *lockdown*. Eu poderia ter feito a pesquisa na cidade em que moro,

¹ FAPESPA ICAAF n° 011/2018 – edital n° 006/2015.

entretanto acredito que a motivação mais forte que me fez escolher Bragança como lócus era o fato da cidade contar com significativa quantidade de estaleiros; Pirabas, infelizmente, ainda não dispõe disso.

A pandemia da Covid-19 me parou, me distanciou do campo, mas não me distanciou do tema da minha pesquisa. Então, reuni forças e com todos os cuidados comecei a investigar os nomes dos barcos do lugar onde moro. Em São João de Pirabas não há estaleiros como mencionei, mas há o “porto do mercado”, local onde encostam os barcos de pesca; e foi indo até lá que de alguma maneira me reencontrei com a minha dissertação. Essa investigação rendeu o artigo intitulado “Estudos coloniais e decoloniais nos nomes das embarcações de pesca do município de São João de Pirabas – Pará”, que foi publicado na Revista Pesquisa Sociedade e Desenvolvimento, em setembro de 2020.

Voltemos a falar de Bragança, cidade pesqueira localizada à margem do Rio Caeté, no Pará. Sua preponderância relativa à pesca pode ser confirmada por conta de sua posição em segundo lugar na produção de pescado no Estado, de acordo com o Boletim Técnico-Científico do CEPNOR feito em 2006, exatamente por isso as embarcações de madeira fazem parte desde muito cedo da vida de significativa parcela dos munícipes. Seja como pescadores dessas embarcações, donos, carpinteiros ou pintores navais, o fato é que de alguma maneira as embarcações são partes da história do lugar e podem revelar não somente as vivências de um povo, mas também saberes empíricos relacionados às profissões que envolvem os barcos.

1.1 Vem ouvir o que contam os nomes dos barcos de Bragança

O uso de embarcações no Brasil remonta à própria colonização, haja vista que o país foi invadido por quem tinha conhecimento sobre a feitura de embarcações. Sobre isso Hoepner Ferreira (2009) em “Nota sobre a Construção Naval no Brasil nos Séculos XVII e XVIII” assegura que a indústria de construção naval no Brasil já teve suas épocas de grande glória. E não é de estranhar, pois o país foi povoado por uma nação com grandes tradições nesse campo.

De tal modo, para realizar o ciclo de descobertas que revelaram a Ásia ao Ocidente, contribuindo assim para a mudança do curso da História, os portugueses transformaram a empírica marinharia medieval numa ciência que permitia navegar com relativa segurança em qualquer parte do mundo (FERREIRA, 2009). Desta maneira, novas embarcações foram

criadas, com velocidade para atravessar oceanos e ir ao encontro de novos mundos, como as caravelas, que podiam navegar contra o vento com melhor proveito.

Nessa dinâmica é que está situada a importância dos estaleiros. Esses espaços, historicamente, tiveram no país sua primeira instalação ao final do século XVI com a iniciativa Oficial de estabelecer o primeiro estaleiro intitulado Ribeira das Naus, na Bahia, durante o governo de D. Francisco de Souza. Mais tarde esse estaleiro passou a ser chamado de Arsenal da Marinha, espaços que também foram organizados em outros locais do país como Recife e Belém. Devido à abundância de madeiras de qualidade, o de Belém tornou-se logo importante centro construtor (FERREIRA, 2009).

Não obstante, quando aqui chegaram os invasores, seguramente, se depararam com as canoas utilizadas pelos indígenas, assim como a partir do século XVII, quando Portugal estava interessada em ocupar a Amazônia, decerto, presenciaram as habilidades destes povos para a construção das primeiras embarcações da Amazônia. A respeito disso Bittencourt (1957) afirma que a canoa era o principal meio de transporte dos indígenas na Amazônia, na qual as longas distâncias eram vencidas a remo, bem como os troncos que caíam nos rios e boiavam conforme as correntezas foram a inspiração das primeiras embarcações elaboradas pelos indígenas.

Desse modo, para que os povos indígenas pudessem usufruir da diversa ictiografia da floresta amazônica, tiveram que elaborar meios para suprir as necessidades não somente de deslocamento, mas também de alimentação, o que os fez agir com engenhosidade e transformarem árvores em *ubás* ou *igarités*, assim desenvolvendo a cultura da pesca e técnicas envolvidas nessa atividade, como a prática de construir barcos, saber-fazer que se perpetuou entre nativos e ribeirinhos, abrangendo quase todo território da região nordeste paraense.

A construção de barcos por meio dos mestres caboclos foi se aperfeiçoando e se adequando à realidade amazônica, o que demandou técnicas e engendrou atividades ligadas ao ramo da construção naval, tais como a de carpintaria, calafetagem, pintura. Isso tudo foi necessário porque a região amazônica está cercada por rios e é por meio dele que a Amazônia se conecta, o que faz da embarcação o meio de comunicação para que a vida sobre as águas seja possível. E é nesse navegar que a profissão de abrir letras para nomear barcos acontece, ofício que se faz notar nos estaleiros artesanais que cercam os rios da Amazônia. Neste trabalho, vamos olhar com atenção os trabalhos desses profissionais das letras navais.

Os conhecimentos que cercam as embarcações são muitos, vão desde os artefatos precisos que o pescador utiliza para uma boa pescaria até a concisão dos materiais utilizados

pelos pintores navais. Toda essa proximidade com os barcos faz com que práticas específicas sejam desenvolvidas e isso é relevante para que a cidade se mantenha como pólo pesqueiro. Assim como os sujeitos envolvidos com a pesca, as embarcações e a carpintaria naval têm muito a nos dizer sobre a cidade de Bragança e seus indivíduos, as denominações das embarcações, certamente, tornam-se concretas, personificam-nas e podem nos mostrar aspectos e características próprias desse município, desse povo.

Em consideração a essas questões é que se justifica o interesse em pesquisar a semântica dos nomes das embarcações feitas pelos carpinteiros navais da localidade e assim tentar responder o seguinte questionamento: de que forma se estabeleceu a escolha dos termos usados para nomear os barcos no município de Bragança, Pará?

Empregou-se para essa discussão “Argonautas do Pacífico ocidental”, Malinowski (2018, pp. 672), assim buscamos na Antropologia formas de compreender os saberes, práticas e cultura de uma dada comunidade, para isso foram utilizados, também, os conceitos entendidos em Santos (2010, p. 196), que afirma o seguinte sobre essa ciência: “... *a antropologia estuda o homem e a humanidade em todas as suas dimensões*”. De fato, se somos humanos a partir de nossa vivência, de nossas relações com o meio então poderemos encontrar nos fenômenos que envolvem os nomes das embarcações de pesca sentido para que se possa alcançar o povo pesqueiro (Aqui se considera povo pesqueiro também aqueles que trabalham como **pintores navais**²) da cidade de Bragança. É preciso aqui salientar, ainda, que somente foram verificadas as embarcações de pesca do município, não sendo considerados nesta pesquisa barcos que executam a função de transporte.

Todos os trabalhadores envolvidos na feitura de uma embarcação são relevantes para que ao final ela consiga navegar, os calafates, os carpinteiros navais, os pintores navais, juntos têm uma função que se faz constitucional para o sucesso de um barco, de uma pescaria. Nesta pesquisa investigou-se exclusivamente uma dessas camadas: Os pintores navais. Nesse contexto, buscamos responder ao seguinte questionamento: de que maneira se dá o trabalho dos abridores de letras navais? Para essa discussão foi considerado o projeto Letras que flutuam: territórios fluidos da Amazônia (2008) que pesquisou a Etnografia e os conceitos que a cercam, tal como: Identidade (POLLAK, 1992).

² De acordo com a Lei nº 11.959, consideram-se atividade pesqueira artesanal, para os efeitos desta Lei, os trabalhos de confecção e de reparos de artes e petrechos de pesca, os reparos realizados em embarcações de pequeno porte e o processamento do produto da pesca artesanal.

1.2 Objetivos

Os objetivos deste trabalho estão relacionados a fazer com que por meio dos nomes das embarcações se possa identificar epistemologias circundantes de proprietários e abridores de letras navais, sujeitos essenciais para a escolha e concretização da identificação dos barcos, respectivamente.

Nossos objetivos começaram a tomar forma quando a partir de nossas interações com o contexto pesqueiro, iniciamos várias reflexões sobre de que maneira os sujeitos escolhiam os nomes que colocavam em seus barcos e o que consideravam para isso. Quanto mais navegávamos por esses questionamentos, mais percebíamos a relevância de outros sujeitos para a ação de nomear a embarcação, então compreendemos ser necessário saber o quanto representavam esses nomes para aqueles que o materializavam, isto é, os abridores de letras. Assim, estabelecemos nossos objetivos considerando estes sujeitos, proprietários de embarcações e abridores de letras navais; e nos direcionamos a entender de que forma transcorrem os vínculos entre esses sujeitos e a embarcação no momento de nomeá-la.

Outrossim, finalidades específicas surgiram mediante nossa proximidade com o universo da pesca e as terminologias observadas. Isso nos fez perceber as várias simbologias incutidas nos nomes dos barcos, conhecimentos buscados em aspectos socioculturais e religiosos importantes para a escolha dessas nomenclaturas. Além disso, identificamos por meio das observações desses nomes, o trabalho apurado do sujeito abridor de letra naval, arte cultural de portos e estaleiros em cidades da região amazônica. Com efeito, todas essas questões foram consideradas para que nossos objetivos pudessem ser estabelecidos. Seguiremos agora a distribuição deles para melhor entendimento desta pesquisa.

1.2.1 Geral

- Compreender como se estabelece a relação entre abridor de letras e nome do barco, e proprietário e embarcação

1.2.2 Específicos

- Compreender o saber-fazer dos abridores de letras navais
- Identificar as influências que donos de embarcações consideram na etapa de nomeação de seus barcos
- Entender a simbologia dos nomes dos barcos para proprietários e abridores de letras.

2 MÉTODOS

2.1 Lócus da pesquisa

A pesquisa foi realizada no município de **Bragança**, cidade localizada no norte do Brasil, na mesorregião do Pará, às margens do Rio Caeté. De acordo com o IBGE (2019) sua área territorial é de 2.124, 734 km² com população estimada em 128.914 pessoas, sua economia se distribui em serviços ligados à pecuária, agricultura e sobretudo relacionada a atividades pesqueiras, tais como: pesca artesanal, extração de caranguejos, camarão, dentre outras formas de aproveitamento dos recursos naturais que dispõe o lugar.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017) a história de Bragança tem características indígenas, europeias e africanas, pois inicialmente foi habitada pelos índios apotiungas da nação dos tupinambás, contudo há registros de que franceses por volta de 1613 visitaram a costa paraense entre o rio Gurupi e a cidade de Belém, assim como de que o donatário Álvaro de Sousa fundou a vila de Sousa do Caeté, posteriormente, chamada de Bragança, quando em 1753 o governador e capitão general do Grão-Pará Francisco Xavier de Mendonça Furtado criou o município e nomeou sua sede.

O artigo “A vila de Bragança, rios e caminhos: 1750-1753”, da autoria de Luciana de Fátima Oliveira traz informações de que neste período o Brasil passava por um processo de territorialização, o que necessitava da ampliação do número de vilas no país. Conforme a autora, Bragança, até então povoação, passa em 1753 a ser oficialmente uma vila. Oliveira (2008, p. 190) assevera que: “O sítio foi escolhido pelo fato de ser próximo do Atlântico embora um pouco afastado da Beira-Mar”.

Essa localização foi significativamente aproveitada pelos europeus que usavam a mão-de-obra indígena para a exploração dos recursos naturais, conforme salienta a autora (2008, p. 190): “A existência de um aldeamento de “gente da terra” (indígenas), segundo o governador, disponibilizaria mão-de-obra suplementar para os agricultores e ajudaria o transporte de mercadorias para Belém nas canoas dos próprios índios”.

Para que o escoamento da produção de Bragança chegasse a Belém de forma célere, foi criada a Vila de Ourém, às margens do rio Guamá, bem como um povoado chamado Tentugal para ligar Bragança a Ourém. Segundo Oliveira (2008):

Saindo de Bragança o transporte era feito, por canoas via rio Caeté, até Tentugal. De Tentugal para Ourém, pelo novo caminho terrestre, em tropa de animais. Por fim, de

Ourém, em pequenas embarcações via rio Guamá até a cidade de Santa Maria de Belém. (OLIVEIRA, 2008, p, 190)

Nota-se, então, que Bragança historicamente foi uma localidade estratégica para a expansão do território amazônico. Seu rio serviu de caminho para a consolidação da ocupação europeia em que aldeias foram transformadas em povoados e vilas para a concretização do projeto de reordenamento espacial da Amazônia.

Ainda de acordo com IBGE (2017) essas e muitas combinações naturais justificam as antonomásias relacionadas ao lugar, como “Pérola do Caeté”, “Terra da Marujada” e “Amazônia Atlântida”, isso porque além do fato da cidade localizar-se à margem esquerda do Rio Caeté para que assim seja chamada de “Pérola do Caeté”, as culturas dos povos que aqui se instalaram são observadas até hoje, como a festa de São Benedito, tradicionalmente, conhecida como Marujada, e celebrada desde 1798, de início, pelos escravos que tiveram permissão de seus senhores brancos para organizar uma Irmandade e festejar pela primeira vez em terras bragantinas o santo de origem etíope. Em síntese, por fazer limite ao norte com o Oceano Atlântico e contar com Florestas de várzeas na extensão das margens do alto e médio fluxo do rio Caeté, o que propicia a formação de manguezais e campos naturais, inseridos no Bioma Amazônia, Bragança pode ser de fato chamada de “Amazônia Atlântida”. Assim, constitui-se o segundo município mais antigo do Pará.

Nesse contexto, percebemos o quanto Bragança possibilita atividades pesqueiras que contam com a diversidade de espécies notadas em sua abrangência estuarina, o que certamente estimulou seu segundo lugar na produção de pescado no ano de 2006, segundo Boletim Técnico-Científico do CEPNOR. Em congruência, as atividades pesqueiras envolvem instrumentos necessários para seu desenvolvimento, daí então a importância das embarcações para a continuação dessa atividade tradicional no litoral amazônico.

Bragança faz parte dessa região e se apresenta como importante porto de desembarque do setor pesqueiro, segundo Botelho *et al* (2011, p.117), o que comprova a importância da construção naval, sobretudo de embarcações tradicionais nesta região. Ademais, por conta da necessidade de conservar as práticas sustentáveis de uso dos recursos naturais pela população bragantina extrativista, foi criada, em 2005, a Reserva Extrativista (Resex) Marinha Caeté-Taperaçu, o que avigora a continuidade da pesca artesanal no município, conforme o Decreto de implementação em 20 de maio de 2005: “A Reserva Extrativista ora criada tem por objetivo proteger os meios de vida e garantir a utilização e a conservação dos recursos naturais renováveis, tradicionalmente utilizados pela população extrativista residente na área de sua abrangência.”

Na contemporaneidade, os estaleiros se configuram como artesanais em quase todo território do nordeste paraense, as técnicas utilizadas na carpintaria seguem ainda preceitos empíricos que foram repassados dos mais velhos para os mais novos, de pais para filhos. Foi nesse ambiente artesanal que realizamos pesquisa *in loco*.

É muito importante dizer do nosso debruçar sobre o tema antes de aplicarmos a metodologia, isso foi feito por meio de fontes primárias, a saber pesquisas bibliográficas que serão aprofundadas no capítulo 1 deste trabalho.

Inicialmente, fizemos um roteiro geral de entrevistas com base em nossas observações em campo e pesquisa bibliográfica para que assim pudéssemos aplicar as entrevistas individualmente. Alberti (2005, p. 84) menciona a importância disso quando diz que propicia ter uma visão abrangente e ao mesmo tempo aprofundada daquilo que já se sabe do objeto de estudo e daquilo que se quer saber através das entrevistas. Em seguida selecionamos os entrevistados.

Sob esse viés, elegemos o uso de entrevistas como método desta investigação científica, assim fomos buscar em Alberti (2005) o entendimento de que a entrevista está, fortemente, atrelada a história oral:

A história oral é um método de pesquisa (histórica, antropológica, sociológica etc.) que privilegia a realização de entrevistas com pessoas que participaram de, ou testemunharam, acontecimentos, conjunturas, visões de mundo, como forma de se aproximar do objeto de estudo. (ALBERTI, 2005, p.18)

Nessa perspectiva, encontramos em tal metodologia características enfáticas que nos fizeram considerá-la primordial para nossa aproximação com os donos de barcos e abridores de letras, para assim tomarmos seus depoimentos sobre suas vivências. As entrevistas foram fonte principal deste trabalho, assim pudemos verificar os saberes contidos nas falas de cada letrista naval, as experiências dos proprietários de barcos e toda relação que esses sujeitos mantêm com seus ofícios, com as embarcações.

Isso foi possível por que embora algumas informações tenham nos chegado como diálogos, somente a entrevista possibilitou-nos consultar novamente aquele momento, por conta disso é que o uso desse instrumento é relevante para vislumbrar os fatos que transcorrem numa comunidade, num grupo social, a respeito de uma profissão. Sobre isso Alberti (2005, p. 18) elucida que a História Oral tem essa finalidade, pois trata de estudar acontecimentos históricos, instituições, grupos sociais, categorias profissionais, movimentos, conjunturas etc. à luz de depoimentos de pessoas que deles participaram ou testemunharam.

Indispensável se faz a afirmativa de Paul Thompson (2004, p.15) sobre a História oral: “En primer lugar, podríamos decir que es un método que siempre ha sido esencialmente interdisciplinario, una especie de cruce de caminos entre la sociología, la antropología, la historia y los análisis literarios y culturales”. No texto intitulado “Historia oral y contemporaneidade” o autor apresenta a definição dessa metodologia com base em sua própria experiência no trabalho com a história oral. Para Thompson (2004) a história oral se define como:

la interpretación de la historia, las sociedades y las culturas en proceso de cambio a través de la escucha y registro de las memorias y experiencias de sus protagonistas, y por lo tanto no me parece apropiado concebirla ni como un método de trabajo minuciosamente determinado y con reglas fijas ni como una sub-disciplina separada. (THOMPSON, 2004, p.15)

Compreende-se, então, que a história oral é o método acertado para interagirmos com determinado povo. Seu aspecto interdisciplinar favorece que a usemos como método capaz de adentrar a história de vida e relações sociológicas de sujeitos específicos.

Sob essa égide, podemos entender que nesta pesquisa fizemos o uso, majoritariamente, de depoimentos orais dos sujeitos participantes dos trabalhos pesqueiros que operam, em suas respectivas colocações, para o desenvolvimento e continuação da pesca no país; são artesãos como os abridores de letras navais, empreendedores como os donos de barcos, indivíduos reais, dotados de saberes empíricos que são partes da cultura de portos e estaleiros da região bragantina.

2.2 Coleta de dados

Faz-se imprescindível evidenciar que nossa coleta de dados iniciou-se com o uso da entrevista de história de vida, que segundo Alberti (2005) é um tipo de entrevista que “contém, em seu interior, diversas entrevistas temáticas, já que, ao longo da narrativa da trajetória de vida, os temas relevantes para a pesquisa são aprofundados (ALBERTI, 2005, p. 38)”. Preferimos utilizar tal metodologia por conta da possibilidade de investigar ainda mais os conhecimentos sobre a experiência dos donos de barcos e abridores de letras navais.

A metodologia aplicada iniciou-se pelo trabalho de campo com observações e anotações, em seguida por meio utilizamos as entrevistas com roteiro semiestruturado. Para isso se recorreu a ALBERTI (2005), nessa perspectiva cabe a afirmativa de que:

A História Oral é uma metodologia de pesquisa e de constituição de fontes para o estudo da história contemporânea surgida em meados do século XX, após a invenção do gravador à fita. Ela consiste na realização de entrevistas gravadas com indivíduos que participaram de, ou testemunharam acontecimentos e conjunturas do passado e do presente. (ALBERTI, p.155).

Nessa direção, é inteligível o desígnio de tal método por favorecer o entendimento de como se construiu ao longo do tempo o conhecimento de um determinado povo, nesse caso, os donos de embarcação e, principalmente, os pintores/abridores de letras navais.

O objetivo deste trabalho é maiormente contar a história de indivíduos reais que foram e são fundamentais para a constituição e desenvolvimento da mais abissal atividade de Bragança, a pesca, e tentar mostrar como se deu a partir desses sujeitos históricos a construção cultural dessas práticas. Intenta-se ser capaz, ainda, de identificar como se dá a interação entre esses sujeitos a partir da possível simbologia que o nome do barco representa, relacionada à cultura religiosa que pode estar ligada a africana, católica ou evangélica; étnica, presente em embarcações que tem nomes advindos da linguagem indígena e europeia; e social ao verificar-se nomes vinculados ao grau de parentesco, como filhos e netos. Assim, espera-se que seja possível identificar, também, parecida emoção e orgulho que meu pai guarda de sua memorável “Brasileira”.

Para a realização deste trabalho qualitativo, inicialmente, fez-se uso da pesquisa de campo por considerar que “é a fase da pesquisa realizada com intuito de recolher informações prévias sobre o campo de interesse” (MARCONI & LAKATOS, 2003, p. 186). Reafirmamos, então, que esta pesquisa se adequa à abordagem qualitativa, visto que tem o ambiente como fonte direta dos dados (PRODANOV & FREITAS, 2013, p. 70).

Conforme Prodanov e Freitas (2013, p. 70) nesta abordagem: “O pesquisador mantém contato direto com o ambiente e o objeto de estudo em questão, necessitando de um trabalho mais intensivo de campo”. Segundo os autores a pesquisa qualitativa:

considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Esta não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. (PRODANOV; FREITAS, 2013. P. 70)

Munidos desse conhecimento, iniciamos nossas incursões na intenção de lá encontrarmos os possíveis sujeitos desta investigação e estabelecermos os primeiros diálogos com esses trabalhadores. Assim, visitamos quatro locais: Estaleiro Sapucaia, Estaleiro

Remédios, Estaleiro Bacuriteua e Porto do Lobato. Faz-se necessário dizer que o Porto do Lobato não se configura como estaleiro, no entanto atende algumas características de um, visto que é costumeiro a feitura de reparos em embarcações nesse ambiente de ancoragem.

Desta maneira, é interessante trazer à tona o conceito de Porto na interpretação de Velazco e Cruz (1987, p.45): “Porto é um lugar reentrante na costa do mar, ou junto à foz de um rio, onde embarcações podem fundear para embarcar passageiros e realizar operações de carregamento e descarregamento de mercadorias”. Os portos nas cidades pesqueiras da Amazônia obedecem a esse conceito; são eles que ligam a terra ao mar. Em sua maioria, são locais carregados de movimento, onde além do descarregar da pescaria, a vida dos mais variados trabalhadores da pesca também se observa, tais como: os atravessadores de pescado, compradores de grude. Em localidades que não contam com estaleiros, carpinteiros, pintores e abridores de letras navais também podem ser vistos trabalhando em portos.

No que se refere aos estaleiros, o Plano de Desenvolvimento Preliminar – Arranjo produtivo local de construção naval feito em 2008 pelo Governo Federal no estado do Amazonas, traz a seguinte classificação sobre o espaço de formação dos estaleiros:

A princípio os ribeirinhos sempre utilizaram os troncos, as canoas, as montarias e os igarités para se deslocarem, haja visto, que essa região só possuía os rios como via de deslocamento. Os portugueses logo entenderam estas habilidades e com ajuda dos ribeirinhos incentivaram a criação de pequenos estaleiros às margens dos rios, que além de fazerem reparos nas embarcações, provisionavam com lenhas os vapores que navegavam por estas paragens. (PLANO DE DESENVOLVIMENTO PRELIMINAR/APL DE CONSTRUÇÃO NAVAL, 2008, p. 11)

Em “Análise do processo de fabricação de embarcações de madeira de médio e grande portes utilizadas no estado do Pará” de Costa *et al* (2011) há classificação parecida com a descrita acima sobre a configuração de um estaleiro:

O cotidiano da vida ribeirinha acontece na interação com embarcações destacando-se o relevante número daquelas projetadas e construídas em madeiras de lei nativas por mestres carpinteiros navais em pequenas oficinas e funilarias quase sempre localizadas à beira dos rios. (COSTA *ET AL*, 2011, p. 2).

As duas classificações acima caracterizam o espaço dos estaleiros artesanais na Amazônia como ambientes rústicos que reúnem não somente elementos técnicos da construção naval, mas também valores simbólicos que transcendem o aspecto econômico de trabalho. Abaixo um dos estaleiros que visitamos nesta pesquisa, localizado ao lado esquerdo da ponte Bragança-Viseu (PA – 306), à margem do Rio Caeté.

Figura 1 – Estaleiro Sapucaia



Fonte: Imagem feita pela autora

Nossa primeira visita ocorreu em janeiro de 2020 e tratou-se apenas de saber se poderíamos ir outras vezes aos locais para observar os trabalhos dos abridores de letras e conversar com os donos de barcos no horário determinado pelos responsáveis dos estaleiros. As pessoas encarregadas por esses espaços não hesitaram em nos falar o melhor horário para isso e nos apresentar e indicar proprietários de embarcações, bem como os considerados por eles os “melhores abridores de letras da região” e assim conhecemos os sujeitos que elegemos para esta investigação.

Faz-se interessante mencionar o fato de que, quando adentrei os espaços dos estaleiros, logo percebi que aquele era um local onde predominavam trabalhadores do gênero masculino. Isso de alguma forma me deixou apreensiva, pois não sabia como seria recebida pelos profissionais que ali atuavam. Entretanto, minha apreensão logo se desfez quando um dos responsáveis dos estaleiros me disse com muita euforia que outros pesquisadores e pesquisadoras ali já tinham estado para conversar com carpinteiros navais e outros labutadores atuantes daquele ambiente. É importante dizer que naquele ambiente sempre fui tratada com respeito.

Isso de certa forma me deu segurança para adentrar aqueles específicos espaços e me aproximar dos mais variados profissionais que ali estavam. Minha preocupação maior era o fato de não querer atrapalhá-los em seus afazeres, mas isso não foi motivo de inquietação durante muito tempo porque notei que eles gostavam de falar sobre o que faziam. Nenhum dos entrevistados se opôs a falar. Eram notáveis suas feições de contentamento. Dessa maneira, é imprescindível salientar a prestatividade dos entrevistados em fazer parte desta pesquisa.

Os donos das embarcações foram selecionados de acordo com a disponibilidade de diálogo de cada um. Os abridores de letras foram escolhidos principalmente mediante as falas dos encarregados de estaleiros, pescadores e donos de barcos que ali estavam e nos apontaram o que consideraram experientes abridores de letras navais. Assim, totalizando 6 pessoas, dois abridores de letras e quatro donos de embarcações. Torna-se preciso salientar que usamos os nomes reais dos sujeitos, pois tivemos autorização pelos próprios para usarmos suas verdadeiras identidades.

Fizemos duas incursões aos estaleiros, a primeira no início de fevereiro de 2020 com intuito de observações na vida real, pois de acordo com Marconi&Lakatos (2003, p. 195): “A melhor ocasião para o registro é o local onde o evento ocorre. Isto reduz as tendências seletivas e a deturpação na reevocação”. Desta maneira, observamos a dinâmica do estaleiro e o momento em que o trabalho do abridor de letras se faz imperioso, bem como pudemos ver a presença dos donos dos barcos no local, alguns a espiar, outros até mesmo auxiliando os profissionais que cuidavam de suas embarcações.

É indispensável proferir que não houve convivência estreita, apenas visitas fazendo uso da observação participante. Sobre a observação participante Marconi&Lakatos (2003, p. 194) asseveram que: “Consiste na participação real do pesquisador com a comunidade ou grupo”. Os autores mencionam que uma das formas da observação participante é a artificial, em que o observador integra-se ao grupo com a finalidade de obter informações.

Outra observação que fizemos aconteceu no final de fevereiro e obedeceu a critérios sistemáticos e assim fomos equipados de caderno de anotação e celular para possíveis registros. Marconi&Lakatos (2003, p. 193) afirmam que na observação sistemática, o observador sabe o que procura e o que carece de importância em determinada situação. Com efeito, a partir daquele momento já sabíamos o que estávamos procurando, estávamos certos de que encontraríamos naqueles locais os sujeitos da investigação.

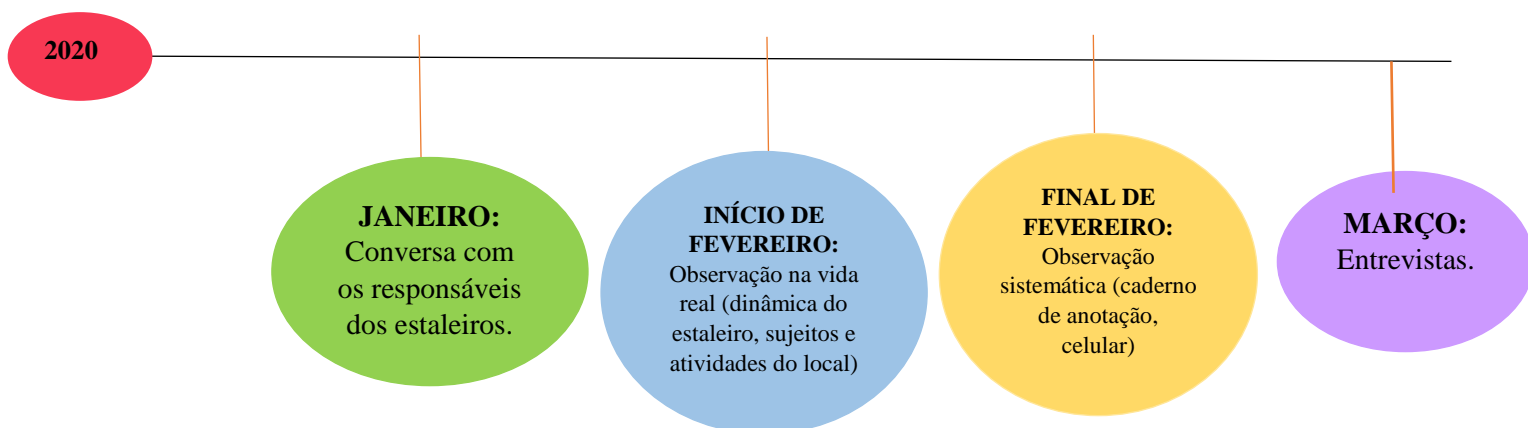
Após a seleção dos donos de embarcações e abridores de letras, utilizamos a entrevista como instrumento para coleta de dados. Essas entrevistas aconteceram em março. A priori, estruturamos um roteiro geral, mas em muitos momentos usamos tipo de entrevista não-estruturada, visto que diversas informações foram coletadas numa atmosfera de conversação informal. Para o registro das falas desses sujeitos, fez-se uso de gravadores celulares.

Portanto, cabe aqui dizer que o método utilizado nesta pesquisa qualitativa foi a entrevista e observação participante. Sobre isso, é oportuno trazer as elucidações de Gaskell (2008) sobre como a pesquisa qualitativa pode atingir uma prática mais informal por meio da entrevista:

Essas formas de entrevista qualitativa podem ser distinguidas, de um lado, da entrevista fortemente estruturada, em que é feita uma série de questões predeterminadas; e de outro lado, distingui-se da conversação continuada menos estruturada da observação participante, ou etnografia, onde a ênfase é mais em absorver o conhecimento local e a cultura por um período de tempo mais longo do que em fazer perguntas dentro de um período relativamente limitado. (GASKELL, 2008, p. 64)

Abaixo, fizemos um cronograma da coleta de dados em campo para evidenciar melhor a pesquisa.

Quadro 1 – Cronograma das entrevistas com observação participante



Fonte: Elaborado pela autora

Para maior clareza sobre os sujeitos da pesquisa, segue abaixo quadro contendo informações relevantes:

Quadro 2 – Informações sobre os sujeitos da pesquisa

| NOME E IDADE | LOCAL | ATIVIDADE |
|------------------------------------|---|---|
| Elizeu Mardila, 59 anos | Nascido no Espírito Santo, está em Bragança há 18 anos e é morador do bairro Aldeia. O conhecemos no estaleiro Sapucaia, local onde seu barco estava ancorado para reparos. | Dono e comandante da embarcação “Ilha do Sol”, há 19 anos. |
| Luís Barroso dos Remédios, 55 anos | Nasceu e é Morador da Vila Bacuriteua. | Além de dono de embarcação, é também carpinteiro naval e trabalha com seus irmãos no Estaleiro Remédios, localizado na Vila Bacuriteua. Trabalha como carpinteiro naval ao lado do pai desde os 8 anos de idade e desde os 29 é proprietário de embarcação. |
| Jovelino Alves da Silva, 35 anos | Nascido na cidade de Bragança, após certo período trabalhando no Resort Porto Bay, Rio de Janeiro, voltou para sua terra natal e tornou-se proprietário de | Pescador e dono das embarcações “Porto Bay” |

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| | embarcação, indo ao mar junto a tripulação de seu barco que recebeu o nome de “Porto Bay”. | |
| Melquizedeck Rocha, | Nasceu em Bragança e trabalha como empresário do ramo pesqueiro desde a década de 80, atividade que conheceu por meio de seu pai, popular negociante desse setor na cidade e região bragantina. | Dono das embarcações “Maresias” e empresário do ramo pesqueiro. |
| Naldo Guimarães, 30 anos | Nascido no interior de Bragança, veio para a sede do município aos 10 anos. | Desde os 15 trabalha como abridor de letras em embarcações, bem como em fachadas de lojas e outros espaços. Há cinco dedicou-se somente a abertura de letras navais. |
| Inaldo Moraes Tavares, 42 anos | Nascido na vila Bacuriteua, mora na comunidade desde então. | Abre letras em fachadas comerciais desde os 15 anos, mas somente há cinco começou a trabalhar como abridor de letras naval no estaleiro Bacuriteua. |

Fonte: Elaborado pela autora

2.3 Análise de dados

Neste trabalho, selecionamos 4 donos de barcos que já foram e/ou são proprietários de embarcações. Cabe mencionar o fato de que um desses proprietários é também abridor de letras, ou seja, responsável pela feitura do nome de sua própria embarcação. Para análise dos dados coletados recorremos aos estudos de Malinowski (2018) intitulado “Argonautas do pacífico ocidental”, “Memória e Identidade social” de Michael Pollak (1992), “A identidade cultural na pós-modernidade” de Stuart Hall (2006) e “Ah, esse povo do mar! ” de Cristiano Ramalho (2009).

No que diz respeito aos abridores de letras, selecionamos 2. Utilizamos para análise dos dados os estudos de Patrícia de Jesus Carvalhinhos e Alessandra Martins (2007) intitulado “Princípios Teóricos de Toponímia e Antroponímia: a questão do nome próprio” e “A origem dos nomes de pessoas”, da autoria de Carvalhinhos (2007). Também utilizamos Amaral e Seide (2020) com o trabalho “Nomes próprios de pessoa: introdução à antroponímia brasileira”.

3 ORGANIZAÇÃO DOS CAPÍTULOS

A organização dos capítulos deu-se da seguinte maneira: No capítulo 1, tem-se algumas pesquisas em que se espera mostrar **Estudos sobre os nomes das embarcações** já feitos no Brasil e no mundo, tais como: “Estudo tipográfico dos nomes das embarcações tradicionais da Ilha do Maranhão: estilo, identidade e significados” (2012), de Camila dos Santos, Ilmarana Ribeiro e Thamyres Silva e “Nomes femininos dos veleiros da Frota Mercantil do Porto no período constitucional”, de J. A. Gonçalves Guimarães. O primeiro traz à tona o quanto por meio do nome de uma embarcação pode-se apreender sobre seu dono e, por conseguinte sobre sua religião, história de vida, saberes e costumes. O segundo aponta dentro da história de Portugal uma inclinação a nomear os barcos com referências femininas, mesmo que relacionadas a divindades e religiosidades, o que na contemporaneidade brasileira se faz notar. Eis aqui, quiçá, mais um atributo eurocêntrico que alastrou o Brasil.

Neste capítulo, busca-se, ainda, navegar sobre a história dos nomes de algumas das primeiras embarcações que envolvem o país, a saber: Santa Maria, Pinta e Nina, nomes das três embarcações que conduziram Cristóvão Colombo a Chegada à América, assim como de algumas das naus usadas por Pedro Álvares Cabral na Colonização do Brasil. Além disso, neste capítulo almeja-se evidenciar alguns estudos sobre **trabalhos de pintores de barcos no mundo**, como “O barco moliceiro: texto icônico e inscrição popular”, da autoria de Clara Sarmiento, que trata das pinturas dos moliceiros em Portugal, embarcações tradicionais ao serviço da agricultura, destinada à colheita e transporte de vegetação.

No Capítulo 2, intitulado **Trabalho e Arte: Saberes-fazer dos abridores de letras navais**, buscou-se averiguar os conhecimentos dos sujeitos abridores de letras de embarcações. Por meio do subcapítulo **Os saberes incutidos na arte de abrir letras** procurou-se entender particularidades dessa profissão, demonstradas por algumas falas transcritas das entrevistas com os abridores de letras, levando-se em conta os riscos e peculiaridades vivenciadas pelos profissionais e notadamente averiguar a arte envolvida no trabalho desses sujeitos.

Neste capítulo, também procura-se verificar momentos da história de vida e trabalho desses profissionais, suas trajetórias como pintores/abridores de letras, sobretudo, a possibilidade de o ofício advir de práticas geracionais. Ademais, observa-se a emoção relacionada a esta prática considerada como arte pelos próprios pintores e demais indivíduos da comunidade, atividade, outrossim, responsável pelos sonhos e sustento de muitos sujeitos, tais como: donos e pescadores das embarcações. A discussão será norteadada, principalmente,

pelos estudos intitulados “Letras que flutuam: o abridor de letras e a tipografia vitoriana”, de Fernanda Martins (2008), “O pensamento selvagem”, autoria de Lévi-Strauss (1989), “Embarcações do Encantamento: Trabalho como Arte, Estética e Liberdade na Pesca Artesanal de Suape, PE.”, de Wellington Noberto Ramalho (2007) e “Nostalgia do mestre artesão” de Antonio Rugiu (1998).

No capítulo 3, denominado **A identidade dos donos de barco**, procura-se por meio do subcapítulo **Quem escolhe os nomes tem o que dizer: identidade e desejo dos donos de barco** investigar as experiências desses indivíduos como donos de barco. Para isso apresentam-se trechos importantes transcritos das entrevistas que podem revelar as vivências e identidades no que diz respeito à dicotomia empresarial/artesanal e pescador/proprietário existente no que se refere à atividade. Para essa discussão utilizaremos os estudos de Malinowski (2018) intitulado “Argonautas do pacífico ocidental”, “Memória e Identidade social” de Michael Pollak (1992) e “A identidade cultural na pós-modernidade” de Stuart Hall (2006).

No que se refere ao capítulo 4, intitulado **Nomes a navegar: Significado dos antropônimos das embarcações** pretende-se verificar o significado dos nomes dados aos barcos e de que forma isso reflete sobre as mais infinitas motivações que podem ter levado à escolha de determinada nomeação ao barco. Para isso nos debruçamos sobre leituras que pudessem esclarecer a razão dos nomes, visto que todas as coisas no mundo têm nomes. Então, encontramos em textos como “Princípios Teóricos de Toponímia e Antroponímia: a questão do nome próprio” de Patrícia de Jesus Carvalhinhos e Alessandra Martins (2007), bem como em “A origem dos nomes de pessoas”, ainda da autoria de Carvalhinhos (2007), evidências que nos mostram como por meio dos nomes podemos identificar fatos sociais, culturais e religiosos que motivaram a nomeação de pessoas e objetos.

Por fim, tem-se as **Considerações finais** sobre a referida pesquisa desta dissertação.

Abaixo um quadro contendo os principais elementos textuais resumidos de cada capítulo.

Quadro 3- Informações resumidas de cada capítulo

| Capítulo | Objetivo | Eixo teórico | Metodologia |
|--|--|---|----------------------------------|
| 1. Estudos sobre os nomes das embarcações | Apresentar estudos sobre nomes de embarcações e trabalhos de pintores de barcos no mundo | - Tipografia - Santos <i>et al</i> (2012) | Revisão bibliográfica |
| 2. Trabalho e Arte: Saberes-fazer dos abridores de letras navais | Averiguar os conhecimentos dos sujeitos abridores de letras de embarcações e verificar momentos da história de vida e trabalho desses profissionais, suas trajetórias como pintores/abridores de letras. | -Arte e trabalho - Martins (2008), Lévi-Strauss (1989), Ramalho (2007), Lukács (2018) e Rugiu (1998). | Pesquisa de campo Entrevistas |
| 3. A identidade dos donos de barco | Investigar as experiências desses indivíduos como donos de barco e revelar suas vivências e identidades. | - Identidade - Malinowski (2018), Pollak (1992), Hall (2006) e Ramalho (2009). | Pesquisa de campo Entrevistas |
| 4. Significado dos nomes das embarcações | Verificar a semântica dos nomes dados aos barcos | - Toponímia – Carvalhinhos e Martins (2007) e Carvalhinhos (2007) | Revisão bibliográfica |

Fonte: Elaborado pela autora.

CAPÍTULO 1

ESTUDOS SOBRE OS NOMES DAS EMBARCAÇÕES

Neste capítulo, vamos navegar pelo mundo em busca de informações sobre os estudos já feitos a respeito dos nomes de embarcações considerando-se perspectivas que abrangem as ciências sociais, bem como acerca dos conhecimentos que envolvem os trabalhos de pintores de nomes de barcos.

Faz-se imprescindível prevenir que não foi feito um estudo extensivo em que os mais diversos trabalhos foram selecionados. Entretanto, nosso recorte temporal nos levou a períodos que mostram embarcações importantes do século XV; assim como costumes circundantes de embarcações artesanais do século XXI. Nesse contexto, aportamos em espaços brasileiros como a Ilha do Maranhão e em regiões portuguesas que nos mostraram tradições envolvendo a pintura de barcos.

Assim, certamente, desembarcaremos nos mais variados portos e visitaremos tempos longínquos, na intenção de saber a história, saberes, costumes para que assim tenhamos fundamentação que possa responder nosso questionamento sobre as considerações estabelecidas no momento da nomeação dos barcos. Encontramos sobretudo em Santos, Ribeiro e Silva (2012) e em Sarmiento (2000) dados relevantes sobre os saberes e práticas que cercam os nomes dos barcos.

1.1 Estudos sobre os nomes de embarcações

A embarcação artesanal é composta de madeira e organizada em partes fundamentais para a navegação. Assim, a caverna, a quilha, cada parte moldada pelas mãos do carpinteiro naval tem um objetivo. A quilha, por exemplo, serve para impedir que o barco tombe para os lados. Deste modo, cada peça forjada pelas mãos habilidosas do carpinteiro naval se junta para fazer aquele colossal objeto navegar.

Entre essas partes há uma que também se faz necessária para a navegação do barco, o nome. Saído das mãos de outro habilidoso profissional (o abridor de letras), o nome do barco possui não somente relevância para o quesito documental da embarcação, o que é feito por meio das marcações e numerações, conforme requer a Marinha do Brasil mediante as Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (2005):

A embarcação deverá ser marcada de modo visível e durável, com letras e algarismos de tamanho apropriado às dimensões da embarcação, do seguinte modo:
1) Nome da embarcação, porto de inscrição e número de inscrição: As letras dos

nomes terão, no mínimo, 10 centímetros de altura, assim distribuídos: I) na popa: nome da embarcação juntamente com o porto de inscrição e o número de inscrição; II) na proa: nome da embarcação nos dois bordos. (NORMAN 02/DPC, 2005, p. 33)

Com base nessas informações é imprescindível informar que as embarcações averiguadas nesta pesquisa estão entre as que atingem o tamanho de 10 a 15 m, assim não podem ser classificadas como embarcações miúdas, inserindo-se na classificação que orienta a Normativa-02 (2005).

Voltemos agora a falar da relevância do nome do barco numa outra perspectiva que não a documental. Não obstante, convém avisar que voltaremos a falar sobre isso no capítulo 3 deste trabalho. Como estávamos dizendo, o nome da embarcação não é somente parte crucial para a embarcação navegar por conta de seu registro no Tribunal Marítimo ou Capitania dos Portos de uma região. O nome do barco transcende a isso, ele é a personificação daquilo que até então era madeira.

Na pesca artesanal isso é muito mais perceptível, visto que o nome do barco tem íntima relação com o proprietário da nau, assim pode ser que um barco tenha o nome de um filho, neto ou que preste homenagem à religião do proprietário. Várias são as influências que podem envolver a nomeação de uma embarcação. Sobre isso é imprescindível trazer à tona o trabalho “Estudo tipográfico dos nomes das embarcações tradicionais da Ilha do Maranhão: estilo, identidade e significados” (2012), das autoras Camila Andrade dos Santos, Ilmarana Caroline Marques Ribeiro, Thamyres Sousa Lavra Silva.

Neste trabalho, as autoras mapearam portos pesqueiros na Ilha do Maranhão para registrar os nomes das embarcações encontradas e estudá-las graficamente. O estudo estendeu-se a uma perspectiva social e cultural a fim de compreender os significados dos nomes das embarcações e sua relação com os donos dos barcos. A esse respeito, torna-se oportuno expor o que asseveram Santos, Ribeiro e Silva (2012) sobre a pesquisa feita na Ilha do Maranhão:

São inúmeros os modelos de embarcações utilizados no Estado. São os Cuters, Botes Proa de Risco, Bianas e Igarités, alguns exemplos destas embarcações, todas batizadas com nomes em homenagem às esposas, filhos, santos, agradecimentos, alusão à religiosidade ou desejos. (SANTOS; RIBEIRO; SILVA. 2012, p. 3)

Nesse contexto, compreende-se que a ligação do proprietário com o seu barco é de fato uma extensão de sua própria vida. Às vezes, essa situação é percebida como tributo aos familiares, outras vezes é concretizada por meio de suas experiências que trazem à tona aspirações de redenção, proteção, direção. Isso foi visto no estudo feito por Santos, Ribeiro e

Silva (2012), em que, ao recorrerem à fala de um pescador da região, nos dão entendimento acerca da representação que a embarcação tem para seu dono, significado externalizado por meio do nome da embarcação:

Repletos de significados, os nomes muito falam da história de vida de seus donos. São homenagens, desejos, preces que figuram na popa das embarcações. A forte relação entre o barqueiro e seu barco é ali representada, sempre de forma positiva. O pescador J. S. fala sobre a escolha do nome de sua embarcação: “pecar, todo mundo peca né? Mas eu deixei mais isso e to procurando outro rumo na minha vida”. (SANTOS; RIBEIRO; SILVA. 2012, p. 6)

Para entendermos melhor a situação acima, torna-se importante a verificação da embarcação do referido pescador:

Figura 2 – Pescador e sua embarcação por nome “Deus é meu Guia”



Fonte: Santos, 2012

Certamente, depois de lermos o nome da embarcação acima, e com base em sua fala trazida pelo trabalho das autoras Santos, Ribeiro e Silva (2012), inferimos que a embarcação para o pescador tem uma representação pessoal, algo tão íntimo que o faz sentir-se à vontade para contar ao mundo por meio daquelas letras escritas na popa do barco que a partir de então sua vida terá uma direção mais próxima de Deus. É a embarcação que traz esse recado à comunidade, é ela sua fiel amiga que conta a todos que este pescador se sente agora próximo e confiante no direcionamento de Deus.

Essa contígua relação entre proprietário e embarcação é fortemente visível na pesca artesanal. Torna-se oportuno referir a definição de pesca artesanal que traremos conforme Knox e Trigueiro (2015), presente no livro “Saberes, Narrativas e Conflitos na Pesca Artesanal”:

A pesca artesanal tem sido definida por uma produção de baixa escala e tem se caracterizado, ao longo dos séculos, no Brasil, como aquela exercida por pequena tripulação e barcos não maiores do que 15 metros. Porém, essa produção representa a maior parte do pescado consumido no país e envolve grande parte da população de pescadores/trabalhadores. (KNOX; TRIGUEIRO, 2015, p. 22)

O livro mencionado trata da pesca artesanal e das questões ambientais e busca oferecer um panorama da pesca artesanal realizada no litoral do Brasil. Na região amazônica, a pesca remonta o período pré-colonial, pois os povos que aqui habitavam exerciam a atividade e tinham-na como uma de suas principais fontes de alimentação. Outrossim, uma outra atividade que ocorria nas águas amazônicas era a de remar, ação que formalizou a denominação de remeiros àqueles que a exerciam.

O trabalho de Elias Abner Coelho Ferreira (2016), intitulado “Oficiais canoeiros, remeiros, e pilotos Jacumaúbas: Mão de obra indígena na Amazônia colonial portuguesa (1733-1777)” apresenta informações que confirmam atividades realizadas nos rios amazônicos que ocorriam antes mesmo da colonização portuguesa no século XVII. Essas tarefas eram realizadas pelos indígenas que usavam os rios para suas mais variadas necessidades, entre elas a de se locomover. Para isso eram necessárias embarcações e, por conseguinte quem as pilotassem.

Ferreira (2016) assegura que:

Com a efetivação da colonização portuguesa na região, já nas décadas iniciais do século XVII, tais personagens serão fundamentais para toda e qualquer viagem, como para as viagens dos missionários em visitas, para as expedições de descimentos indígenas ou de coleta de drogas, ou para qualquer outra atividade ligada aos rios. O trânsito na colônia dependia, portanto, fundamentalmente de tais índios. (FERREIRA, 2016, p. 101)

No que diz respeito à pesca, com a inserção de apetrechos, ela tornou-se progressivamente um importante sistema de produção socioeconômico, relevante não somente em âmbito local, mas também estadual e nacionalmente.

Sobre isso BRAGA *et al* (2006) certifica que:

A atividade pesqueira faz parte das mais antigas tradições dos habitantes do litoral amazônico, que mantiveram sua riqueza cultural nas formas de exploração dos recursos naturais, mesmo com a introdução das transformações socioculturais impostas pelo desenvolvimento econômico na região. (BRAGA *et al*. 2006, p. 106)

A consideração acima está presente no Boletim Técnico-Científico do Cepnor, feito em 2006, pelos autores César França Braga, Roberto Vilhena do Espírito-Santo, Bianca

Bentes da Silva, Tommaso Giarrizzo e Edna Ramos Castro. O trabalho por nome “Considerações sobre a comercialização de pescado em Bragança-Pará” é um levantamento sobre as influências que estruturam o comércio da pesca no município de Bragança.

Com base nestas leituras, observamos que a atividade pesqueira na região litorânea do Brasil que abrange também a Amazônia não deixou de considerar os saberes trazidos pela cultura e experiência comunitária. Assim, ribeirinhos, pescadores, os povos das águas mantêm em suas práticas costumes permeados pela sua adaptável relação com a natureza. Para Knox e Trigueiro (2015):

As sociedades pesqueiras, assim denominadas por diversos autores, têm ocupado o litoral brasileiro há centenas de anos. Constituíram ao longo dos tempos uma vivência com estrutura econômica e temporal, até certo ponto, distante da lógica capitalista. Por viverem próximas da natureza, estabeleceram ao longo dos séculos um ethos carregado de regras e práticas sociais de respeito ao ciclo vital dos recursos pesqueiros. (KNOX; TRIGUEIRO, 2015, P. 22)

Observamos, então, uma relação que suplanta o extrativismo, alcança compreensão e culmina na afetividade entre sujeitos e natureza. Em “O mito moderno da natureza intocada” Antônio Carlos Diegues (2001) discute essa relação tratando das relações simbólicas e do imaginário entre homem e natureza. Na obra, Diegues avalia como a civilização urbano-industrial desenvolveu métodos modernos de devastar a natureza, o que prejudicou antigas relações estabelecidas entre homem e meio natural, tais como a interação entre pescadores artesanais, indígenas, ribeirinhos e natureza.

Para Diegues (2001):

Os mitos existem também, nos países do Terceiro Mundo, entre populações de caçadores, extrativistas, pescadores, agricultores itinerantes que vivem ainda parcialmente afastados da economia de mercado, habitantes das florestas tropicais e outros ecossistemas distantes do chamado mundo urbano-industrial. (DIEGUES, 2001, p. 54)

Isto posto, entende-se que o autor esclarece que o conhecimento tecnológico pode ter invadido um espaço onde já havia uma relação afetiva acontecendo entre homem e meio ambiente. Não obstante, a modernidade desconsiderou esse vínculo quando resolveu preservar áreas em forma de parques para que a sociedade tivesse a oportunidade de respirar ares saudáveis.

Não foi considerado, então, os mitos que cercavam a ligação entre homem e meio natural, os mitos que representavam os saberes para se conhecer exatamente o tempo da natureza, suas ações. Diegues (2001) assevera que isso:

Está presente também nas comunidades tradicionais de pequenos agricultores itinerantes, de pescadores e coletores que ainda vivem ao sabor dos ciclos naturais e num complexo calendário agrícola ou pesqueiro. Há o tempo para fazer a coivara, preparar a terra, semear, capinar e colher, como também há o tempo de se esperar as espécies de peixes migratórios, como a tainha. Uma vez terminado esse ciclo, ele recomeçará no período seguinte. Em muitas dessas comunidades, essas atividades são comandadas por sinais, como o aparecimento de uma lua determinada, da chuva etc. (DIEGUES, 2001, p. 56)

Em “O mundo costeiro: temporalidades, territorialidades, saberes e alternativas”, Lucia Helena de Oliveira Cunha (2009) busca configurar como saberes e práticas de pescadores artesanais estão sendo desfiguradas por ações externas da modernidade que tendem a ameaçar seu tradicional modo de vida. Ao investigar o litoral sul do país, a autora procurou demonstrar as dimensões temporais e territoriais desse universo costeiro centrando-se no sujeito principal, o pescador artesanal.

Em relação a dimensão temporal, Cunha (2009) assegura que há na relação do pescador artesanal e a natureza o *tempo natural* e o *tempo do relógio* em que:

O ritmo de trabalho integrante do passado dos pescadores era regulado pelo *tempo natural* em contraposição ao *tempo do relógio* que, de certa forma, se interpõe predominantemente na vida atual do pescador, como se poderá verificar. Anteriormente, sem uma medida abstrata e externa de tempo, o ritmo do pescador estava integrado à atividade pesqueira marcada pelos movimentos próprios da natureza. Despossuídos de um tempo fixo e vazio, os pescadores artesanais eram, pois, portadores das mais ricas e variadas formas de temporalidade, contrapostas ao tempo quantitativo, cronometrado e mecânico dos tempos modernos – ainda que, recentemente, forças exógenas tendam a alterar essa situação. De qualquer forma, os ritmos sociais e naturais daquelas sociedades imbricam-se às suas atividades concretas e ao seu mundo imaginário. (CUNHA, 2009, p. 60)

Desta forma, percebe-se que o pescador artesanal mantém com o meio natural intensa proximidade. Seu trabalho era condicionado pela natureza, numa sintonia de respeito ao ritmo das marés, dos ventos, das espécies:

Assim, a ordem natural manifesta-se no próprio ritmo interno do ciclo da pesca – os pescadores seguem a mobilidade das espécies em cada safra, baseados nos movimentos das marés, dos ventos e da influência dos astros no exercício de sua atividade. (CUNHA, 2009, p. 60)

Na Amazônia, os movimentos do meio natural são interpretados e aproveitados pelo homem para sua sobrevivência. Em “Os recursos pesqueiros da Amazônia brasileira” Victoria J. Isaac e Ronaldo B. Barthem (1995) já afirmavam que a dinâmica das águas da Amazônia “é de fundamental importância para a comunidade estuarina de peixes, que alterna dominância das espécies de peixes de água doce com marinhas, fato este que molda de forma absoluta a atividade pesqueira aí existente” (ISAAC; BARTHEM, 1995, p. 299).

Essa dinâmica é interpretada pelos sujeitos sociais moradores dessa região e são aproveitadas em todas as suas ocorrências:

Durante as secas as áreas de "várzea", localizadas às margens dos grandes rios, podem alcançar, mais de 30 km de largura, ampliando significativamente as áreas de domínio terrestre, fato que é aproveitado pela biota e também pelo homem, que as usa para a agricultura ou a pecuária. Assim, o ritmo imposto pelo pulso anual das inundações explica a maior parte das adaptações da fauna e flora, assim como as atividades humanas da região. (ISAAC; BARTHEM, 1995, p. 297)

Pode-se compreender a vinculação existente entre homem e meio natural, em que a pesca era tida como atividade complementar pelos pescadores e ribeirinhos da região amazônica, aliando-se a agricultura e a caça. Não obstante, os autores sinalizam para o fato de que:

A partir da metade deste a pesca tornou-se para muitos uma atividade profissional permanente. A decadência de outros recursos tradicionais, tais como a borracha e a juta, e o grande aumento da demanda urbana de pescado foram as causas socioeconômicas desta transformação. A introdução das fibras de monofilamento e dos motores a diesel, assim como a instalação de frigoríficos deram o suporte técnico, para esta mudança. Surge, desta maneira, a figura pescador profissional itinerante (pescador monovalente), pesca de forma permanente, em lugares distantes da sua moradia e vende o seu peixe nos frigoríficos e mercados dos centros urbanos. (ISAAC; BARTHEM, 1995, p. 301)

Sendo assim, percebe-se que a introdução de tecnologias deu um novo molde as ações do pescador artesanal. Isso nos fez lembrar Diegues (2001) sobre a feroz modernidade rompendo as relações existentes entre homem e meio natural.

No entanto, percebemos que essa vinculação se mantém entre proprietário e embarcação. Para este indivíduo o barco faz parte de sua existência e tem capacidade de externalizar um momento marcante de sua vivência, uma pessoa especial como esposa, filhos, netos, uma crença ou sentimento. O barco é para o barqueiro como uma carta que conta muito de sua história de vida.

Em “Argonautas do Pacífico Ocidental” Bronislaw Malinowski (2018) faz um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné Melanésia. O autor assegura que a canoa nativa seja ela feita de:

Casca de árvore ou de madeira, de ferro ou de aço, vive a vida de seus navegantes e, para o marinheiro, representa mais do que um simples pedaço de matéria moldada. Para o nativo, não menos do que para o marinheiro branco, o barco está envolto numa atmosfera de romance, construída de tradições e experiências pessoais. É um objeto de culto e admiração, uma coisa viva que tem individualidade própria. (MALINOWSKI, 2018, p. 177)

O autor elucida que o nativo mantém com sua embarcação uma relação afetuosa, de extraordinária intimidade, em que sua canoa é parte constituinte de sua própria história, de suas tradições, de quem ele é. O autor assevera que para o nativo “sua pesada e desajeitada canoa representa uma conquista admirável e quase miraculosa, um objeto de rara beleza” (MALINOWSKI, 2018, p. 178). Quiçá esse mesmo sentimento sinta o proprietário de uma embarcação ao se ver como dono de uma, em que sua canoa conta sua história de vida.

No trabalho feito pelas pesquisadoras Santos, Ribeiro e Silva (2012) na Ilha do Maranhão identificamos embarcações que homenageavam esposas e filhas de seus donos. Nesse momento, observou-se que houve poucos nomes femininos e que estes apareciam com maior evidência em relação a homenagens a santas, assim muito maior foram os números de barcos com nomes masculinos.

Sem embargo, fomos buscar em “Nomes femininos dos veleiros da Frota Mercantil do Porto no período constitucional” de J. A. Gonçalves Guimarães, embasamentos que nos mostraram a historicidade por detrás da prática de nomear as embarcações com nomes próprios femininos. Conforme Guimarães (2006):

O costume de dar nomes próprios às embarcações já vem de longe, nomeadamente o de lhes dar nomes femininos. Já no século II da nossa era fazia a rota entre Roma e Alexandria um grande navio de 1300 toneladas denominado Isis, a divindade egípcia que se tornou a deusa-mãe mediterrânica, cujos mistérios se relacionavam com a ressurreição e o além. (GUIMARÃES, 2006, p. 317)

Gonçalves Guimarães (2006) no trabalho citado fez uma análise dos nomes femininos de dois tipos de embarcações, cabotagem e de longo curso, navegantes da Barra do Douro no período constitucional, tentando assim revelar a presença de mulheres no mundo masculino da navegação até chegar às mulheres comerciantes das primeiras décadas do século XIX. Essa

existência, inicialmente, surge mediante os nomes femininos que aparecem na história das embarcações portuguesas:

Não será de estranhar que os nomes mais antigos de navios portugueses conhecidos, desde o final do séc. XIII, sejam os de Maria, sob a forma de Santa Maria, logo no reinado de D. Dinis, o neto do autor das Cantigas desta invocação, a que se seguem no tempo outras naus com outras invocações religiosas, ou possivelmente religiosas, se partirmos do princípio que o navio Magdalena do tempo de D. João II invocará Santa Maria Madalena e que a nau Bastiana do reinado de D. Manuel se refere a S. Sebastião. (GUIMARÃES, 2006, p. 318)

Nesse âmbito, convém mencionar que as embarcações portuguesas trouxeram consigo culturas e práticas que permeiam o nosso país até hoje. E isso pode ser confirmado pelas tradicionais danças³ que adentraram o Brasil a bordo das grandes embarcações, tal como a Nau Catarineta. O trabalho intitulado “A Nau Catarineta: resistência e tradição em Cabedelo”, de Noemi Paes Freire e Maria Adailza Martins de Albuquerque, define esta cultura popular realizada em duas cidades do estado da Paraíba:

A Nau Catarineta é uma dança dramática, um auto popular, como é conhecido no Nordeste brasileiro, inspirado nas viagens marítimas portuguesas, essa é uma expressão cultural características das cidades de João Pessoa e Cabedelo. Algumas outras definições são encontradas para tal em outras regiões do Brasil: Cheganças, Fandango, Barca e, Marujada. (FREIRE; ALBUQUERQUE, 2007, p. 1)

Como podemos observar, a religiosidade tem forte relação com o mar. A nomeação das embarcações portuguesas acontecia por intermédio religioso, ou seja, há por detrás do nome da embarcação a invocação de cunho religioso a alguma santa ou santo. Conforme Gonçalves Guimarães (2006):

Desde a segunda metade do século XVI e até ao reinado de D. Maria I, quase todas as embarcações portuguesas ostentam nomes de santos e santas ou de Nossa Senhora sob as mais diversas invocações. Os perigos do mar e a religiosidade inegável dos mareantes e marinheiros levava-os a escolherem um “padrinho” ou “madrinha” divinos para protegerem as embarcações, prática essa que, como vimos, tem pelo menos dezoito séculos, não sendo exclusiva dos povos cristãos. (GUIMARÃES, 2006, p. 318)

³ A cidade de Bragança também é permeada por essas manifestações culturais, o que denomina-se como Marujada. No texto “Marujada de Bragança (Pa): (des)construções e construções” de Luíndia Azevedo há informações relevantes sobre essa festa típica de Bragança: Realizada em **Bragança-PA**, a **Marujada** teve origem em 1789, com a criação da irmandade de São Benedito e a construção da igreja ao padroeiro. Ao ritmo do “retumbão”, a dança lembra o balanço das ondas, e hoje, a **Marujada** é uma festa que através do sincretismo, ganhou re(signação), unidade e diversidade e o incremento do turismo. (AZEVEDO, 2003, p. 1)

Isso nos fez recorrer novamente ao estudo feito por Santos, Ribeiro e Silva (2012) na Ilha do Maranhão, que traz como resultado nomes de embarcações com essa perspectiva, tal como o nome da embarcação “Maria dos navegantes”, em que segundo tabela demonstrativa dos nomes de embarcações e seus significados, o dono é católico e o nome faz referência a sua santa protetora. Essa prática se assemelha ao que ocorria em Portugal em tempos longínquos, de tal maneira podemos inferir que também os povos pesqueiros da região amazônica elegem suas “madrinhas” para nomear a embarcação invocando proteção.

Essa forte ligação entre mar e religião pode ser confirmada também pelo fenômeno das procissões fluviais. Em Belém do Pará, a celebração do Círio de Nossa S. de Nazaré é exemplo de manifestações religiosas que envolvem as águas. O trabalho de Vera Irene Jurkevics (2005) intitulado “Festas religiosas: a materialidade da fé” informa características desse imponente evento que inicia nas águas:

Ao todo são quinze dias de manifestações de fé que começam com uma romaria fluvial, quando centenas de embarcações saem do distrito de Icoaraci, atravessam a Baía de Guajará e chegam ao porto de Belém, trazendo a estátua de N.S. de Nazaré. À noite, uma concorrida procissão conduz a imagem até a Catedral da Sé. No dia seguinte, domingo pela manhã é celebrada uma missa, seguida de uma procissão que acompanha a Santa até a Basílica de Nazaré. (JURKEVICS, 2005, p. 84)

Percebe-se, então, que há forte conexão entre mar e religião; e as embarcações não ficam de fora dessa interação. Nesse contexto, recorremos a um estudo anterior a esta pesquisa em que participamos como autora. No trabalho “Estudos coloniais e decoloniais nos nomes das embarcações de pesca do município de São João de Pirabas – Pará” investigou-se como os nomes das embarcações se apresentam na cidade pesqueira de São João de Pirabas, Pará. A investigação feita por Corrêa, Silva e Barboza (2020, p. 9) revelou que: “Grande parte das embarcações na localidade pesquisada tem o nome com referência religiosa distribuídas em religiões eurocêntricas, como o catolicismo e o protestantismo”.

Nessa investigação, as autoras identificaram que os barcos pertencentes a donos católicos, costumeiramente, têm nomes vinculados a santos; e trazem como exemplo deste acontecimento a embarcação por nome “Santa Maria”. Fica notório, então, que a atitude dos homens de invocar seus deuses, santos e santas por meio dos nomes de suas embarcações remonta raízes histórico-culturais e persiste nos costumes da região amazônica, sobretudo no que se refere ao uso de nomes femininos.

Não obstante, essa ocorrência não se dá, historicamente, apenas em relação à invocação religiosa, pois os nomes femininos em embarcações se fazem presente na história

portuguesa como corrobora Gonçalves Guimarães (2006). O autor traz à tona a nau por nome *Bela*, ainda que diminutivo de *Isabela*, como o mais antigo nome feminino não religioso de uma embarcação portuguesa. (GONÇALVES GUIMARÃES, 2006, p. 318).

Outrossim, Gonçalves Guimarães (2006) elucida que houve no reinado de D. Manuel (1495 a 1521) embarcações com nomes femininos que não tinham referência religiosa, a saber *Bernalda*, *Celestina*, *Esmeralda*, *Júlia Juliosa*, *Lionarda* e *Madalena*. Isso nos mostra um fenômeno observável na contemporaneidade brasileira, sobretudo na região amazônica, onde embarcações são nomeadas em homenagem a esposas, filhas, netas dos proprietários das embarcações.

Outra vez recorremos ao estudo feito por Santos, Ribeiro e Silva (2012) no Estado do Maranhão. As autoras mostram nessa pesquisa nomes como *Bárbara* e *Rosilene*, ambos homenagens a esposa e filha de donos de barcos da Ilha do Maranhão, respectivamente.

Bem, entendemos que nomear a embarcação com nomes femininos remonta a tempos anteriores. No Continente Americano isso pode ser evidenciado por meio das três embarcações que conduziram Cristóvão Colombo na chegada à América em 1492, a saber Santa Maria, Pinta e Nina. No livro por título "Diários da descoberta da América as quatro viagens e o testamento" (1986) que é, como o próprio nome já diz, um diário escrito por Colombo narrando os acontecimentos da viagem que o levou à América, podemos confirmar que Pinta era comandada por Martín Alonso Pinzón, mas pertencia a Gomes Rascón e Cristóbal Quintero.

Os proprietários da embarcação foram acusados de sabotá-la para tentar impedir que a caravela fizesse desgastante viagem, afirmando que isso lhes causava descontentamento como narra Colombo (1986) em seu diário:

Quebrou-se ou despregou-se o leme da caravela Pinta, que levava Martín Alonso Pinzón, o que se acreditou ou desconfiou ter sido obra de um certo Gomes Rascón e Cristóbal Quintero, a quem pertencia a caravela, porque lhe causava mágoa vê-la seguir nessa viagem; e diz o almirante que, antes da partida, haviam achado escondidos, à socapa, como se diz, os ditos cujos. Viu-se aí o Almirante presa de grande perturbação por não poder ajudar essa caravela sem expor-se a perigos e disse que lhe causava pena. (COLOMBO, 1986, p. 30)

Percebe-se, então, a tamanha afeição que sentiam os donos da embarcação pela veloz caravela Pinta. Não há sinal da motivação do nome da embarcação no livro referido, mas sabemos que a tradução de *La Pinta* (nome original em espanhol) é a pinta. Sendo assim, entendemos que não se trata de um nome de pessoa ou inferência religiosa, o que nos faz supor ser um nome em forma de apelido.

Já expusemos aqui a ocorrência de nomeação das embarcações mediante homenagens religiosas, principalmente, em referência à Igreja Católica. Essas ocorrências eram habituais em embarcações europeias, como verificamos a partir da investigação de Gonçalves Guimarães (2006) sobre os barcos que navegavam a Barra do Douro em Portugal no período constitucional. Na Espanha, no mesmo período, também era comum batizar as embarcações com nomes em referência a santidades católicas, mas percebe-se que a caravela *La Pinta* não se insere nesse contexto.

No artigo intitulado “Pequenos e fracos, os navios de Colombo abriram uma rota para um mundo desconhecido”, escrito por William F. Keegan (1991) e disponibilizado em *Journal of Caribbean Archaeology*, o autor informa que *Pinta* significa “Pintada”.

Gonçalves Guimarães (2006) chama a atenção para mais um acontecimento na ação de nomear as embarcações em Portugal:

Tal como acontece com as pessoas, também muitas vezes as embarcações adquiriam alcunhas que juntavam ao nome oficial e que, em muitos casos, o substituíam: em 1509 a nau S. Sebastião já era a Sebastiana Velha e em 1513 a S. Bartolomeu também era conhecida por Botafogo, concerteza devido à excelência da sua artilharia. Mas já não sabemos que verdadeiros nomes de “baptismo” teriam a nau Leitoa e outras embarcações que nos aparecem sem nome de santo ou de gente vulgar. (GUIMARÃES, 2006, p. 319)

Comprendemos, então, que as ações de dar nomes às embarcações existiam. Essas ocorrências configuravam características das próprias embarcações ou até mesmo de seus donos, o que nos faz inferir que o mesmo fenômeno pode ter acontecido na Espanha de 1492; e isso levou à nomeação da caravela *La Pinta* (A Pinta). Não se pode afirmar se seu nome advém de uma característica sua ou de seu proprietário.

A embarcação *Niña* aparece no diário de Colombo (1986, p. 33) na data de 14 de setembro de 1492: “A essa altura os tripulantes da caravela *Niña* disseram que tinham visto uma gralha e um rabo-de-palha; e essas aves nunca se afastam mais de vinte e cinco léguas da terra firme”. De acordo com Keegan (1991) *Niña* era apelido da caravela com nome verdadeiro de Santa Clara, recebendo a alcunha em referência a seu proprietário por nome Juan Niño: “*Santa Clara*, era conhecida como *Niña* (“Menina”) uma brincadeira com o nome de seu dono, Juan Niño”.

Analogamente, a embarcação Santa Maria também possuía antonomásias. Conforme Keegan (1991):

Colombo estava a bordo do *La Gallega*, o maior dos três navios. Nomeada originalmente em homenagem à Galícia, a cidade em que foi construída, ela era conhecida por seus marinheiros como "Marigalante", literalmente "Maria suja". Colombo rebatizou- a de *Santa María*. (KEEGAN, 1991, p. 1)

Constatamos, assim, que a ação de nomear as embarcações ocorria de maneiras diversas, o que poderia acontecer em concordância com as qualidades que os próprios barcos tinham, especificidades de suas origens e construção; ou até mesmo para referenciar seu proprietário. Historicamente, isso nos reporta a períodos distantes, porém nos confirma atitudes evidenciadas na contemporaneidade.

Nesse cenário histórico, vamos aportar em outro momento relevante da história que pode nos esclarecer como ocorre o ato de nomear as embarcações. Agora, vamos averiguar como se deu esse procedimento a partir do momento que grandes embarcações adentraram nossas terras. Contudo, é importante salientar nosso conhecimento sobre o fato de que não foram os portugueses os responsáveis por trazerem a técnica marítima ao país, isto é, quando aqui chegaram os ditos colonizadores, os índios já mantinham a prática de construção naval e navegação mediante a necessidade de pescar.

Na Amazônia, povos como os Tupinambás habitavam e utilizavam os recursos naturais para sua sobrevivência. Em "História e memória da carpintaria naval ribeirinha da Amazônia", Antonio Jorge Pantoja Gualberto (2009) assegura que:

Antes da chegada dos portugueses na Região Amazônica, a região já era habitada por diversas tribos indígenas, no entanto os Tupinambás que foram encontrados no norte do Brasil a partir do século XVII, não eram povos autóctones. (GUALBERTO, 2009, p. 2)

Esses povos mantinham com a natureza amazônica respeitosa interação, visto que a amplitude da diversidade vegetal e animal dessas terras fornecia artifícios suficientes para a permanência daqueles que aqui viviam. Sobre isso Gualberto (2009) certifica que:

Essa magnitude natural propiciou aos povos nativos a utilização dos recursos da natureza para seu usufruto, que ao transformarem a árvore em ubá ou igarité (embarcação feita de um tronco interior de árvore) desenvolveram a cultura da pesca, como também do transporte fluvial que facilitava seu deslocamento para áreas afins, sobretudo as interiores, seja na resistência à colonização ou a própria garantia alimentar à sobrevivência de sua tribo. (GUALBERTO, 2009, p. 2)

Isto posto, entendemos então que as embarcações aqui já existiam antes da entrada de outros povos nestas terras. Contudo, não se pode negar a importância das técnicas trazidas pelos colonizadores, que, aliada aos conhecimentos culturais dos indígenas, propiciou saberes-fazer presentes até hoje na construção naval. Procedimentos que, certamente, os

ajudaram chegar às terras brasileiras, como salienta Moacir Soares Pereira no livro “Capitães, naus e caravelas da armada de Cabral” (1979, p. 35): “porque sendo as caravelas de Portugal os melhores navios de vela que andam sobre o mar, e sendo estes bem providos de todo o necessário, julgava impossível não poderem navegar por toda parte”

No livro, o autor elucida as modificações feitas para que as caravelas atingissem os objetivos de “descobrimientos”:

O pequeno barco, já em uso para a pesca e o transporte de cargas há mais de dois séculos, sofreu então modificações para atender à sua nova finalidade de navio de descobrimientos. De borda mais alta que os seus antecessores – a barca e o barinel – teve aumentada a sua arqueação, que ficou em torno de 50 toneis, arvorando dois e três mastros, todos com velas triangulares.... Ganhou coberta – a caravela trilhada – e castelo na ré. Não podia tê-lo à proa, como ocorria as naus, por causa da peculiaridade da manobra do seu aparelho. A caravela portuguesa do século XV era aparelhada exclusivamente com pano latino. Utilizava remos, quando se fazia necessário; e se reservada a operação de guerra, trazia esporão, tal qual as fustas, galés e galeões. Veleira, ágil de manobra e de pouco calado, revelou-se o barco ideal para o reconhecimento dos litorais, a penetração nas águas rasas e nos rios a explorar. (PEREIRA, 1979, p. 35)

Com efeito, percebemos que eram proficientes construtores navais. Isso se faz verdade pelo fato da armada de Pedro Álvares Cabral ser composta de dois tipos de embarcações, a saber 10 naus e 3 caravelas. Vamos nos ater aos nomes dessas embarcações, contudo buscaremos nos aprofundar somente sobre os nomes das caravelas utilizadas por Cabral para adentrar as águas brasileiras.

De acordo com o artigo “Bravos homens de outrora” (2000, p. 6), autoria de Vera Lucia Bottrel Tostes, não se sabe muito a respeito dos nomes das embarcações que compunham a armada de Cabral. Entretanto, alguns, se pode afirmar, como o navio São Pedro, comandado por Pero de Ataíde.

No estudo acima referido, a autora afirma que o sobrenome Ataíde vem de antiga família, proveniente de São Pedro de Ataíde, onde provavelmente teve origem o nome. (TOSTES, 2000, p. 6). A referência à origem do comandante pode explicar o nome da caravela.

Mediante afirmativa encontrada em Bibliotheca Universalis a caravela Anunciada era comandada por Nuno Leitão da Cunha. Porém, nada se pode afirmar sobre a motivação de seu nome. Quanto à terceira caravela, não encontramos informação concreta sobre seu nome de batismo.

Contudo, acreditamos ter compreendido o quanto o nome de uma embarcação tem envolvimento com seu proprietário, armador, comandante, origem de construção ou até

mesmo em representação à ascendência de seu dono. Por meio do nome uma embarcação pode representar o sentimento, a religião, o desejo de seu titular. Ela está densamente ligada ao sujeito proprietário e seu nome consolida essa interação.

CAPÍTULO 2

TRABALHO E ARTE: SABERES-FAZERES DOS ABRIDORES DE LETRAS

Este capítulo trata de nosso debruçar sobre os saberes dos abridores de letras navais. Para essa discussão encontramos principalmente em Martins (2008) e Lévi-Strauss (1989) sustentação para o entendimento acerca de saberes tradicionais e científicos. Sobre *Arte* as informações trazidas por Ramalho (2007), Lukács (2018) e Rugiu (1998) nos esclarecem como a arte pode ser compreendida pelos sujeitos e estabelecida nos contextos em que ocorrem. Vamos conhecer, a partir de agora, os trabalhadores de estaleiros e espaços similares, identificados como abridores de letras de embarcações, sujeitos responsáveis pela personificação da embarcação, visto que por meio do nome o barco atinge uma particularização ainda maior para seus proprietários, bem como para a comunidade e todos aqueles envolvidos com a nau.

2.1 Trabalhos de pintores de barcos no mundo

Sabemos que a ação de pintar uma embarcação compõe o conjunto de profissões navais. Também é sabido (como aqui mesmo já vimos) que isso acontece de maneira mais acentuada com os barcos artesanais e que estes podem representar por meio de seu nome a identidade de um povo, seus costumes, práticas e visão de mundo. Assim, as embarcações, no decorrer do tempo, têm sido progressivamente ornamentadas, porém não somente os nomes apresentam técnicas gráficas ornamentais, mas também o próprio barco passa a ser objeto composto de imagens que reforçam costumes, fé, emoções de um determinado povo.

Os responsáveis por todo esse aparato são especialistas nessa feitura artística, que adquiriram técnicas, em sua maioria, desenvolvidas empiricamente. Em Portugal, as pinturas observadas nos barcos moliceiros exemplificam o quanto a ação de embelezar uma embarcação pode se tornar uma ação cultural, visto que essas pinturas expressam a identidade local. O artigo “Barco moliceiro: texto icônico e inscrição popular” de Clara Sarmiento (2000, p. 1) retrata com exatidão “O processo através do qual os objectos adquirem capacidade de significação está relacionado com valores e condicionantes sócio-culturais que os transformam em veículos de afirmação de uma entidade regional”.

Os barcos moliceiros são embarcações típicas de Portugal que servem para agricultura e destinam-se à colheita e transporte da vegetação subaquática da região lagunar da Ria de

Aveiro (SARMENTO, 2000, p. 2). Essas embarcações tornaram-se ao longo dos tempos verdadeiros álbuns de imagens representativas da população. Sarmento (2000) refere que isso é uma das características relevantes desse barco originário da região portuguesa:

Uma das características mais originais do moliceiro é o conjunto de quatro diferentes painéis de proa e popa que o adornam, pintados directamente sobre a madeira do barco, prática artística ancestral sem paralelo na cultura popular portuguesa. Os painéis dianteiros acompanham a curvatura da proa, enquanto que os da popa se apresentam sob forma rectangular. Constan sempre de um desenho policromado, enquadrado por cercaduras de flores ou de figuras geométricas e rematado por uma legenda-comentário de ortografia imperfeita, formando uma mensagem ilustrada-escrita una e indivisível. (SARMENTO, 2000, p. 2)

As pinturas feitas nos barcos moliceiros de Portugal são luminosas, coloridas e em sua maioria retratam cenas e personagens populares ou históricos, isso depende da criatividade do artista pintor. Segundo Sarmento (2000) esse especialista é denominado decorador ou “entendido na arte” e:

A maneira de pintar destes ingénuos caracteriza-se pelo figurativismo com planos frontais, perspectivas mentais e não miméticas, contornos bem marcados e cores vivas, recorrendo a temáticas da vida quotidiana, num sentido festivo e fantasista. Do traço mais tosco e grosseiro até imagens de cuidada elaboração, de tudo nos oferece o moliceiro, mas nenhum desenho se repete quer por bombordo quer por estibordo. São sempre quatro iluminuras diferentes entre si no desenho, no colorido e na legenda que as sublinha. (SARMENTO, 2000, p.2)

Figura 3 – Painéis de Moliceiro



Fonte: Sarmento, 2000.

Figura 4 – Painéis de barcos moliceiros com representações jocosas e eróticas



Fonte: Sarmiento, 2000

No trabalho “A cultura popular portuguesa e o discurso do poder: práticas e representações do moliceiro”, Clara Sarmiento (2010) estuda o barco moliceiro como cultura popular portuguesa. A autora assevera que:

O barco moliceiro da Ria de Aveiro mais do que um caso de tradição *versus* modernidade, constitui uma representação da identidade cultural de uma comunidade intimamente ligada ao ecossistema lagunar. Os painéis do barco moliceiro são assim representações simbólicas intersemióticas dos valores, práticas e representações partilhadas pela comunidade local. (SARMENTO, 2010, p. 1).

Compreende-se, então, que os barcos moliceiros revelam a cultura local, por meio deles pode-se identificar os costumes, práticas, saberes, pensamentos da região de Aveiro. Os barcos moliceiros são verdadeiras telas que mostram o que pensam, como vivem e o que fazem o povo desse distrito português. Juntam-se às imagens legendas que explicam o conteúdo das figuras. Assim, linguagem verbal e não-verbal se coordenam para o alcance da mensagem em relação ao leitor, na intenção de emocioná-lo pela fé ou fazê-lo rir com as imagens jocosas, por exemplo.

Sobre a faceta irônica dos nomes de embarcações, recorreremos à fala do abridor de letras Inaldo. Entretanto, cabe ressaltar o fato de que não há ironia no nome da embarcação citada por Inaldo, mas sim sentido depreciativo.

Antes de nos atermos a fala do entrevistado, convêm elucidarmos a origem e significado do nome abridor de letras. Ao nos direcionarmos a busca por tal origem, encontramos em “Abridores de letras de Pernambuco: um mapeamento da gráfica popular”,

de Fátima Finizola, Solange Coutinho e Damião Santana (2013) informações acerca da história de tal nome. No estudo, os autores ressaltam que:

É difícil precisar a origem do ofício do pintor de letras e dos letreiramentos manuais. São poucos os registros do passado dessa forma de comunicação gráfica, devido à natureza efêmera intrínseca aos mesmos, visto que são produtos do cotidiano e de curta vida útil. (FINIZOLA; COUTINHO, SANTANA. 2013. p, 24)

Contudo, os autores conseguiram fazer um breve percurso sobre a história dos abridores de letras e trouxeram a informação de que na Argentina o hábito de decorar as carrocerias de veículos, principalmente daqueles que circulavam no mercado de abastecimento, surgiu com os imigrantes europeus que aportaram no país. (FINIZOLA; COUTINHO; SANTANA. 2013. p. 25)

Pode-se compreender que a prática de decorar os meios de transporte e trabalho é evidente em tempos e países distintos. No trabalho de Fernanda Oliveira Martins (2008, p. 68), intitulado “Letras que flutuam: O abridor de letras e a tipografia vitoriana” a autora ressalta que: O profissional que pinta as letras dos barcos é chamado “Abridor de letra”.

Martins (2008) ao verificar o surgimento da letra decorativa na Amazônia traz à tona exemplos de outros países que fazem uso de estilos de pinturas com influências da época vitoriana. Dentre os exemplos, a autora cita o fileteado, presente na Argentina; e diz que tal tradição (de enfeitar a carroceria do caminhão) também ocorre no Brasil. Com efeito, podemos entender que tal atividade acontece na Amazônia por meio do seu principal meio de locomoção e um dos principais artefatos usados no trabalho, a embarcação. Isso, certamente, favoreceu o surgimento da profissão de abrir letras na Amazônia.

Voltemos, então, à fala de Inaldo. Ele nos falou sobre como compreende a importância dos nomes das embarcações:

Muitos dos proprietários dos seus barcos né?! Costumo coloca o nome dos filho, as vez ainda tá na barriga... Ah! É, futuramente eu vou coloca... É nome de pessoa né?! Como eu falei dessa da “Canção Nova”...Essa que me trouxe assim uma coisa né?! Por causa que a gente espera muitas coisas né?! Que a gente vê aí como a.... a vida de pescador é arriscado lá fora né?! Então a gente tem que botá uma coisa acima que fica em cima... Tem umas que é “Navegando com Deus”... Essas coisa assim né?! São os barco que faz os nome que a gente... que me chamou mais atenção... Falando numa embarcação... O rapaz mandou fazer uma aí... Eu num achei muito legal o nome da embarcação... era “Putinha de luxo”... Aí ele disse: Não é porque ela vai leva muita coisa... Eu num achei muito legal... Têm muitos nome aí pra colocar, mas eu fiz.

As palavras do entrevistado nos mostram seu entendimento de que a embarcação deve estar ligada a algo sagrado, uma extensão da religiosidade do proprietário em que a atividade em alto-mar necessita de proteção divina. Nota-se, então, seu desapontamento quando um proprietário relaciona o barco ao profano, simbolizando uma visão opressiva e preconceituosa.

A ação de adornar uma embarcação é um acontecimento presente em muitas civilizações. Malinowski (2018) verificou isso no arquipélago da Nova Guiné Melanésia, o autor assegura que o trobriandes envolve sua canoa “de tradições, adorna-a com seus melhores entalhes, pinta-a de cores e a embeleza” (MALINOWSKI, 2018, p. 178).

O autor descreve com ênfase o espetáculo das canoas dos trobriandeses:

Quando, então, as canoas se aproximam da praia e se pode vê-las balançando na água azul, no esplendor do branco, vermelho e preto de sua pintura recente, com suas tábuas de proa admiravelmente desenhadas e com suas fiadas de grandes conchas brancas a retinir – é então que se compreendem bem a admiração e o amor que fazem com que o nativo dispense todos esses cuidados à decoração de sua canoa. (MALINOWSKI, 2018, p. 181)

Isso nos leva à compreensão da relação entre homem e embarcação, uma ligação que transcende o material pelo debruçar dos sujeitos em enfeitar aquilo que para os trobriandeses é parte integrante de suas vidas, a canoa. Com efeito, decorar as embarcações faz parte do cotidiano daqueles que usam os barcos como elementos essenciais de suas vidas.

Em “Letras que flutuam: territórios fluidos da Amazônia”, Fernanda Martins (2008) descreve com exatidão uma manifestação cultural local. A autora retrata a maneira como os barcos de madeira são identificados na cidade de Belém, Pará, onde os barcos estão presentes de forma marcante, sobretudo, na vida dos moradores ribeirinhos. Conforme Martins (2008):

Os barcos trazem o morador para o trabalho, para comprar artigos de subsistência, transportam a produção, levam as crianças para a escola. Não apenas, o barco é uma segunda casa, deve estar sempre arrumado, deve ser seguro. E todos os barcos ribeirinhos são identificados de uma mesma forma, através de letras pintadas de uma maneira específica, com raízes formais baseadas na tipografia vitoriana do século XIX. (MARTINS, 2008, p. 336)

Figura 5 – Imagem demonstrativa dos barcos usados na Amazônia



Fonte: Martins, 2008.

Percebemos no exemplo de Belém que as letras formam a própria tela decorada. Junta-se legenda e decoração numa mesma imagem em que “a expressividade da imagem é mais importante que o conteúdo do texto, ou seja, que o significado dos símbolos alfabéticos usados” (MARTINS, 2008, p. 83). Com efeito, notamos o quanto o efeito plástico é relevante para pintores e abridores de letras.

Desta forma, pode-se dizer que Aveiro, distrito de Portugal, e Belém, região que faz parte da Amazônia brasileira, se assemelham em seus valores artísticos e tradicionais. Ademais, assim como na cidade portuguesa os “entendidos da arte” não partem de uma formação para tal, na região do Baixo Amazonas do Brasil os artistas “não têm uma formação específica, aprenderam com outros profissionais, mais experientes, apenas olhando” (MARTINS, 2008, p. 68).

2.2 Os saberes incutidos na arte de abrir letras

Vamos, neste momento, navegar e aportar nos conhecimentos trazidos pelos diálogos que tivemos com aqueles que pintam os nomes dos barcos, os abridores de letras navais da cidade de Bragança. Esses sujeitos detêm conhecimentos empíricos que fomentam o saber-fazer de suas profissões, além disso o nome da embarcação torna-se representativo em várias perspectivas, seja pela oportunidade de fixarem seus espaços como abridores de letras por conta das peculiaridades das artes feitas em cada letra que compõem o nome do barco, seja pelos acontecimentos que envolvem cada pintura de embarcação, histórias vivenciadas por esses artistas que no momento da execução de seu trabalho passam pelas mais variadas aventuras.

E quando falamos em façanhas, imediatamente, nos vêm à memória as palavras do abridor de letras naval, Naldo Guimarães, 30 anos, desde os 15 faz letreiro em embarcações na cidade de Bragança e nos respondeu sobre as situações vivenciadas na implementação de seu trabalho artístico:

Bastante! Logo no começo assim, principalmente assim quando tá assim ó (apontou para uma embarcação que estava acima da maré ainda bem cheia) num dá pra gente fazer entendeu, debaixo?! Às vezes o cara tá lá no meio (apontou para o mar) aí já procura um pintor na hora... ah pra ti fazer um nome ali e tal, aí o cara vai lá, chega aonde é o barco... é tá lá... iih, mas num dá pra fazer cara, como é que vai fazer... aí a gente já, já se adaptou já né?! Aí já faz de cabeça pra baixo, da borda do barco a gente faz assim, a letra tudo ao contrário entendeu?! Assim que a gente trabalha...

Muito se pode dizer sobre o que percebemos no momento em que conversamos com o entrevistado acima. No momento em que chegamos para conversar com Naldo, ele estava exatamente na posição descrita acima. A performance corporal claramente evidenciava o contorcionismo necessário para pintar as letras estando debruçado sobre a borda do barco e o movimento dos pincéis em nenhum momento foi comprometido por isso. As letras feitas pelo pintor que estava de cabeça para baixo foram delineadas.

O saber-fazer do abridor de letra de embarcação comportam bravuras e a perspicácia do pintor de reagir ao que lhe é apresentado e com engenhosidade usar o conhecimento para o desenvolvimento de seu trabalho, assim é possível refletir sobre a possibilidade da aproximação entre saber tradicional e saber científico, visto que cada técnica que ele precisa dominar para abrir os nomes na embarcação, tais como: observar, rascunhar, experimentar e manusear os pincéis ao pintar depende do seu conhecimento sobre os equipamentos necessários. Isso foi dito por Naldo em falas como abaixo:

Aqui em Bragança não tem um material apropriado entendeu?! Pra gente já fazer o letreiro, a gente já tem que improvisar, tem que como é... o pincel bruto né?! Aí tem vários número, número 1, número 2, número 3... aí a gente já dá uma cortadinha, já dá uma alisada aqui na pedra que é pra vê se ele coisa mais... Fica melhor pra pintar assim...

Figura 6 – Abridor de letras Naldo no momento da execução de seu trabalho no Porto do Lobato



Fonte: imagem feita pela autora

Sobre essa imanente habilidade científica do homem, Lévi-Strauss (1989) em “O Pensamento selvagem” expõe o seguinte:

... para elaborar técnicas, muitas vezes longas e complexas, que permitem cultivar sem terra ou sem água; para transformar grãos ou raízes tóxicas em alimentos ou ainda utilizar essa toxicidade para a caça, a guerra ou o ritual, não duvidemos de que foi necessária uma atitude de espírito verdadeiramente científico, uma curiosidade assídua e sempre alerta, uma vontade de conhecer pelo prazer de conhecer, pois apenas uma pequena fração das observações e experiências (sobre as quais é preciso supor que tenham sido inspiradas antes e sobretudo pelo gosto do saber) podia fornecer resultados práticos e imediatamente utilizáveis. (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.30)

Lévi-Strauss (1989), nesse momento, refere-se ao homem neolítico, sua sagacidade e domínio sobre os elementos naturais tendo em vista a função utilitarista da natureza. Essa sapiência acompanhou o homem e o fez conquistar feitos significativos desde a produção do fogo, assim civilizações inteiras foram constituídas pelo empenho e curiosidade do ser

humano em dominar aquilo que o cercava, a botânica, a fitoterapia, a agricultura, todas essas práticas resultam da ação do homem e sua interação com o meio natural. Por certo, de forma empírica todo conhecimento é progressivamente desenvolvido, e isso nos leva a refletir sobre como um sujeito consegue abrir letras precisas estando de cabeça para baixo ou como esse mesmo sujeito sabe lapidar um pincel para driblar a falta de outro, tudo no intuito de alcançar determinado efeito na letra do nome da embarcação. Toda essa complexidade não deixa de ser a mesma de que trata Lévi-Strauss (1989), rebenta da necessidade de uma atitude de espírito verdadeiramente científica do homem.

Dessa maneira, podemos compreender que o saber de um abridor de letras avança a cada tomada de decisão sobre o tipo de letra, tinta, pincel, design que deve empregar em sua arte. Nosso abridor de letras então nos faz ir buscar ainda em Lévi-Strauss (1989, p. 38) que o artista tem, ao mesmo tempo, algo do cientista e do bricoleur, isso quer dizer que esse sujeito consegue em seu saber-fazer conciliar propriedades que vão do plano material ao epistemológico, visto que, ao manusear o pincel encharcado com uma modalidade de tinta, obtém resultados concisos que nomeiam e embelezam o barco.

Para Lévi-Strauss (1989):

A arte se insere a meio caminho entre o conhecimento científico e o pensamento mítico ou mágico, pois todo mundo sabe que o artista tem, ao mesmo tempo, algo do cientista e do *bricoleur*: com meios artesanais, ele elabora um objeto material que é também um objeto de conhecimento. Nós diferenciamos o cientista e o *bricoleur* pelas funções inversas que, na ordem instrumental e final, eles atribuem ao fato e à estrutura, um criando fatos (mudar o mundo) através de estruturas, o outro criando estruturas através de fatos (fórmula inexata pois peremptória, mas que nossa análise pode permitir matizar). (LÉVI-STRAUSS, 1989, p. 38)

Nesse contexto, é válido mencionar que para Cunha (2007, p. 78) ambos (saber científico e saber tradicional) são formas de procurar entender e agir sobre o mundo, o que nos faz perceber a epistemologia incutida na atividade do letrista. O abridor de letras Naldo nos falou sobre isso ao dizer que:

Com letra... é... fazendo letreiro em barco, em loja é... essas faixa aí duns 15 ano mais ou menos que eu falei ainda agora... Desde novo... Desde novo a gente, eu trabalho com isso, aprendi com meu pai, meus tio...

Saberes que se fortaleceram empiricamente, mas que despontaram de outros fatores a serem considerados, tal como a referência hereditária de que fala o entrevistado (seu tio e pai). Com efeito, todas essas questões unem-se à ação instintiva do homem de perceber e modificar o meio tendo em vista os recursos que a natureza dispõe.

Para Déléage (2009, p.72) a epistemologia “debe ser comprendida como la representación del contexto de aprendizaje del saber transmitido”. O autor corrobora que: “Así, el análisis de la transmisión del saber cultural debe tomar en cuenta al menos tres elementos: el contenido del saber transmitido, el contexto de aprendizaje y su representación en el seno de una epistemología”. Isso nos faz inferir que o conhecimento desse abridor de letras, particularmente, adveio da coexistência com seus familiares (pai e tios), que trabalhavam com pintura e técnica de abrir letras em fachadas de lojas nos comércios da cidade de Bragança.

Em nossa conversa, Naldo pontuou que a técnica de abrir letras foi muito mais empreendida por ele, isso o fez conhecer a qualidade dos materiais:

Aqui não tem muito onde encontrar bom material, tem mais em Belém, na Axé, lá vende todo tipo de pincel... aqui só tem mais o pincel bruto mesmo, aí já tem que lapidar pra vê se dá um acabamento melhor na letra.

Infere-se, então, que a abertura de letras vai além da tipografia vernacular e alcança prática profissional que requer conhecimento sobre formas, design, materiais que fomentam o trabalho de um incontestável artista.

Segundo Niemeyer apud Santos, Ribeiro e Silva (2012, p. 1) a tipografia “compreende o desenho e a produção de letras e sua adequada distribuição e espaçamento sobre uma superfície (...) para transmitir informação e facilitar a compreensão”. No trabalho intitulado “Estudo tipográfico dos nomes das embarcações tradicionais da Ilha do Maranhão: estilo, identidade e significados”, as autoras mencionam a importância da tipografia para o design gráfico e demonstram sua necessidade na produção de materiais gráficos como “panfletos, folders, cartazes; nos livros, jornais e revistas; nos meios digitais como internet, e-books, celulares; nas sinalizações em placas nas ruas e nos ambientes físicos; nas embalagens; dentre outros meios” (SANTOS; RIBEIRO; SILVA, 2011, p. 1).

O abridor de letras Naldo menciona o seguinte sobre como seu trabalho tipográfico se estabeleceu naquela área:

Como eu tô falando esse aqui né?! Sempre eu faço deles dessa firma aqui, do seu Zena... “Jesus é amigo”... né?! Tudo só dessa firma aqui, eu só faço aqui... É... Pra li já tem outro, outro menino que faz entendeu?! Pra li... E a gente trabalha só numa área, praticamente cada área tem um pintor que abre letra numa firma entendeu?! Aqui sou eu que faço... Eles gostam do meu trabalho aqui, das letras que eu faço... Mas geralmente quando o outro tá muito ocupado ele vem pedir ajuda, a gente vai dá uma ajuda pra ele.

É preciso compreender que para cada uso há um tipo de letra mais adequado e, no que se refere às embarcações, isso também deve ser levado em conta, pois há uma série de fatores que influenciam a pintura e escrita do nome de um barco, tais como a simbologia desses nomes e o entendimento que o abridor de letra tem disso para representar por meio das palavras o que quer referir o dono do barco. Isso não está somente entrelaçado a aspectos técnicos, mas sim à sensibilidade artística que tem o abridor de letras ao transmitir uma mensagem fazendo uso da escrita. Ao nos falar sobre a escrita do nome da embarcação “Porto Bay”, o abridor de letras Naldo revela a sensibilidade para as histórias por trás dos nomes dos barcos:

É estranho... Muito estranho assim não... Que não é normal Porto Bay né?! Que o menino trabalhava lá num... acho que é São Paulo, Rio de Janeiro, é um restaurante que tem pra lá, aí ele trabalhou um tempão lá... Aí ele mandou fazer esse nome no barco dele... É diferente do “Jesus amigo” né?! Mas é bonito também.

Técnica, precisão, embelezamento, sensibilidade, todas essas particularidades foram percebidas quando entrevistamos e acompanhamos o trabalho do senhor Naldo. E ao sabermos da sua não formação acadêmica na área de design, poderíamos inseri-lo no campo da Tipografia Vernacular. Para Santos, Ribeiro e Silva (2012):

O termo vernacular traz idéias de nativo, pertencente à, natural de, e tem forte apelo popular e cultural. Apropriando-se deste termo e somando à tipografia tem-se o que se denomina tipografia vernacular, que são soluções visuais instintivas, não-acadêmicas ou desenvolvidas no rigor das regras tipográficas; criadas com os elementos que detêm o escritor, seu ducto caligráfico, com fortes características locais. (SANTOS; RIBEIRO; SILVA. 2012, p.3)

No entanto, ao comprovarmos o saber-fazer de suas criações artísticas, toda expressividade contida nelas e a frequente preocupação desse abridor de letras com a estética de seu trabalho, percebemos que suas ações estão fortemente ligadas a um conceito mais apurado da arte, que, certamente, passou pela etapa vernacular, mas que se desenvolveu e atingiu nivelção elaborada.

Em “LETRAS QUE FLUTUAM O abridor de letra e a tipografia vitoriana”, Martins (2008, p. 18) afirma que a tipografia deve ser entendida não somente como técnica de impressão, mas também como evolução formal das letras e como esta evolução se inseriu neste processo técnico. Assim, a autora faz um breve percurso histórico na intenção de entender como podemos relacionar a manifestação tipográfica que encontramos na Amazônia com a Tipografia vitoriana. De acordo com Martins (2008):

O estilo decorativo que chamamos aqui de tipografia vitoriana, é assim denominado por ter sido contemporâneo do reinado da Rainha Vitória, que durou 63 anos, entre 1837 e 1901. Além de ter sido o mais longo de um monarca britânico, este período representa a estética dominante no século XIX, época da revolução industrial, do florescimento do comércio global e do surgimento da publicidade. (MARTINS, 2008, p. 42)

Nesse contexto, é inteligível evidenciar a afirmação de Fernanda Martins (2008) sobre o processo histórico que levou ao surgimento da tipografia vitoriana:

A rápida evolução da técnica tipográfica fez com que o livro impresso amadurecesse, criando características próprias e se distanciando do livro manuscrito. O século XIX, com suas transformações sociais e tecnológicas, também influenciou a tipografia, resultando em grande ruptura. Esta adquire novo papel, seja com a industrialização e a publicidade, seja com o novo estilo, denominado de Vitoriano. (MARTINS, 2008, p. 18).

Entendemos, assim, que a tipografia vitoriana decorre de um processo histórico possibilitado pelo surgimento da publicidade em que o uso das letras encontrou espaço para decoração. Esse estilo originou-se a partir do reinado da rainha Vitória, em 1837, na Inglaterra, por isso a nomenclatura vitoriana. Com a Revolução Industrial e a necessidade cada vez mais forte de expansão comercial global, a publicidade se destacou e o estilo vitoriano ganhou forma para atender a finalidade do modelo contemporâneo de divulgação de produtos.

Na Amazônia, a tipografia sofre influência da Europa e tem suas primeiras visualizações publicitárias a partir dos trabalhos do fotógrafo Augusto Findanza, realizador de diversos álbuns publicitários para o governo paraense, em 1867. Com a introdução desse material nos portos de Belém e Manaus a informação é disseminada e introduzida mediante modelo tipográfico decorativo. Sobre isso Martins (2008) afirma que:

Estes álbuns, introduzidos por italianos ligados a Cia. de Navegação Ligure Brasileira, Arhur Caccavoni em Belém e Arturo Luciani em Manaus, são exemplos da expansão da publicidade e disseminação da informação que vive a Amazônia deste momento, onde a prosperidade se faz sentir em todos os setores da economia. Assim como os livretos publicados pelas companhias de navegação, os anúncios das casas aviadoras, bancos, empresas de importação e exportação, impressos na Europa são exemplos de uso da tipografia decorativa (MARTINS, 2008, p. 51)

Nesse contexto de intensa abertura criativa e crescente movimentação econômica, a Amazônia se desenvolve por meio do Ciclo da borracha e abre seus portos para as mais variadas formas de publicidade, tais como jornais, anúncios, embalagens e cartazes. Martins

(2008, p 52) menciona que assim se pode levantar pontos de contato entre os abridores de letras da Amazônia e as letras decorativas do período vitoriano.

Esse estilo, que de acordo com a autora pode ser considerado como uma expressão pertencente à cultura Amazônica (MARTINS, 2008, p. 45), se dispersou e, contemporaneamente, pode ser encontrado nos mais diversos espaços amazônicos como em fachadas de lojas das cidades paraenses.

Figura 7 – Exemplo de letras vitorianas em fachadas de lojas populares no Pará



Fonte: Martins, 2008.

Com a criatividade inserida ao trabalho tipográfico, mudanças na utilização das letras começaram a surgir. Sobre isso Martins (2008, p. 42) afirma o seguinte: “Muda a relação entre a espessura das hastes verticais e horizontais, o contraste. Muda a extensão das letras, mudam as serifas e no espaço oferecido pelas hastes mais grossas começam a aparecer desenhos, decorações cada vez mais exageradas”.

De acordo com a autora, há algumas características principais no tipo decorativo:

A primeira dela é o uso intensivo das maiúsculas, principalmente porque somente elas oferecem área para decoração sem comprometer a legibilidade, a segunda é a espessuras de hastes nunca imaginadas anteriormente. São extremamente grossas,

“bolds”, pela mesma razão, é o espaço onde ocorrem as decorações (MARTINS, 2008, p. 43)

Algumas dessas características foram observadas nas letras feitas por nosso entrevistado. Na imagem abaixo e em outros trabalhos que vimos, percebemos preferência pelo uso de letras maiúsculas, alargamento das hastes verticais e horizontais, serifas diferenciadas.

Figura 8 – Nome feito pelo abridor de letras Naldo



Fonte: Imagem feita pela autora

Pode haver ainda algumas variações nas letras. Conforme Martins (2008):

Ainda encontramos letras divididas em duas partes, o surgimento de serifas diferenciadas, o uso da sombra e da linha de contorno. As serifas, antes pequenas terminações nas letras que favoreciam a leitura, tornam-se retas e grandes, chamadas egípcias, com grande variação de espessuras. A conexão, a passagem da haste horizontal para a serifa, antes suave e delicada, se torna abrupta, seca. A partir daí surgem variações nas serifas como pontas e bicos (MARTINS, 2008, p. 43)

Na figura abaixo, notamos que as serifas acontecem com notoriedade em todas as letras, sendo na letra A mais evidenciada, já o sombreado ocorre em todas elas. Com

espaços das hastes preenchidos por contrastes para efeito decorativo do nome da embarcação, segundo nosso entrevistado.

Figura 9 – Nome de embarcação feita pelo senhor Naldo



Fonte: Imagem feita pela autora

Todo esse percurso histórico, epistemológico, certamente, tem relação com o saber alcançado pelo abridor de letras. Contudo, é preciso dizer que o conteúdo desse saber só foi possível por causa do contexto de aprendizagem que levou em consideração a conjunção familiar, a importância do saber transmitido, ou seja, a relevância de assimilar o conhecimento que o buscava, isso porque tal aprendizagem representava um estrato a mais acerca dessa epistemologia. O abridor de letras Naldo fez isso muito bem, tanto que seu trabalho passou a ser reconhecido na cidade e, por conseguinte, alcançou aquilo que mais se destaca no município de Bragança, as embarcações.

Quando se tornou, especificamente, abridor de letras em embarcações na cidade de Bragança, foi trabalhar com maior frequência no Porto do Lobato, localizado na Praça da República, bairro Aldeia; e tornou-se conhecido pelos proprietários que ancoram seus barcos ali. O abridor de letras Naldo nos conta que:

Aqui em Bragança mesmo eu tô morando há 20 anos, só que eu sou filho do interior... Ah, pintando barco, só barco mesmo eu trabalho há pouco tempo, uns 5 ano, agora com letra, fazendo letreiro em barco, em loja, é o que eu te falei ainda agora, uns 15 anos. Agora eu trabalho só aqui nessa área, nessa firma, como eu te falei.... Cada área tem um pintor que abre letra numa firma, aqui sou eu já tem 5 ano.

A vontade de mergulhar nesse conhecimento o fez chegar até esse porto, o fez aprimorar a técnica de abrir letras e saber pontualmente o que fazer quando na escassez de um material ter que lapidar e cortar um pincel para chegar à forma exata da letra pretendida ou para alcançar determinado efeito na pintura de um nome de barco. Toda essa complexidade carece de disposição, é preciso movimentar-se ao encontro do saber e lançar-se à técnica pelo irrefragável deleite de conhecer.

Já nos referimos por diversas vezes neste trabalho ao abridor de letras como artista, entretanto é preciso buscar entendimento quanto a isso. Desse modo, nos lançamos ao encontro dessa compreensão, inicialmente, pelo que encontramos na Tese de Doutorado intitulada “Embarcações do Encantamento: Trabalho como Arte, Estética e Liberdade na Pesca Artesanal de Suape, PE.”, da autoria de Cristiano Wellington Noberto Ramalho (2007). Nessa pesquisa, o autor nos leva a refletir sobre a concepção da arte no trabalho de pescadores artesanais da Praia do Suape, litoral Sul de Pernambuco.

Ramalho (2007, p. 36) observa que o sentimento dos pescadores artesanais suapenses em relação ao trabalho pesqueiro está presente no cotidiano desses trabalhadores. O autor apresenta essa percepção por meio das falas desses sujeitos:

As falas, independentemente da idade, ressaltam o atributo de arte à sua profissão e de artistas e livres àqueles que a ela se dedicou em Suape, como atestam as passagens reunidas abaixo: A pescaria é arte (Conrado, mestre, 39 anos). Pesca é arte (seu Milton, mestre, 67 anos). As pescarias só são feitas por artistas e cabras libertos (Gildo, proeiro, 45 anos). Pescador é o artista (seu Neneu, mestre, 67 anos). O cara que é pescador ele é artista e é livre (Jorge, proeiro, 23 anos). Pescar é arte (seu Gidinha, mestre, 70 anos). O pescador, que é pescador, ele tem que ser livre e ter a arte (seu Luiz Augusto, mestre, 66 anos).

Segundo Ramalho (2007, p.36) a percepção de arte observada nas falas dos pescadores está relacionada a heranças históricas que salientam a maneira como se estruturou e se desenvolveu a pesca em Pernambuco. Esse acontecimento se deu mediante a inserção das Corporações de Ofício que existiam em Portugal e foram trazidas para o Brasil a fim de organizar homens de mesma profissão e com isso ajudar o domínio português em solo nacional.

Nessa perspectiva, cabe explicitar Corporações de Ofício, conforme Rugiu (1998):

A corporação era uma unidade produtiva que representava um ofício de um mestre artesão ou a junção de vários mestres de uma mesma profissão. Era uma forma de associação e tinha como características a ajuda mútua entre seus membros e, principalmente, a defesa dos interesses sociais, políticos e econômicos de um determinado agrupamento profissional. Surge entre o século XIII e XIV em vários países da Europa (Inglaterra, França, Itália, Espanha, Portugal), mas, no caso lusitano, assume maior força por volta do século XV. Na grande maioria, as corporações também eram chamadas de grêmios e/ou de confrarias – quando estas se ligavam a homens de uma mesma profissão - pelo caráter similar no que diz respeito à ajuda mútua entre seus integrantes (assistência médica, enterros e outros), a devoção a um Santo (ou Santa) protetor e a defesa de um determinado ofício. As corporações assumiram essas características e foram assim difundidas no Brasil (RUGIU, 1998.p. 32).

Percebemos, então, que o entendimento de artista está intimamente ligado à palavra mestre como indivíduo especializado em determinado trabalho. Segundo Ramalho (2007) como aquele que tem:

O domínio agudo de determinado trabalho exercido e ensinado por aqueles homens que eram portadores do grau de mestres de alguma arte, e que respeitavam um código profissional pertencente ao setor de seu ofício, da sua profissão. A expressão mesteres foi, assim, repassada para o Brasil, seja decorrente da organização social do trabalho nas corporações, seja na concepção de trabalho como arte, como misteres. (RAMALHO, 2007, p. 38)

Com relação ao abridor de letras Naldo, verificamos em suas palavras a menção de que ele conseguiu estabelecer-se naquela área (Porto do Lobato) como abridor de letras, visto que em cada espaço bragantino (Estaleiros e Portos) há um abridor de letras específico trabalhando; e ali, no Porto do Lobato, é ele quem abre letreiros nas embarcações. Isso foi dito por este abridor com ênfase.

Essa circunstância nos mostra que por mais que não tenhamos a palavra mestre sendo proferida, o significado dela de acordo com Ramalho (2007) é percebido, ou seja, o entendimento de que estamos de frente a um sujeito detentor aguçado de um conhecimento, adepto de modos e preceitos referentes a esse trabalho. Certamente, isso é levado em conta pelos donos das embarcações e demais profissionais da pesca quando perguntados sobre abridores de letras em Bragança, convém lembrar que foi justamente assim que conhecemos senhor Naldo, indicado por trabalhadores da pesca num dos estaleiros que visitamos.

Bem, podemos afirmar então que esse abridor de letras é especialista nessa atividade. Contudo, para isso, faz-se necessário irmos buscar em Lukács (2018) o entendimento de que

O conhecimento científico ou a criação artística (e a recepção estética da realidade, como na experiência do belo natural) diferenciam-se no curso do longo desenvolvimento da humanidade, tanto nos limites extremos como nas fases intermediárias. Sem este processo, jamais se teria concretizado a verdadeira

especialização destes campos, a sua superioridade em face da práxis imediata da vida cotidiana, da qual ambos paulatinamente surgiram. (LUKÁCS, 2018, p. 151)

Nessa direção, inferimos que o trabalho do abridor de letras não é meramente reagir ao que o cotidiano apresenta, há um aflorar de sentidos, percepções que se aliam aos instrumentos utilizados no trabalho artístico e que dão origem à criação. A especialização une todos esses elementos. Para Lukács (2018, p. 152)

Naturalmente, a longa especialização, realizada com sucesso, implica em que se aperfeiçoem órgãos receptivos que percebem coisas, formas, relações, etc. que não poderiam ser obtidas pela práxis imediata da vida cotidiana. (LUKÁCS, 2018, p. 152)

Dessa forma, percebemos que no exercício de sua prática o abridor de letras consegue abranger não somente o manuseio exato dos pincéis, mas também a exatidão das formas, do sombreamento das letras, da necessidade de ter ou não serifas em determinadas letras. Essas intuições partem de um espírito artístico que não sabemos se foi moldado pela prática, no entanto sabemos que existe. Percebemos isso na fala de Naldo:

Aí pra gente fazer o letreiro... já tem que improvisar. É a gente mesmo que arruma os pincel bruto né?! Aí já tem que lapidar pra vê se dá um acabamento melhor na letra, pra sombrear, nos traços que a gente faz

É nesse contexto que nos direcionamos ao que Antonio Rugiu (1998, p. 41) nos apresenta em seu livro “Nostalgia do mestre artesão” ao salientar que o trabalho artesanal está relacionado à tradição pedagógica do aprender fazendo mantida pela transmissão de conhecimento entre pais e filhos, mestre e aprendiz; e também por meio de escolas organizadas por Cooperativas e Associações de artesãos.

Na obra, o autor assevera que o aprender fazendo é o ideal pedagógico das Corporações de Ofício e está intimamente ligado à imagem do mestre artesão. No entanto, essa figura ao decorrer das transformações trabalhistas vai sendo enfraquecida pela inserção do sistema fabril. Contudo, Rugiu (1998, p. 13) assegura que essas Corporações se constituem como sistema formativo não somente pela relação existente entre mestre e aprendiz, mas também pelas metodologias pedagógicas empregadas pelo mestre para o ensino do ofício ao aprendiz.

Essas metodologias estão relacionadas a diversos aspectos disciplinatórios, que envolvem não somente a hierarquia e divisão do trabalho existentes nas oficinas de artesanato, mas também moldavam o comportamento dos aprendizes para a vida, isto é, formava-se o ser

humano para o exercício do trabalho e da moralidade. Segundo Rugiu (1998, p. 77) o “aspecto da disciplina da personalidade e do adestramento para comportamentos determinados para os diferentes momentos da vida, prevalecia sobre o aprendizado intelectual e cognitivo”. Isso, certamente, diferenciava esses trabalhadores que passavam a se reconhecer como especialistas, com formação num determinado ofício.

No contexto de trabalho em que Naldo executa suas funções a divisão trabalhista ocorre por áreas específicas em que cada espaço há o seu abridor de letras:

Pra li já tem outro cara que faz... a gente trabalha cada um numa área, cada área tem o seu pintor, em cada firma entendeu?! Aqui sou eu... Mas a gente se ajuda, quando tem um que tá muito ocupado o outro vai dá uma ajuda pra ele.

O espaço em que Naldo trabalha não é especificamente um estaleiro, trata-se de uma área onde barcos ancoram para consertos e reparos. Não há ali uma hierarquia estabelecida, seu direcionamento se dá inteiramente ao dono do barco:

O cara pede pra gente fazer o nome e a gente faz... Essas firma aqui é só um padrão. Já faz tempo que eu faço dessas firma aqui tudinho.

Na contemporaneidade, a noção sobre a formação educacional se modificou. A partir da potencialização dos setores secundários e terciários da economia vemos cada vez mais a ideia de que a correta educação não está relacionada àquele que trabalha com as mãos, ou seja, de que não há nesta forma de trabalho o exercício do cognitivo. Isso faz surgir o juízo de que toda instrução deve estar embasada em livros, salas de aula, dentre outras formas de aprendizagem, que por vezes alcançam somente determinados grupos sociais.

Essa situação traz à tona o preconceito às formas de trabalhos artesanais e a motivação da desvalorização da cultura e tradição artesã, ou seja, a metodologia do aprender fazendo passou a ser vista como algo de menor valor, uma aprendizagem inadequada aos tempos modernos de inegável aceleração. Não obstante, apesar das modificações ao longo das noções de educação e trabalho, podemos afirmar que o trabalho artesanal resiste; e nosso abridor de letras é exemplo disso, enquadrando-se como especialista em trabalhar com as mãos.

Convém destacar que esse abridor atende aquilo que Rugiu (1998) revela em seu livro ao assinalar que o trabalho artesanal corresponde à formação do homem em sua completude, isto é, a constituição de um ser humano capaz de pensar e agir. É o que de fato percebemos ao acompanhar os trabalhos deste sujeito abridor de letras navais.

Contudo, não podemos deixar de mencionar o que Lévi-Strauss (1989, p.32) apresenta ao usar o termo *bricoleur* e mencionar que há uma dessemelhança entre *bricoleur* e artista. Para o autor, *bricoleur* é aquele que trabalha com suas mãos, utilizando meios indiretos se comparados com os do artista. No entanto, tal afirmação não nos faz questionar a arte que envolve a atividade do abridor de letras, isso porque podemos recorrer ao fato de que, ao sair do campo da limitação, o abridor de letras adentra empiricamente o campo artístico.

Sua analogia com o *bricoleur* é inicialmente pela ação de utilizar o que tem em mãos para alcançar o objetivo final, o que faz nosso abridor quando lapida um pincel, mas essa mesma ação de lapidar e de posteriormente construir um cavalo ou balanço (explicaremos abaixo o significado desses termos) para que sua arte seja alcançada o insere no plano científico ao percebermos a obtenção de matérias-primas e de utensílios concebidos e procurados na medida de seu projeto, como faz o engenheiro (LÉVI-STRAUSS, 1989, p. 33). Com efeito, ao objetivar um resultado não heteróclito e projetar cada ação para esse alcance, o abridor de letras pode ser compreendido como artista, munido de conhecimento e cinesia.

É relevante salientar que observamos nas dinâmicas dos estaleiros que os abridores de letras detêm conhecimentos que vão além da ação de abrir a letra para o nome de uma embarcação. Isso se fez notar na atividade de construir um cavalo para alcançar o espaço para demarcação exata do nome do barco.

Ouvimos nos estaleiros e locais que visitamos o uso do termo cavalo para descrever um utensílio feito de madeira com aproximadamente 1,5 m a 2 m que serve de escada para o abridor alcançar a altura do barco e assim abrir a letra do nome no espaço correto. No Porto do Lobato, o abridor de letras Naldo falou sobre a utilização deste artefato:

Aqui dá de fazer porque umas três e meia, quatro horas tá seco ainda, aí põe o cavalo, a gente sobe e vai fazendo

Esse mesmo utensílio é usado pelos carpinteiros navais para pregar as tábuas necessárias à construção do barco. E, às vezes, esse objeto é construído não somente pelos carpinteiros, mas também pelos abridores de letras, que na experiência de seu trabalho adquiriram saberes além da abertura de letras.

Figura 10 – Utensílio denominado cavalo usado por carpinteiros e abridores de letras navais



Fonte: Imagem feita pela autora.

Nesse ínterim, outro item foi citado por nossos sujeitos profissionais das letras navais, o balanço. Não obstante, nos disseram que esse elemento não os deu a fixação necessária para a execução de seus trabalhos, então preferem usar o cavalo ao invés do balanço, visto que precisam de sustentação fixa para que a letra atinja o contorno preciso, sem tremulações e distanciamento correto entre umas das outras. Pela inconstância do uso, não vimos nos locais o referido objeto. Mas, de acordo com as descrições dos sujeitos, entendemos que se trata de artefato feito em madeira que se amarra em cordas na borda do barco, no local onde se vai abrir a letra para nomeá-lo.

O abridor de letras Inaldo Moraes Tavares, 42 anos, nascido na Vila Bacuriteua e que atua no Estaleiro Bacuriteua falou a esse respeito:

Eu trabalho aqui, eu ajudo eles em tudo aqui, mas quando é pra abrir letra tudo é eu... aí a gente faz tipo ali, aquele coiso ali ó, aqueles cavalo, como eu faço quando eu for fazer a letra desse barco, eu tenho que usar aqueles cavalete lá... Tem o balanço também, eu já experimentei, mas é mais... o cara faz, mas não fica bem apoiado não... eu sou mais assim (e apontou para o cavalo)... Porque a letra tem muita atenção... Se você se mexer ela já... aí escorre, já fica mal feita... Aqui a gente nem tem mais isso (se referindo ao balanço)

Desse modo, continuemos a nos debruçar sobre os saberes incutidos na abertura de letras em embarcações. No estaleiro Bacuriteua, tivemos longas conversas com o senhor

Inaldo que trabalha neste estaleiro há quase 5 anos exercendo a atividade de abrir os nomes nas embarcações da Vila e localidades próximas.

Figura 11 –Estaleiro Bacuriteua



Fonte: Imagem feita pela autora

Figura 12 – Abridor de letra Inaldo



Fonte: imagem feita pela autora

Ele nos falou sobre muitas situações relacionadas a sua profissão, nos contou da dificuldade em pintar barcos que estão no meio do rio e também de um específico momento de apreensão vivenciado:

Já, já, já... Foi uma que eu tava fazendo... Não, a dificuldade que eu tinha assim pra eu mostrar meu serviço né?! Por causa que a embarcação tava flutuando, balançava muito... Eu tinha de fazer de cima assim... Uma posição ruim que eu num tava conseguindo... Isso eu achei muito dificultoso nesse dia né?! Mas eu fiz... Consegui, consegui fazer... Eu ficava pensando né?! Será que o rapaz vai gostar dessa letra... Porque quando eu fazi assim, pegava o pincel... O mar coisava né?! A onda vinha e começava querer ficar torto o negócio... Eu tava tentando controlar... Aí foi isso... Têm essas história que acontece com a gente... Mas deu certo.

Essas tensões são vividas no cotidiano do abridor de letras. No entanto, não nos pareceu que senhor Inaldo se preocupou com isso, no que se refere à periculosidade, visto que a maré balançava e ele poderia desequilibrar-se e cair a qualquer momento de onde estava apoiado (balanço). O que nos despertou interesse foi o fato de que para esse abridor de letras mostrar para o dono da embarcação e sobretudo para o restante da Vila o primor de seu trabalho era o mais importante naquele momento, isso ficou claro pela atitude de contentamento e orgulho observável em seu olhar e entonação ao dizer que mesmo com as apreensões conseguiu executar o serviço.

Foi muito instintivo o que percebemos nesse abridor de letras em relação ao reconhecimento que ele buscava na comunidade, não sabemos dizer se relacionado a conquistar clientela ou não, o que podemos afirmar é que este abridor buscava o reconhecimento dos outros para o seu trabalho, ou seja, intentava ser reconhecido como especialista em abrir letras em barcos. Nesse contexto, fomos buscar em Paes Loureiro (2000) explicações sobre a atitude do abridor de letras:

Se nos barcos o pintor não se reconhece artista produtor de beleza e não assume a autoria de seu trabalho, o mesmo não acontece com o pintor de letras. O “abridor de letras”, como gostam de se auto-intitular. São especialistas em escrever nomes nas embarcações. (PAES LOUREIRO, 2000, p. 174)

Isso nos leva a inferir que de fato o “abridor de letras” tem noção artística e quer ser reconhecido como tal; mesmo que em algumas embarcações ele não se identifique, ambiciona que seus traços e marcas deixadas como forma de nomear a embarcação sejam percebidas pelo dono do barco e maiormente pela comunidade. Essa questão pode estar relacionada ou não a fatores econômicos, visto que assim o abridor de letras poderá adquirir reconhecimento e por conseguinte clientela para seus trabalhos; entretanto, observamos que a admiração pela

sua arte era o que mais lhe interessava, ser visto como especialista em abrir nomes de embarcações era o que o motivava, nem que para isso fosse necessário defrontar perigos.

Figura 13 – Embarcação com nome feito pelo abridor de letra Inaldo



Fonte: imagem feita pela autora

Em toda organização social a necessidade de pertencimento se faz notar pela função de cada indivíduo em sua comunidade, isso o identifica, o insere como parte do meio em que vive. Acreditamos ser essa a necessidade que o senhor Inaldo denotou ao salientar com veemência que apesar dos empecilhos conseguiu mostrar seu trabalho a todos naquele lugar e a partir de então passou a ser considerado como “abridor de letras em embarcação”, um especialista.

Malinowski (2018, p. 189) demonstra em suas apreciações sobre os nativos da Nova Guiné melanésia, organização social em que o especialista tem significativa relevância: “Além do proprietário, há outra função de grande importância sociológica, ou seja, a do especialista. Trata-se do indivíduo que sabe construir a canoa, fazer os entalhes...”. O abridor de letras pode estar inserido neste espaço, pois factualmente sua função tem larga parte na construção da embarcação, visto que é ele – abridor de letras – quem por meio da arte personifica o barco.

Quando chegamos no estaleiro Bacuriteua e perguntamos sobre quem abria as letras das embarcações naquele local, os profissionais que ali estavam apontaram Inaldo como responsável por este serviço. Este abridor de letras nos contou que já vivenciou momentos em que seu trabalho foi apreciado pela comunidade:

Eu senti assim... as pessoa falando pra mim assim... No dia que eu fiz um... Eu vou falar essa... No dia que eu fiz o dum barco aqui, aí eu fui pra li... Aí o barco ficou ali no cais, aí saiu o barco né?! Aí os pessoal comentaro: Égua! Esse barco ficou bonito, quem foi que fez essas letra assim... Comentando pra outro rapaz lá, aí eu lá perto escutando né?!... Aí eles: é, ficou legal, ficou legal mesmo... Aí o rapaz disse: Olha, foi o menino que fez aí... Então pra mim é um... assim, um elogio é bom né?! (E abriu um largo sorriso de contentamento).

Ao falarmos sobre a função do abridor de letras na organização do trabalho, cabe salientar a importância da atuação de cada trabalhador envolvido na feitura de um barco, sujeitos especializados em carpintaria naval, em abrir letras, pintar, calafetar a embarcação. Esses trabalhadores exercem em sua respectiva especialidade a responsabilidade de fazer aquele grande objeto navegar, são eles que detêm a técnica de concretizar o barco.

Assim, é preciso mencionar que nessa relação a divisão trabalhista acontece não somente de forma integrada, mas também hierárquica como afirmam Barboza, Oliveira, Nascimento e Franco (2019, p.8): “No tocante à compreensão das relações estabelecidas entre esses profissionais, é importante ressaltar que as relações entre diferentes funções são hierarquizadas, e também vistas como complementares”.

Não obstante, no que se refere aos abridores de letras, essa hierarquia não é estabelecida de forma evidente, visto que esses profissionais trabalham de forma solitária, apenas em conjunto quando um abridor de outra área necessita de auxílio. Palavras ditas por Naldo Guimarães, abridor de letras do Porto do Lobato:

Aí a gente trabalha só numa área, que nem eu disse ainda agora... Cada área tem um que pinta... Aí só quando um tá muito ocupado, ele vem pedir ajuda e a gente vai ajudar... Vá dá uma ajuda pra ele.

Analogamente, Inaldo Tavares, abridor de letras do Estaleiro Bacuriteua, mencionou que isso também ocorre em seu ambiente de trabalho. Entretanto, no Estaleiro Bacuriteua há um responsável pelo lugar; e os profissionais executam seus trabalhos de acordo com suas funções. Porém, Inaldo informou que ele faz mais do que somente abertura de letras naquele nesse estaleiro e por vezes também faz serviços fora daquele espaço:

Eu trabalho aqui, com o chefe aí ó... Eu trabalho aqui, ajudo eles em tudo aqui... Mas quando é assim negócio de pintura, abrir letra, tudo é eu né?! Faço... Às vez o pessoal vem dali e: ah faz uma letra ali no meu barco... eu vou... Ou às vez pra ajudar algum companheiro que tá com muito serviço... eu também vou... Às vez os menino me chamo pra ir pra li, eu também faço.

No trabalho intitulado “Navegar é preciso: os sentidos na carpintaria naval do litoral amazônico e as relações de trabalho e cooperação” da autoria de Roberta Sá Leitão Barboza,

Marcelo do Vale Oliveira, Josinaldo Reis do Nascimento e Joerbt Franco (2019) faz-se observações acerca de como estão sendo construídas as relações entre os trabalhadores envolvidos na carpintaria naval entre si e demais atores que demandam serviços. No estudo, os autores identificaram que:

Os estaleiros são ambientes predominantemente masculinos e hierarquizados, com divisão do trabalho bem definida para produção das embarcações, onde os ajudantes de carpinteiro (aprendizes), os calafates, os fibradores, os pintores, os abridores de letras, os mecânicos e os eletricitas desempenham diferentes funções no processo produtivo, e por manterem fortes relações familiares, uma grande maioria não possui relações formais de trabalho estabelecida, o que, de certa forma, contribui para uma “invisibilidade” destas categorias perante o Estado. (BARBOZA; OLIVEIRA; NASCIMENTO, FRANCO. 2019, p. 2)

Destarte, inferimos que apesar da organização e técnica presentes na arte feita pelos trabalhadores de estaleiros, ainda é insólito o reconhecimento e resguardo de direitos desses profissionais, trabalhadores que produzem material de forma organizada, saber-fazer adquirido pela experiência e empenho em aprender.

Nesse contexto, vamos mais uma vez encontrar em Paes Loureiro (2000) avaliações que nos esclarecem o saber-fazer do abridor de letras e a importância de sua arte:

São letras-telas que, feito espaço pictórico mítico podem conter dentro deste, tanto um adorno geometrizar, como uma paisagem desenhada. Assim, tanto remetem ao contexto frasal em que se veem inseridas em uma função comunicante, como retêm a mensagem em si mesma (PAES LOUREIRO, 2000, p. 174).

Assim, nota-se que a arte do abridor de letras pode ser compreendida no imediato visual, e ele espera que isso aconteça, visto que considera sua pintura um letreiro expositor de sua arte que se dá por meio do nome da embarcação e da simbologia que cada palavra, frase representa. O entrevistado Inaldo falou do seu contentamento em ser reconhecido como abridor de letras na comunidade de Bacuriteua:

Eu fico muito alegre, satisfeito... Porque quando vocês faz uma coisa boa todo mundo se agrada né?!... Eu já fiz nome com a embarcação em movimento que nem eu falei né?!... Tem... Tem gente que já conhece o meu trabalho... É porque foi assim né?! Que nem às vez os menino vem... Eles tão atrás de pintor ali, aí o rapaz vem aqui: ... Ei, eu conheço o rapaz ali, o Inaldo, ele pinta lá, barco... (Em referência a fala de outra pessoa) Aí o rapaz vem aqui e me chama... Porque outro dia o rapaz veio me buscar aqui: ... Ei pra ti fazer um nome numa embarcação lá (novamente se referindo a fala de outra pessoa)... Né?!... É assim... Aí por causa... Não é todas... Mas aqui é o beiradão né?! Tem muita gente que veve doutras coisa... Aí a gente já veve aqui... dos barco né?!... Porque eles me conhece... Porque assim né?! Em todos esses trabalho as pessoa já vem logo comigo né?! Aí eu fico assim né?! Porque tem tantas pessoa lá, mas eles num pinta, eu que pinto... Então é assim, as pessoa quando chega algum trabalho de pintura, eles já vem logo comigo... Porque já conhece o

meu trabalho, já viu as minha pintura... Ah! O Inaldo sabe pintar, ele faz... Eles já conhece o meu serviço.

Portanto, nota-se que os abridores de letras demonstram em seus afazeres não somente saberes e práticas dessa específica atividade, mas também o orgulho de expressar a arte que dominam. E, isso é, perfeitamente, evidente por meio dos nomes das embarcações, terminologias que carecem do conhecimento apurado e sensibilidade deste profissional empírico

CAPÍTULO 3

A IDENTIDADE DOS DONOS DE BARCO

Neste capítulo, nos inclinaremos aos conhecimentos dos proprietários das embarcações que selecionamos para esta pesquisa, sujeitos que idealizam os nomes dos barcos e que vivenciam a pesca de maneiras distintas. Encontramos em Malinowski (2018) elementos pertinentes que nos fizeram compreender a relação entre homem e meio natural. Destacamos esses sujeitos como proprietários/pescadores e proprietários/empresários. Explicaremos neste capítulo nosso entendimento sobre essas subdivisões. Para a discussão sobre identidade desses sujeitos, traremos embasamentos encontrados em Pollak (1992), Hall (2006) e Ramalho (2009).

3.1 Quem escolhe os nomes tem o que dizer: identidade e desejo dos donos de barco

Partiremos agora aos conhecimentos daqueles que categoricamente escolhem os nomes dos barcos: os donos. Esses sujeitos são em sua maioria indivíduos que têm forte relação com a pesca, não somente pelo aspecto extrativista, mas também por considerarem a pescaria um saber que remonta muitas vezes seus genitores, sua comunidade, sua identidade. Nessa perspectiva, um artefato marítimo importante se faz necessário para que essa relação entre indivíduo e mar aconteça, a embarcação.

Ao falarmos a respeito dos donos de embarcações que entrevistamos, faz-se imprescindível pontuar que encontramos proprietários subdivididos em duas categorias:

- Dono de barco pescador (Aquele que é dono do barco e vai ao mar com sua tripulação para pescar)
- Dono de barco empresário (Aquele que é dono do barco e materiais de pesca, mas não vai ao mar para pescar)

Essa relação econômica nos fez ir buscar em Malinowski (2018) informações importantes sobre a interação entre sujeitos e bens econômicos. O autor de *Argonautas do Pacífico Ocidental* certifica que os nativos da Nova Guiné Melanésia detêm uma atitude mental em relação à noção de riqueza e valor, visto que na cerimônia do *Kula* a troca de presentes acontece de maneira rigorosa, não havendo espaço para discussões sobre os valores dos presentes trocados, ou seja:

Se o objeto dado como contrapresente não for equivalente ao presente, o receptor ficará decepcionado e aborrecido, mas não poderá usar de meios diretos para obter uma compensação, nem tentar coagir seu parceiro, nem tampouco dar fim, de uma vez por todas, às suas transações com ele. (MALINOWSKI, 2018, p. 166)

Malinowski (2018) alerta que a paixão do homem primitivo pela posse e o ódio de perder pode nos levar a caracterizá-lo de forma simples como: *Agarre-se a seus bens e não os deixe escapulir*. Não obstante, o autor assevera que esse é um pensamento errôneo, pois no que diz respeito ao selvagem, do ponto de vista econômico, há sim convenções sociais que alicerçam suas vidas:

A verdade é o inverso. Embora o nativo do *kula*, como qualquer outro ser humano, tenha paixão pela posse, deseje manter consigo todos os seus bens e tema perde-los, o código social das leis que regulam o dar e o receber suplanta sua tendência aquisitiva natural. (MALINOWSKI, 2018, p. 167)

Entretanto, o autor afirma que, apesar da existência do código social que ordena a cerimônia do *Kula*, o desejo natural pela posse prevalece:

Esse código social, tal como o encontramos entre os nativos do *Kula*, está, no entanto, longe de atenuar o desejo natural pela posse; muito pelo contrário, estabelece que possuir é ser poderoso e que a riqueza constitui apanágio indispensável de dignidade social e atributo da virtude individual. O importante, porém, é que, para os nativos do *Kula*, possuir é dar – e, nesse aspecto, eles são notavelmente diferentes de nós. (MALINOWSKI, 2018, p. 167)

Contudo, percebe-se que a posse para o nativo da Nova Guiné Melanésia se dá de maneira distinta em que: a riqueza é, portanto, o principal indício do poder e a generosidade, sinal da riqueza. (MALINOWSKI, 2018, p. 167)

Nesse contexto, percebe-se que a noção de posse se manifesta de forma diferente para determinados proprietários de embarcações, isso porque o barco tem uma representação específica para aqueles proprietários que vão ao mar com sua tripulação, o que se diferencia dos donos de embarcação que não mantêm nenhuma experiência com o mar, com a ação de pescar, em que a finalidade do barco é meramente econômica, compondo a frota de barcos das grandes empresas pesqueiras de Bragança. Essas diferenças puderam ser entendidas nas falas como a seguinte, proferida pelo senhor Elizeu, dono do barco “Ilha do Sol”:

A minha história com o barco, ele é uma fonte de renda, né? Ele é, ele é, como que se diz assim, é um emprego, né, pra mim?! É uma fonte de renda, é dali que eu tiro o meu sustento, sustento das pessoas que trabalham comigo, entendeu? As famílias, os pais representa as famílias, né? Então, ele é, é tipo uma fonte de renda, né? Eu

considero isso, entendeu? Ele é uma porta de trabalho pra mim e pras outras famílias, entendeu? Tipo uma empresa.

Na fala acima identificamos a nomenclatura “empresa” e isso pode nos fazer inferir que este proprietário mantém com sua embarcação tão somente uma relação econômica, entretanto, quando conversamos com o dono da embarcação Ilha do Sol, não percebemos essa relação de posse de um determinado artefato e poder correspondente a isso:

Trabalham 18 (se referindo ao número de pescadores que trabalham com ele na embarcação)... A embarcação é de grande porte é... Cada um faz seu trabalho né? Todo mundo né? Lá a gente é uma família né? São vários pais de família, mas a gente... a gente tá entre família entendeu?! Lá é a nossa família entendeu?!

O trabalho no mar junto da tripulação justifica o fato de seu Elizeu ter trazido em sua fala o termo “empresa”, visto que cada pescador componente de sua tripulação exerce uma função específica que faz o barco navegar e a pescaria ser bem-sucedida. Seguramente, esse proprietário sabe que é o conciliar de todos esses saberes e ações o responsável pelos êxitos do “Ilha do Sol”.

Figura 14 – Senhor Elizeu no barco “Ilha do Sol”



Fonte: Imagem feita pela autora

Contudo, notamos que não é assim para a outra categoria de donos de barcos:

A vida do dono de barco não é fácil né?! Mas a gente tá na beira do mar, vai fazer o quê?! Vai mexer com o que tá perto, uma coisa chama a outra, puxa a gente né?!

Porque a pesca é uma roda gigante né?! Todo tempo tem gente em cima, todo tempo tem gente em baixo... Por isso que nunca acaba, tem sempre alguém se dando bem... e alguém quebrando... Então, isso é um ciclo... Todo tempo alguém bem, todo tempo alguém quebrado... É assim... É a minha profissão né?! Tem gente que bota o nome do carro: Deus me deu!... Comigo eu não tenho essas coisas... É a minha profissão né?! A gente não é dono de nada né?! Pode ter muitas coisas, mas quando morre não leva nada... A gente possui né?! E cuida...

Isso nos fez ir buscar em Eric Fromm (1987, p.6) como se diferencia a percepção de TER e SER em dois modos fundamentais de experiência. A grande diferença entre ser e ter é a que se estabelece entre uma sociedade centrada sobre as pessoas e uma sociedade centrada sobre as coisas. Essa visão apresentada por Fromm sobre a sociedade atual, que, em sua maioria, se sente realizada quanto mais acumula bens materiais demonstra uma postura capitalista percebida em alguns momentos desta pesquisa nas entrevistas, sobretudo com dono de barco empresário, o que se difere das falas dos donos de barcos pescadores.

Não se pode classificar as falas do dono de embarcação empresário como sentimento de orgulho de ser, suas falas são voltadas para a obtenção de lucros, para o acúmulo, para o ter. E mesmo que na fala do senhor Elizeu possamos perceber que ele utiliza a palavra “Empresa”, ele foi o único entrevistado dono de embarcação que imediatamente falou a respeito de seus companheiros de pesca, de sua tripulação, pode-se alegar que ele obedece aquilo que Fromm entende como centrar-se nas pessoas, e fazer parte de um corpo social que tenha tais preceitos não é tão comum em tempos hodiernos.

Tal compreensão se difere do percebido nas falas dos demais titulares de barcos. Para esses proprietários que já foram ou são pescadores, a nau é motivo de orgulho relacionada a sua possibilidade de sustento, de seus tripulantes e famílias. O barco representa não apenas um meio de angariar insumos para o sustento ou comércio, mas também se concretiza como parte da família. Essa capacidade de sentir e tornar concreto um objeto que tem importância particular para determinado povo é proferida por Malinowski em Argonautas do Pacífico Ocidental quando, ao tratar do lançamento de uma canoa nas ilhas Trobriand por nativos da Nova Guiné melanésia, verifica que “uma embarcação não constitui apenas mais um objeto de uso; é muito mais que isso, é um novo ente que surge, que está ligado ao futuro, ao destino dos navegadores e do qual eles dependerão” (MALINOWSKI, 2018, p. 229). Isso se aproxima do sentimento que, pode-se dizer, os proprietários/pescadores das embarcações bragantinas sentem ao possuir um barco de pesca.

Essa diferença, que nivela socialmente os donos de embarcações, foi ainda mais entendida nas falas daqueles que nunca foram pescadores, tais como a do proprietário das embarcações “Maresia”, Melquizedeck Rocha:

Nós vivemos aqui perto do mar, naturalmente a atividade é pesqueira, se eu morasse numa cidade agrícola, seria agricultor, né? Então, uma coisa puxa a outra... É a minha profissão, a pesca não tem incentivo oficial, nós acabamos financiando a pesca, e movimenta a pesca, a gente contribui sim pra essa vacância oficial, esse vácuo, a gente investe, ajuda, né? Então tem muita gente que depende da gente, da gente liberar um barco pra fora. Eu não poderia dizer que é humano porque a gente tá querendo é ganhar, né?

Nesse viés, Fromm (1987) denomina como TER aquilo que está pautado num comportamento que remonta ao capitalismo do século XVIII, mas que permanece no século XXI e é implacável em subdividir classes e desconsiderar todo e qualquer valor moral, ético e humano, visto que sua premissa era e é a lucratividade mesmo que para isso seja necessário horas do suor de trabalhadores ou a ruína do meio ambiente, nada pode atrasar a acelerada máquina do poder econômico.

Figura 15- Uma das embarcações pertencentes ao senhor Melquizedeck. Na foto está o pai dele, fundador da empresa pesqueira da família.



Fonte: Acervo da família Rocha

A visão capitalista molda a índole da sociedade e, na contemporaneidade, é corriqueiro observar indivíduos com a intenção tão somente de TER para construir, acumular bens e assim constituir grandes corporações num município, estado ou país. Na indústria da pesca isso também ocorre. Em Bragança pode-se perceber tal situação, visto que o município conta com uma atividade pesqueira distribuída em artesanal e industrial.

No entanto, essa última com uma organização técnica e econômica preponderante e que preocupa os moradores da localidade de acordo com o trabalho “Considerações sobre a

comercialização de pescado em Bragança – Pará”, autoria de Cesar França Braga, Roberto Vilhena do Espírito-Santo, Bianca Bentes da Silva, Tommaso Giarrizzo e Edna Ramos Castro, divulgado pelo Boletim Técnico-Científico do Centro de Pesquisa e Gestão de Recursos Pesqueiros do Litoral Norte, em 2006.

Na pesquisa referida acima, os autores tratam das diferenças e autonomia da produção de pescado exercida pelos distintos grupos de pescadores. Assim, pontuam que em Bragança atuam duas frotas pesqueiras, industrial e artesanal. Todavia, esclarecem que:

Estas frotas exploram uma elevada diversidade de espécies, um número ainda desconhecido de estoques e abastecem de pescado desde as comunidades indígenas até o mercado internacional. Entretanto, com o advento da pesca industrial na região, as comunidades locais sentem-se ameaçadas com o desenvolvimento intenso destas pescarias. (BRAGA; ESPÍRITO-SANTO; SILVA; GIARRIZZO; CASTRO. 2006, p. 106)

De acordo com o artigo “A atividade pesqueira e a centralidade urbano-regional de Bragança/PA”, de Angela Kaori Sakaguchi e Willame de Oliveira Ribeiro há um total de 12 indústrias pesqueiras no município, o que para os autores se classificam como empresas compostas majoritariamente por pescadores artesanais chamados pelos empresários, os quais fornecem equipamentos e até mesmo barcos para trabalhar, sem fins contratuais (SAKAGUCHI&RIBEIRO, 2020, P.189). São essas empresas de médio porte, proprietárias de grandes embarcações que movimentam o mercado da pesca e são responsáveis por considerável parte da exportação de peixe em Bragança, entre elas está a do senhor Melquizedeck.

Acreditamos já termos entendido que há, claramente, uma divisão entre as práticas pesqueiras no município e isso reflete na relação dos donos com seus barcos. Ao nos direcionarmos novamente à fala do senhor Elizeu, podemos perceber caráter menos capitalista e muito mais afetivo em seu discurso, pois não há uma relação de poder pré-estabelecida ali, como se nota na fala daqueles que se auto intitulam financiador da pesca numa posição de provedor daquele afazer para os pescadores. Empresários do ramo pesqueiro que quase sempre expõem com veemência que para suas embarcações saírem ao mar tudo depende unicamente deles.

Não obstante, como dissemos, vamos nos ater outra vez à fala do senhor Elizeu. O seguinte trecho:

... a gente sempre tá vivendo esse momento né? De orgulho né? De ser o dono né? Proprietário e também mais orgulho de ser o comandante da embarcação porque Deus me deu esse dom, entendeu? Porque isso não é pra qualquer um, é um dom que Deus dá pra gente. Eu... pra você ter uma ideia eu sou uma pessoa meio leigo, entendeu? Não tenho estudo, nunca estudei, mas Deus me deu esse dom, entendeu?

Às vezes, muitas vezes aqui na terra se você for olhar as coisas assim às vezes a gente fica meio embaraçado, entendeu? Por falta do conhecimento, do estudo... mas lá no mar, eu tô aqui, mas eu, tô aqui mas na minha mente é... é como se eu tivesse lá, os locais que é bom de peixe, as posições, isso aí não sai da memória, entendeu? É um dom que Deus dá pra gente... ó vamo em tal lugar que lá tem peixe... ah, não deu, vamo em outro lugar tal assim que tem peixe, entendeu?...

revela a diferença da palavra orgulho em relação àqueles proprietários de embarcações que não são pescadores, para quem a pesca é genuinamente comercial. Na fala acima podemos entender que são os acontecimentos que moldam este dono de barco. Entretanto, deve-se mencionar que o proprietário de barco e também pescador Elizeu se orgulha do fato de ter conhecimento superior a outros sujeitos que, de acordo com sua fala, não pode ser destinado a qualquer um, somente aos escolhidos por Deus.

Este proprietário disse-nos gostar de ser dono de embarcação, sobretudo, de ser pescador:

Eu tenho porque além... além de ser o proprietário, eu gosto da profissão entendeu?! Eu gosto da profissão.... De pescador né?!... A minha... A minha vida toda eu foi... eu pesquei, entendeu?! Desde os 18 anos... eu pesco... E lá, eu sei de tudo, onde tá o peixe... eu sei!

Sobre isso o livro “Memória e identidade social” de Michael Pollak (1992) nos remete ao fato de que um acontecimento pode tornar-se invariável na memória de um sujeito “em que o trabalho de solidificação da memória foi tão importante que impossibilitou a ocorrência de mudanças” (POLLAK, 1992, p. 201). Foi o que percebemos sobre Elizeu e o fato dele ter em sua memória agudeza para as posições de cardumes como explicitado em uma de suas falas (pág. 83). Compreendemos que estes acontecimentos se tornaram irredutíveis em sua memória e são partes de sua essência (POLLAK, 1992, p. 201). Para o autor (1998):

Podemos dizer que a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si. (POLLAK, 1992, p. 204)

Na fala de seu Elizeu, mas do que ser dono de barco o que o deixa orgulhoso é o fato de ser o comandante, no entanto não porque essa seja uma vaga que deva ser preenchida pelo proprietário, mas sim um espaço que deve ser daquele que conhece as técnicas da pescaria em relação a posições, locais de pesca, assim como as movimentações da maré e da lua. Entendemos, então, que o reconhecimento como comandante se faz importante para ele.

Este reconhecimento é demonstrado por Pollak (1992) como constituinte da identidade social. Segundo Pollak (1992):

Se assimilamos aqui a identidade social à imagem de si, para si e para os outros, há um elemento dessas definições que necessariamente escapa ao indivíduo e, por extensão, ao grupo, e este elemento, obviamente, é o Outro. Ninguém pode construir uma autoimagem isenta de mudança, de negociação, de transformação em função dos outros. A construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, em referência aos critérios de aceitabilidade, de admissibilidade, de credibilidade, e que se faz por meio da negociação direta com outros. (POLLAK, 1992, p. 204)

Não obstante, o autor (1992) afirma que “memória e identidade podem perfeitamente ser negociadas, e não são fenômenos que devam ser compreendidos como essências de uma pessoa ou de um grupo”. Pelo que entendemos por meio da entrevista com senhor Elizeu, esse reconhecimento advém dos seus companheiros de pesca. São eles que necessitam aceitá-lo como comandante do Ilha do Sol.

Stuart Hall (2006) no livro “A identidade cultural na pós-modernidade” argumenta que a identidade está profundamente envolvida no processo de representação. Na obra, o autor assegura que essa representação tem ligação direta com o tempo e o espaço e que:

Quanto mais a vida social se torna mediada pelo mercado globalizado..., mas as identidades se tornam desvinculadas – desalojadas – de tempo. Lugares, histórias e tradições específicas parecem “flutuar livremente”. Somos confrontados por uma gama de diferentes identidades. (HALL, 2006, p. 75)

Hall (2006) afirma que as influências externas tendem a enfraquecer as identidades culturais, que são bombardeadas pelo consumismo e globalização. No entanto, percebemos que há resistência no que concerne à identidade dos donos de barcos, sobretudo, aqueles que são pescadores. Estes se identificam culturalmente por meio da representação que tem para si e para os outros, situação que tem estreita relação com seus conhecimentos pesqueiros.

As palavras do senhor Elizeu não indicam uma postura de quem foi consumido pelo capitalismo, ou seja, os fatores externos de que fala Hall (2006) não corromperam a postura desse pescador/proprietário da embarcação “Ilha do Sol”:

Todo tempo a gente tá sentindo esse orgulho né? Mais orgulho ainda de ser o pescador porque Deus me deu esse dom e isso não é pra qualquer um, é um dom que Deus dá... Que nem eu falei pra você... Às vez aqui na terra as coisa fica meio embaraçada por causa da falta de estudo né? Mas lá no mar... Eu sei... Os locais que é bom de peixe, isso tudo tá na minha mente... Aí ó... Vamo pra aquele lugar que é bom de peixe, não deu... Vamos pra aquele outro lugar que lá tem...E a gente vai... Porque têm muitos proprietário que nem lá no mar ele pisa... Ele manda os encarregado.

Esse reconhecimento só pode ocorrer mediante os conhecimentos das técnicas necessárias para uma boa pescaria, por meio de sua habilidade em conhecer os fenômenos

naturais que envolvem a pesca. A esse respeito encontramos no livro “Ah, esse povo do mar!” de Cristiano Ramalho (2009) informações que nos mostram o quanto a conexão com a natureza está relacionada à constituição do pescador. Para Ramalho (2009):

Os trabalhadores da pesca e seus familiares conseguiram, durante bom tempo, viver com certa autonomia” social e econômica, tornando-se detentores de características singulares em seu modo de vida por desenvolver modos “particulares que envolvem grande dependência dos ciclos naturais, conhecimento profundo dos ciclos biológicos e dos recursos naturais, tecnologias patrimoniais, simbologias, mitos e até uma linguagem específica. (RAMALHO, 2009, p. 25)

Isso nos mostra a compreensão do pescador artesanal ao que propõe a natureza, isto é, verificam-se as técnicas pesqueiras desenvolvidas pelos pescadores para que se estabeleça o contato com o meio natural. Ramalho (2009) em seu livro “Ah, esse povo do mar!” nos informa algumas dessas adequações frente aos espaços estuarinos e marítimos em que a pescaria artesanal ocorre. O autor afirma que:

Não se pode negar que, para se reproduzirem nesses espaços naturais, os pescadores criaram particularidades de relações socioculturais, seja no caso do ambiente marinho, pela edificação de um rico imaginário de relações de solidariedade nos barcos frente aos riscos impostos pelo oceano, de trabalho num espaço extremamente móvel, “infinito” e distante da terra, seja no espaço estuarino, geograficamente limitado e próximo à terra, regido pelo fluxo diário realizado pelo movimento das marés (cheia e vazante) e dos ciclos naturais de reprodução e migração de espécies. (RAMALHO, 2009, p. 26)

Nessa conjuntura, depreende-se que as palavras do pescador e dono de barco Elizeu tem íntima relação com a natureza, mesmo que isso para ele seja explicado como virtude advinda de Deus. O fato dessa afinidade entre homem e meio natural existir nos faz recorrer aquilo que Malinowski (2018) identifica quando trata da interação entre o nativo da Nova Melanésia e sua embarcação:

Para ele, a canoa representa o instrumento poderoso que lhe permite tornar-se senhor da Natureza, capaz de singrar mares perigosos em demanda a terras distantes. Está associada a viagens a vela, repletas de perigos ameaçadores, de esperanças e desejos ardentes... (MALINOWSKI, p. 178)

O autor de Argonautas do pacífico nos apresenta um nativo repleto de sentimentos por sua embarcação, emoções que vão da admiração ao absolutismo em dizer que se pode dominar a Natureza e que isso é possibilitado pela canoa. Contudo, não entendemos que a dominação aqui descrita tenha intenção negativa, ou seja, não se trata de dominar o meio natural para destitui-lo, mas sim dizer que seu barco o leva para encontrar-se com o mar, com

a Natureza, a canoa é então sua aliada nessa aventura que ele, nativo, sabe tão bem prosseguir por conta de suas diversas passagens por essas águas, sua vivência como navegador. Com efeito, essas experimentações o fazem sentir-se altivo e por isso “senhor” dos mares, aquele que conhece os segredos e perigos do mar, saberes trazidos pela parceria entre homem e embarcação.

Contudo, não se pode deixar de considerar aquilo que diz Manuela Carneiro da Cunha e Mauro Barbosa de Almeida (2009) no artigo “Populações indígenas, Povos Tradicionais e Preservação na Amazônia”. Os autores salientam para o fato de que deve-se atentar para a construção do “bom selvagem ecológico”, assim trazem a definição de povos tradicionais como:

Uma categoria pouco habitada, mas já conta com alguns membros e com candidatos à entrada. Para começar, tem existência administrativa: o "Centro Nacional de Populações Tradicionais", um órgão do IBAMA. Inicialmente, a categoria congregava seringueiros e castanheiros da Amazônia. Desde então expandiu-se, abrangendo outros grupos que vão de coletores de berbigão de Santa Catarina a babaqueiras do sul do Maranhão e quilombolas do Tocantins. O que todos esses grupos possuem em comum é o fato de que tiveram pelo menos em parte uma história de baixo impacto ambiental e de que têm no presente interesses em manter ou em recuperar o controle sobre o território que exploram. Mas acima de tudo, estão dispostos a uma negociação: em troca do controle sobre o território, comprometem-se a prestar serviços ambientais (Cunha; Almeida. 2009, P. 3)

Nesse contexto, não se pode definir de forma generalizada todas as populações habitantes da Amazônia como sempre atuando com baixo impacto ambiental ou até mesmo não se pode considerá-las livres de qualquer influência externa. Historicamente, os povos indígenas foram vítimas de muitos “homens brancos” que tentaram negociar e/ou roubar suas terras.

Quando Elizeu, pescador/proprietário da embarcação “Ilha do Sol”, afirma ter um dom para conhecer determinados mistérios do mar, o orgulho que isso traz é perceptível em cada palavra proferida por ele e no entusiasmo com que fala sobre seus conhecimentos guardados na memória a respeito dos específicos espaços no mar onde pode encontrar peixe. Obviamente, isso é possível porque seu barco o levou para encontrar-se com o oceano, com a Natureza, foram, assim como para os nativos da Nova Guiné Melanésia e suas canoas, parceiros durante muitas navegações e isso lhe trouxe saberes que, em sua maioria, sobressaem-se a qualquer formação estudantil, isto é, práticas epistemológicas adquiridas em cada viagem ao mar, em cada práxis necessitada do agir conciso e experiente do pescador/proprietário/comandante.

Verifica-se, até aqui, que a embarcação é para o pescador/proprietário muito mais do que um mero utensílio de madeira utilizado na execução de seu ofício, ela é

fundamentalmente parte do empoderamento que esse sujeito sente ao romper o mar. Essa relação estreita entre homem e embarcação é ainda mais notória quando esse sujeito é além de proprietário, o responsável por fazer a embarcação, isto é, o carpinteiro. Quando estivemos no estaleiro dos Remédios, localizado na Vila Bacuriteua, encontramos o senhor Luís Barroso dos Remédios, que já possuiu 16 barcos, a maior parte feita por ele; e constatamos em sua fala entusiasmada o quanto ser dono de um barco feito por suas próprias mãos o deixava vivamente envaidecido: *Uma coisa que mais eu gostei na minha vida foi possuir barco, desde bem novinho eu tinha... com tudo isso que já me roubaro, mas eu... num largo.... É eu... eu gosto de embarcação, muito.*

Figura 16 – Estaleiro dos Remédios



Fonte: Imagem feita pela autora

A entrevista que fizemos com seu Luís foi direcionada ao fato dele ser dono de embarcação, mas quando perguntamos a ele qual é sua profissão, imediatamente, nos respondeu que é carpinteiro: *Põe carpinteiro, todo tempo com o papai... rapaz, eu comecei com a idade de oito ano com meu pai... eu gostava de tá com ele todo tempo.*

O pai do seu Luís é um reconhecido carpinteiro naval em Bragança, que já fabricou inúmeras embarcações de pesca para a região bragantina e proximidades, por isso mesmo o

nome do Estaleiro que fundou é conhecido popularmente como “Estaleiro dos Remédios”, localizado na Vila Bacuriteua.

Figura 17 - Seu Luís e filhos no “Estaleiro dos Remédios”

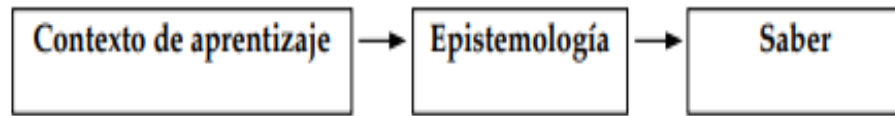


Fonte: Imagem feita pela autora

Dessa maneira, compreendemos que para este carpinteiro e proprietário de embarcação, o saber-fazer foi aprendido com o pai, isto é, a carpintaria naval foi algo naturalmente permeado em sua vivência. Isso nos fez intuir que diversas foram as relações que seu Luís estabeleceu com as embarcações ao longo de sua vida, acreditamos que pelo menos três aqui podem ser referidas: i. Sua vida como criança apreciando o trabalho de carpintaria do pai e, por conseguinte, o ajudando; ii. A adolescência como sujeito desejante daquilo que produzia e iii. Adulto que produz sua própria embarcação e é o capitão dela.

Já falamos aqui, quando nos referíamos aos abridores de letras, que o conhecimento deve ser entendido como a representação do contexto de aprendizagem do saber transmitido (DÉLÉAGE, 2009, p. 72). Na interpretação deste autor, a aprendizagem de determinado saber passa por trajetos que levam em consideração a faixa etária, a confiabilidade e interação entre os indivíduos envolvidos na transmissão de um saber cultural.

Figura 18 – Hipótese de Déléage a respeito dos elementos para a transmissão de um saber cultural



Fonte: Déléage, 2009

Esses elementos de que fala Déléage ocorrem por meio da análise de formas de saber como o mitológico, ritual e científico e que segundo o autor:

permite elaborar un programa de investigación productivo, que concierna a las modalidades de aprendizaje de los saberes culturales más ordinarios y focalizarse sobre sus variaciones no solamente semánticas, sino también epistemológicas. (DÉLÉAGE, 2009, p. 80)

No trabalho com o título “Epistemologia do saber tradicional”, Pierre Déléage (2009) intenta mostrar que o conceito de epistemologia não pode estar limitado ao estudo da ciência e seus métodos. Assim, procura enriquecer as descrições dos conhecimentos tradicionais. Para isso ele faz uma breve investigação sobre a transmissão do conhecimento em três abordagens: conhecimento cultural comum, conhecimento mitológico e conhecimento ritual, mais precisamente o xamânico.

Em suas análises, Déléage (2009) identifica que o saber mitológico está ligado ao contexto de transmissão do conhecimento no que se refere à confiabilidade entre adultos e crianças; e assim se sustenta a crença em determinado mito narrado, como o de Yoshi crido pelo povo Sharanahua, objeto de pesquisa do autor neste trabalho. No que se refere ao saber ritual, este é transmitido por um conhecimento que vai além da representação de histórias narradas, necessita da interação entre mestre e aprendiz. Sobre isso, Déléage (2009, p.77) afirma que: “Ésta se instituye como una iniciación de un maestro a su alumno”.

Posto isso, compreendemos, então, que a noção de mestre está inserida nas mais diversas civilizações, como a que ocorre entre os Sharanahua da Amazônia Ocidental na transmissão do conhecimento sobre o ritual xamânico. Essa forma de transmissão de

conhecimento interativa pode ser observada em outros contextos, como a que verificamos em relação ao conhecimento da carpintaria naval exercida pelo senhor Luís na Vila de Bacuriteua, Bragança, Pará, Amazônia Oriental.

É notadamente imprescindível trazer à tona o trabalho de Denise Gomes Dias Santos (2004) intitulado “Os segredos da arte: os carpinteiros navais do Baixo Sul da Bahia sob um olhar etnolinguístico”. Nesse estudo, a autora faz uma investigação etnolinguística de comunidades de carpinteiros navais no Baixo Sul da Bahia e averigua os condicionamentos socioculturais neste processo. Santos (2004, p. 114) informa que a Arte da carpintaria naval “ainda tem uma certa aura de grandiosidade, de tradição entre os que a praticam, embora lamentem o seu declínio”

No estudo citado, a autora constatou que:

Apesar da situação desfavorável, os Mestres mais antigos ainda desfrutam de prestígio entre os carpinteiros, notadamente os mais jovens. Eles são consultados quando há alguma dúvida sobre um cálculo no graminho ou a construção de uma peça mais importante para a embarcação. (SANTOS, 2004, p. 115)

Essa relação hierárquica observada por Santos (2004) foi vista em nossas visitas e conversas com nosso entrevistado, em que identificamos a consolidada relação com seu pai, o qual já mencionamos aqui ser um reconhecido mestre da carpintaria naval bragantina. A infância de seu Luís foi permeada pela carpintaria naval por meio da interação com seu pai e com o ambiente da carpintaria. E foi nesse espaço ao observar o trabalho de seu genitor, numa relação direta entre mestre e aprendiz, que seu Luís ergueu o saber que fomenta sua profissão de carpinteiro naval. Esse contexto de aprendizagem não deixa de ser ritualístico, pois foram necessários muitos momentos de interação, observação e diálogo entre mestre e aprendiz para o alcance de tal conhecimento.

Victor Turner (2005) em seu livro “Florestas de símbolos” faz uma investigação importante para a Antropologia e conceitua ritual como um sistema de práticas cerimoniais. Na obra, o autor estudou o sistema ritual do povo Ndembu no noroeste da Zâmbia no centro-sul da África e apontou os rituais como “crise de vida”:

O que é, por exemplo, uma crise de vida? Resumidamente, trata-se de um ponto importante no desenvolvimento físico ou social do indivíduo, como o nascimento, a puberdade ou a morte. Nas sociedades mais simples do mundo, e também em muitas sociedades "civilizadas" existe uma série de cerimônias ou rituais destinados a marcar a transição de uma fase da vida ou do status social para outra. Nós, por exemplo, temos o batismo e as cerimônias de formatura: o primeiro para indicar a chegada de uma nova personalidade social à cena humana; as segundas para celebrar o resultado bem-sucedido de um longo e freqüentemente árduo processo de

aprendizado e o lançamento de um novo trabalhador. Estas cerimônias de "crise" não dizem respeito apenas ao indivíduo que ocupa o lugar central nelas, mas também marcam mudanças nas relações de todas as pessoas ligadas a ele por laços de sangue, casamento, dinheiro, controle político e muitas outras formas. (TURNER, 2005, p. 35)

Compreende-se, então, que rito é o autêntico viver dos homens. Está ligado a questões matrimoniais, parentais, maternais, sucesso no trabalho, ou seja, cada etapa vivenciada é marcada por algum rito que marca o acontecimento em nossas vidas e na vida daqueles que nos cercam. Rito é aquilo que vivemos socialmente. O povo Ndembu tem o seu e está presente no culto de caça, culto de fertilidade das mulheres, cultos curativos, dentre outros citados por Turner (2005).

Mariza G. S. Peirano (2000) em “A análise antropológica de rituais” assegurou que: “Mitos e ritos marcariam uma antinomia inerente à condição humana entre duas sujeições inelutáveis: a do viver e a do pensar. Ritos faziam parte da primeira”. Com efeito, entendemos que ritos entrelaçam-se ao viver do ser humano e se estabelecem por meio de ações simbólicas correlacionadas a um sistema de ideias, ou seja, estão ligados ao pensar e agir, ao viver.

Contudo, a autora (2005, p. 6) avisa que durante muito tempo se: “separou heurísticamente os dois níveis: os mitos ficaram associados às representações e os ritos, às relações sociais empíricas”. Assim, não se pode negar a existência de ritos no processo de ensino-aprendizagem da carpintaria naval ocorridos entre o senhor Luís e seu pai, por exemplo.

Ao nos atermos à aprendizagem da carpintaria naval, é oportuno trazer em questão o que diz Laércio Gomes Rodrigues no texto “Estaleiros artesanais: homens e barcos na construção de uma economia das águas”. Neste estudo, o autor trata do trabalho desenvolvido por mestres artesãos nos estaleiros artesanais no município de Santana – AP. E aponta que:

Numa região mapeada de rios, as embarcações são imprescindíveis para a manutenção de comunidades ribeiras. É neste contexto que surge o ofício dos carpinteiros navais onde mestres na arte da construção de embarcações, acumularam uma técnica tradicional, repassada de pai para filho (RODRIGUES, 2011, p. 88)

Nessa perspectiva, o autor nos leva ao entendimento de que geográfica e culturalmente a aprendizagem da carpintaria naval nessa comunidade está intimamente ligada à relação não somente da comunidade com o rio, mas também da necessidade de perpetuação desse saber de pai para filho. No mesmo estudo o autor traz a concepção de Mascarenhas&Peixoto (2009)

sobre o saber-fazer das embarcações Saveiro de vela de içar, embarcação artesanal típica da Bahia de Todos os Santos.

Mascarenhas&Peixoto (2009) comentam que os artesãos da carpintaria naval detêm os saberes da carpintaria naval e:

Os controles dos métodos tipologias, materiais empregados, as ancestrais e rigorosas técnicas, as características (medidas e proporções corretas) e a arte de entalhar madeira [...] foram aprendidas, passadas e acumuladas oralmente e sem registros, de 'pai para filho' até os mestres da carpintaria de nossos dias (MASCARENHAS; PEIXOTO, 2009, p. 88)

Em suma, podemos compreender a estreita relação vivenciada por seu Luís e seu pai na construção do saber-fazer da carpintaria naval. Convém ressaltar o fato de que o estaleiro dos Remédios, onde seu Luís trabalha como carpinteiro, é um estaleiro familiar, ou seja, não só ao seu Luís foi repassada a técnica da carpintaria, mas a todos os outros filhos de seu Mário. Essa questão nos fez ir novamente buscar em Rodrigues (2011) a compreensão de que:

Diferente do que se possa prevê de um olhar reducionista que não consegue abranger a complexidade que se esconde por detrás de uma atividade de trabalho laboral realizada pelas comunidades tradicionais, um olhar multidisciplinar pretende ir mais adiante, tentando perceber as coisas mais a fundo, para além das aparências, abarcando em suas análises as redes de sociabilidade que se constrói a partir de um empreendimento econômico e o valor simbólico representado no produto do trabalho (RODRIGUES, 2011, p. 89)

Quando visitamos o estaleiro dos Remédios, observamos o envolvimento dos outros filhos de Mário (pai de Luís) no trabalho realizado ali. E, apesar de termos entrevistado somente Luís, não deixamos de perceber o ambiente de trocas estabelecido num pedido, numa conversa, num olhar entre os irmãos que ali trabalham. Eles se conhecem, já adquiriram experiência no que fazem, conhecem bem a melhor madeira, o espaço exato da linha d'água para submersão do barco ao mar, o corte, o talhe, as medidas corretas para feitura de uma embarcação.

Entretanto, também se reconhecem em cada embarcação que fazem, demonstram sua individualidade em cada uma, mas não deixam de trabalhar de forma cooperativa. O que estamos tentando dizer aqui é que há no ambiente daquele estaleiro muito mais do que valores econômicos, notamos a integração entre vida e trabalho moldando o saber-fazer daqueles trabalhadores da carpintaria, em que o mestre foi o pai; e eles, os irmãos, os aprendizes. Ali, no estaleiro, é também o espaço onde conversam sobre a vida, seus anseios, sentimentos, é onde estão reunidos cotidianamente trabalhando, interagindo, confraternizando.

Todas essas relações de trabalho, aprendizagem e afetividade construíram o saber de Luís como carpinteiro naval. Notamos isso em cada conversa, em sua fala sucessivamente pontuando o fato de ser carpinteiro, antes de ser dono de barco. Contudo, em algum momento surgiu neste homem a vontade de ser não somente o carpinteiro da embarcação que construíra, mas também de ser seu capitão.

Sabemos que a relação de Luís com as embarcações iniciou-se, ainda na infância, por meio da carpintaria; e na juventude, passou a querer ser dono de uma. Toda palavra deste sujeito nos demonstrava a importância de uma embarcação para ele, a intimidade que experimentou a cada corte de madeira e entalhe para construir aquilo que seria seu.

Essas percepções novamente nos levam a Malinowski (2018, p. 177) na intenção de alicerçar o que inferimos ser uma atmosfera de romance que envolve a vida do Sr. Luís Barroso dos Remédios e suas embarcações, tal como acontece com o nativo das Ilhas Trobriand e suas canoas: “o barco está envolto numa atmosfera de romance, construída de tradições e experiências pessoais. É um objeto de culto e admiração, uma coisa viva que tem individualidade própria”.

Esse clima de narrativas e aventuras foi contado por seu Luís, notamos em sua feição enlevada o quanto cada embarcação que passou por sua vida, cada nome daqueles 16 barcos que citou, tinha um significado e história própria para ele, uns afundaram, outros não foram rentáveis quanto à pesca, contudo ele logo nos respondeu o quanto gosta de possuir barco e que desde jovem essa sempre foi sua paixão.

Habitou-se na sociedade ocidental, progressivamente, automobilística que o jovem moderno aspire ter um automóvel, entretanto para o sr. Luís ter um barco foi seu objetivo desde muito cedo. Podemos inferir, a partir de nossas observações, que este sujeito não queria somente um objeto de trabalho. Acreditamos que almejava sentir-se imponente ao fazer seu próprio barco e a partir de então viver o que quisesse com ele, com aquela máquina construída por suas próprias mãos e que poderia levá-lo para onde quisesse, livre para navegar em mares distantes.

Nosso último entrevistado a ser apresentado chama-se Jovelino, dono da embarcação por nome “Porto Bay”. Muitas questões poderíamos abordar sobre as falas deste senhor, mas destacaremos aqui um pouco de sua história de vida até tornar-se dono de barcos. Seu Jovelino Alves da Silva tem 35 anos e se intitula como pescador, nascido em Bragança, saiu do município para trabalhar no Rio de Janeiro com a promessa de voltar e comprar uma embarcação, e assim fez, trabalhou quase oito anos no Hotel “Porto Bay” no Rio de Janeiro, e quando conseguiu valor suficiente voltou para sua terra e foi em busca de seu sonho de

infância, ter um barco. Por conta disso o nome de sua embarcação não poderia ser outro senão “Porto Bay”.

Figura 19 – Dono da embarcação “Porto Bay” desembarcando para vir ao nosso encontro



Fonte: Imagem feita pela autora

Outra vez, recorremos ao fato de sermos seres desejanter e estarmos inseridos num aparente consolidado capitalismo neoliberal como modelo de globalização. Desde os anos 90, isso nos leva à reflexão de que tais demandas podem envolver o jovem moderno e seus fetichismos. Em *Filosofia da Libertação*, Enrique Dussel (1977, p. 102) conceitua fetichização como: “o processo pelo qual uma totalidade se absolutiza, se fecha, se diviniza”.

Sobre essa questão o autor corrobora que: a totalidade cultural se fetichiza quando a ideologia imperial ou ilustrada elitista aliena a cultura popular (1977, p. 102). Com base nessa afirmativa, podemos entender a façanha de observarmos culturas tradicionais resistindo a toda essa invasão globalizada direcionando os desejos dos sujeitos. A exemplo do dono da embarcação “Porto bay”, que mesmo conhecendo uma realidade atraentemente “moderna” na cidade do Rio de Janeiro sempre quis voltar a Bragança, comprar um barco e ser pescador.

O desejo desse sujeito rompe aquilo que a totalidade prescreve. Essa ação de desejar é analisada na Dissertação “ A Metonímia do Desejo: um estudo etnográfico da clínica

lacaniana em Londrina-PR”, de Maria Carolina de Araújo Antonio. Nesse trabalho, a autora investiga como se dá o conceito de sujeito desejante e afirma que:

Essa concepção apareceu articulada ao processo de constituição de um sujeito desejante, resultante de uma teoria do desejo que caracteriza a falta como um modo de ser do sujeito. Com isso, a psicanálise lacaniana capitaliza certa noção de pessoa que serve como tradução de um código presente na sociedade ocidental capitalista, a saber, o indivíduo autônomo e livre, porém condenado à busca incessante por uma satisfação que nunca pode ser atingida (ANTONIO, 2010, p. 8)

Sob essa égide, a autora confirma que: a psicanálise lacaniana constitui-se como um sistema de pensamento que permite acesso privilegiado às lógicas de sentido e significação que permeiam a organização da sociedade ocidental (ANTONIO, 2010, p. 6). Isso mostra que estamos inseridos em contextos que sempre nos farão desejar, que nos remetem à falta de algo, oriundos das relações estabelecidas com aqueles que nos cercam como pais, professores, mestres, amigos, amores.

É no conflito dessas relações que emerge a desarmonia entre desejo e satisfação, quando a partir de agora deixamos de ser pessoa e nos tornamos indivíduos produzidos pela sociedade ocidental. Na concepção psicanalítica de Jacques Lacan, isso impõe ao indivíduo um processo de *mal-estar* que o fará movimentar-se; utilizando o conceito de *pulsão*, Lacan apresenta o *sujeito desejante*, que nasce da necessidade de se obter aquilo que chama de *objeto a*, compreendido como objeto representante do desejo.

Isto posto, entendemos que o desejo é de fato parte da vivência humana, é ele que impulsiona a humanidade; e mesmo que para Lacan Apud Antonio (2010) isso seja motivo da infelicidade humana, visto que esse desejo nunca pode ser satisfeito, pois jamais se terá o objeto como na primeira vez que o encontrou, sabemos que ele existe em suas formas inicialmente subjetivas e/ou estabelecidas pela sociedade.

No entanto, percebemos que nosso sujeito dono de embarcação conseguiu realizar seu desejo, mas talvez não tenha conseguido a completude e perfeição disso, visto que depois do barco “Porto Bay I” adquiriu mais duas embarcações, “Porto Bay II e III”. Quem sabe esteja procurando a sensação de prazer que um dia pensou em sentir ao possuir sua primeira embarcação.

Nessa circunstância, apreendemos que esse sujeito está inserido numa perspectiva ocidental, entretanto isso não pode ser entendido uniformemente, pois quem somos, onde e como vivemos é extenso e diversificado; e os conceitos eurocêtricos não conseguem alcançar. Porto-Gonçalves (2005), articula que

O fato de os gregos terem inventado o pensamento filosófico , não quer dizer que tenham inventado O Pensamento. O pensamento está em todos os lugares onde os diferentes povos e suas culturas se desenvolveram e, assim, são múltiplas as epistemes com seus muitos mundos de vida. Há, assim, uma diversidade epistêmica que comporta todo o patrimônio da humanidade acerca da vida, das águas, da terra, do fogo, do ar, dos homens (PORTO-GONÇALVES, 2005, p.3)

Mundos e modos de vida que, em Bragança, acontecem, em sua maioria, nas águas, onde nosso entrevistado sempre quis estar, espaço em que agora, depois de 10 anos como pescador/dono de embarcação, vivenciou os maiores feitos de sua vida e constituiu por meio de suas experiências em alto-mar conhecimentos pesqueiros que já o levaram a pescar 210 pescadas somente em uma redada e reconhecer a partir de então os pontos para melhor pescaria, exclusivamente após este fato percebeu que passou a ser visto por sua tripulação como, de fato, encarregado do barco.

Com base em nossas visitas de campo e nas conversas que tivemos nos locais de pesquisa, observamos que encarregado de barco é aquele que a partir da sua experiência com o mar apreendeu sentido aguçado sobre a melhor posição para encontrar cardumes, que sabe utilizar os equipamentos de pesca como rádio, navegador e bússola, entende a profundidade da maré em cada ponto de pescaria, bem como compreende a quantidade suficiente de rede de pesca para cada posição pesqueira. O encarregado possui, de fato, conhecimento empírico que o faz atentar para cada ponto de pesca e assim saber se tem pedra, recifes ou outras estruturas marinhas que possam danificar a rede.

Assim, percebemos que o encarregado consegue estabelecer uma relação ainda maior com a natureza e isso o faz entender a movimentação da maré, da lua, dos ventos e até o cheiro dos cardumes no mar. Seu olhar é sempre atento às aves que circulam em torno de alguma parte da maré, isso não passa despercebido aos olhos do encarregado, carrega sempre significado e, certamente, é sobre peixes, sobre algum cardume específico. Essa relação entre homem e natureza é explicitada por Cristiano Wellington Norberto Ramalho (2011) em seu trabalho intitulado “O sentir dos sentidos dos pescadores artesanais”. Neste artigo, o autor analisa as práticas societárias dos pescadores artesanais da praia de Suape-PE e afirma que:

Há uma complexa educação corporal no mundo do trabalho da pesca artesanal, que explicita um particular modo de vida, momentos de aprendizagem pesqueira e, portanto, de fazer-se pescador através da ampliação e agudeza de um saber sensível, de uma estética pesqueira, cujo contato direto com a natureza aquática exige isso enquanto condição insuprimível do viver nas (e das) águas. (RAMALHO, 2011, p. 316)

Podemos inferir que os pescadores detêm uma sensibilidade a mais, uma percepção que se acentua por meio da prática, em cada ação e reação exigidas no contexto de sua vivência como pescador. Situações que foram narradas pelo entrevistado, acontecimentos que moldaram sua profissão, como o alagamento que sofreu e o fez sentir o tamanho de sua responsabilidade no mar, sua atuação na tentativa de trazer o barco para beira-mar foi fundamental para salvar a própria vida e de seus companheiros, tudo isso necessita do conhecimento preciso da movimentação da maré, da feitura da urna em isopor e da necessidade de tirar a água até que o socorro chegue.

Todas essas circunstâncias o fazem dizer com orgulho que é pescador, resposta nos dada ao perguntamos sua profissão. No decorrer da entrevista, nos explicou sobre o fato de ser também o encarregado da embarcação e de como seu saber-fazer como pescador o levou a ser um capacitado encarregado. Entendemos, assim, que ele é pescador, antes de ser encarregado ou dono do “Porto Bay”. Seu saber-fazer o possibilitou tudo isso.

Para Ramalho (2011):

O saber-fazer pescador artesanal liga-se à edificação de conhecimentos náuticos e pesqueiros, bem como à educação dos sentidos humanos. Fazer-se pescador é, gradativamente, adquirir consciência cada vez mais sofisticada do próprio corpo, de suas possibilidades de aprimoramento, de autocriação. O refinamento cognitivo conecta-se ao próprio refinamento sensitivo, e este àquele – saber sensível que é, ao mesmo tempo, saber intelectual, imaginativo, embora singularidades entre eles sobrevivam sem se opor. Na realidade, tais saberes celebram aproximações e são indissolúveis. Isso tudo ganha mais força pelo fato de ser o pescador uma espécie de artífice, um artesão do mundo aquático. (RAMALHO, 2011, p. 316-317)

Acreditamos ter percebido esse sentimento no pescador, encarregado e dono da embarcação “Porto Bay”. Ele se sente senhor de sua arte, da arte de navegar e encontrar boa posição para jogar a rede e pescar as espécies de peixes que sai a procurar. Seus ouvidos estão sempre atentos a cada sopro do vento, seu sentido incessantemente alerta para todo balanço da maré, tudo nele está voltado para os acontecimentos na natureza. É a doação do artista a sua arte.

Destarte, entendemos que com efeito, os donos das embarcações mantêm com seus barcos uma relação particular e isso se dá mediante os contextos que cercam esta interação, tais como: sua posição de poder (ser somente dono da embarcação), a relação com a tripulação (para aqueles que são, também, pescadores de suas embarcações), relação com o meio natural, com os familiares, religiosidade, lugares e locais onde estiveram. Todas essas conjunturas influenciam diretamente nos nomes escolhidos por estes sujeitos as suas embarcações.

CAPÍTULO 4

NOMES A NAVEGAR: SIGNIFICADO DOS ANTROPÔNIMOS DAS EMBARCAÇÕES

Neste capítulo, iremos conhecer os significados dos nomes das embarcações de acordo com as percepções dos proprietários dos barcos e também dos abridores de letras navais. Levaremos em consideração os estudos de Carvalhinhos (2007) sobre Toponímia e Antroponímia, Harris (2008) no que diz respeito a história dos nomes e Amaral e Seide (2020) a propósito da introdução à antroponímia.

Ao discutir os nomes próprios e suas dimensões epistemológicas Amaral e Seide (2020) mencionam que nomear é:

É uma atividade inerente à espécie humana, portanto, um privilégio dos humanos! Desde os primórdios da humanidade, o ser humano nomeou pessoas, sensações, coisas, espaços como forma de identificá-los, de garantir o pertencimento, de marcar territórios, de imprimir a sua marca a tudo que o rodeia. Assim, os nomes próprios surgem de motivações distintas e obedecem a lógicas históricas e culturais que estimulam, desde a escolha do nome para o filho que nasce, para o novo território conquistado, para a nova propriedade adquirida, para os caminhos terrestres recém-descobertos e percorridos até referentes do espaço físico como elementos da hidronímia, da zoonímia, da oronímia, da hodonímia... (AMARAL; SEIDE. 2020. p. 9)

Nesse contexto, compreendemos que o ato de nomear acompanha a história humana como fator necessário, também, para determinar a posse de algo, de um espaço (um sítio, uma chácara, uma fazenda) ou um objeto (carro, barco, moto). Assim, analisaremos as influências que levaram a escolha dos nomes das embarcações pelos proprietários e também compreender de que forma isso é percebido pelos abridores de letras, responsáveis pela feitura desses nomes nas embarcações.

4.1 Nomes a navegar: o dono do barco escolheu

Ao falarmos sobre significados, imediatamente, nos vem à mente a palavra semântica. No livro “Iniciação à Semântica”, Maria Helena Duarte Marques (1990) traz algumas definições do que pode ser entendido como semântica:

Semântica é o estudo do significado em linguagem, semântica é a disciplina linguística que estuda o sentido dos elementos formais da língua; aí incluídos morfemas, vocábulos, locuções e sentenças (=estruturas sintaticamente completas ou linguisticamente gramaticais) ou ainda, semântica é o estudo da significação das formas linguísticas. (MARQUES, 1990, p. 15)

Sob esse ponto de vista, compreendemos a íntima relação entre semântica e o significado das palavras. Significar uma palavra é, então, dar sentido a ela no mundo inteligível. Sobre isso Larrosa (2002) informa que:

As palavras produzem sentido, criam realidades e, às vezes, funcionam como potentes mecanismos de subjetivação. Eu creio no poder das palavras, na força das palavras, creio que fazemos coisas com as palavras e, também, que as palavras fazem coisas conosco. As palavras determinam nosso pensamento porque não pensamos com pensamentos, mas com palavras, não pensamos a partir de uma suposta genialidade ou inteligência, mas a partir de nossas palavras. E pensar não é somente “raciocinar” ou “calcular” ou “argumentar”, como nos tem sido ensinado algumas vezes, mas é sobretudo dar sentido ao que somos e ao que nos acontece. (LARROSA, 2002, p.21)

O autor evidencia que damos sentido às palavras de acordo com o que somos e ao que nos sucede. Sendo assim, as palavras externadas pela fala e pela escrita partem de um significado advindo daquilo que nos cerca. Partindo desse ponto de vista, podemos compreender que damos nomes às coisas de acordo com aquilo que está ao nosso redor, de acordo com as nossas experiências. Nomear um objeto ou uma pessoa passa a ser entendido, então, como dar significado a isso ou a alguém no mundo compreensível.

Sob essa perspectiva, nos vem à reflexão a relevância do nome para significar tudo que existe no mundo. Assim, fomos ao encontro daquilo que diz Patrícia de Jesus Carvalhinhos e Alessandra Martins Antunes (2007) no artigo intitulado “Princípios teóricos de toponímia e antroponímia: a questão do nome próprio”. No referido estudo, as autoras questionam o seguinte:

Quem pensa usualmente sobre o próprio nome? Quando somos convidados a refletir sobre o assunto, a primeira pergunta que nos advém do questionamento é: o que é o nome, e para que serve? Saindo de nós mesmos para a realidade circundante, a mesma pergunta pode suceder: por que os objetos e os lugares têm nome, e para quê? Qual o seu motivo? (CARVALHINHOS; ANTUNES. 2007, p. 109)

Os questionamentos feitos pelas autoras se aplicam a esta pesquisa pelo fato de estarmos aqui investigando, justamente, o significado dos nomes de um objeto específico, as embarcações. Então, saber o motivo pelo qual se nomeia um barco com aquele determinado nome é o que nos interessa.

Carvalhinhos e Antunes (2007) se aprofundaram na investigação dos nomes próprios, entretanto, nos trazem algo historicamente importante para falar dos nomes e suas ocorrências:

A questão do nome sempre foi palpitante por problematizar alguns temas como a relação semântica entre um objeto e sua denominação, e a referência entre o objeto, o conceito e a forma da palavra. Estas questões já eram formuladas na Grécia, e o gramático Dionísio, o Trácio, no século II a.C., quando da sistematização da primeira gramática do mundo ocidental, já descreveu o *onoma*, pois naquele tempo

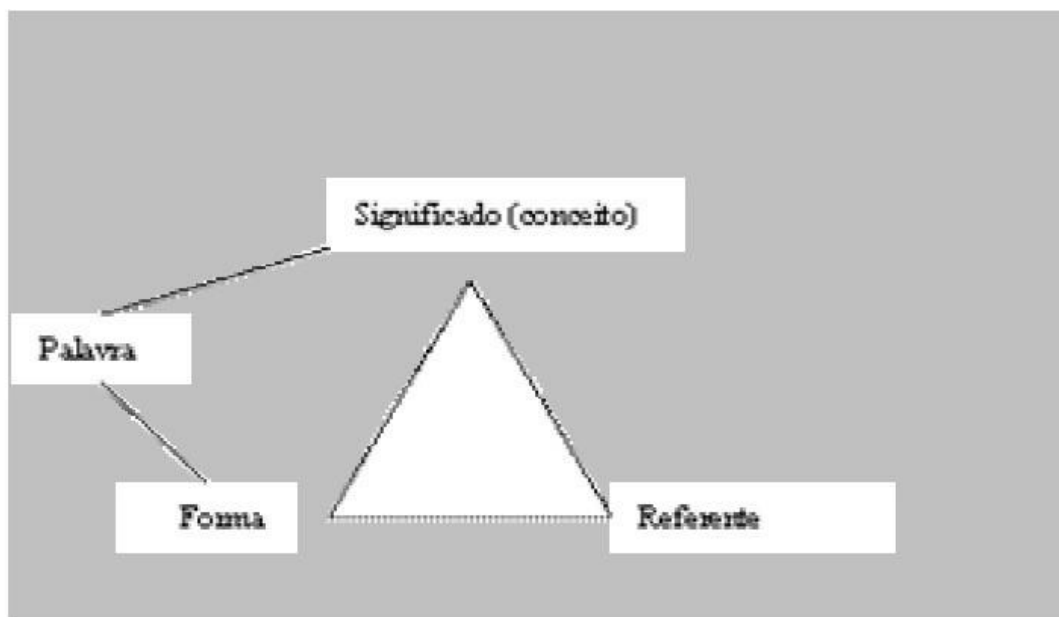
não existia o conceito de nome próprio como conhecemos atualmente, em oposição ao nome comum: a definição de *onoma* abarcava ambos por se referir a denominações de seres individuais, atividades humanas e objetos. (CARVALHINHOS; ANTUNES. 2007, p. 110)

Nesse contexto, entende-se que o nome parte de uma proposição classificada, inicialmente, como *onoma* que nomeava objetos, ações e seres. As autoras (2007, p. 112) salientam ser possível constatar que: *o nome nasce da relação semântica que se estabelece entre o objeto e sua designação.*

Sobre onomástica, as autoras (2007) mencionam que no Brasil usa-se o termo **Onomástica** para referir-se à parte de Linguística que se dedica ao estudo dos nomes próprios.

Dessa maneira, trazem o quadro abaixo para esclarecer que em Onomástica é necessário trabalhar com o contexto (o referente) para, muitas vezes, poder-se recuperar o significado do nome, estabelecendo o seu percurso gerativo. (CARVALHINHOS; ANTUNES. 2007, p. 113).

Quadro 4 – Triângulo semiótico, de 1923



Fonte: Carvalhinhos; Antunes, 2007.

Partindo da perspectiva com relação à necessidade social de classificar os nomes de acordo com seus referentes, é que chegamos à Toponímia e Antroponímia, classificadas pelas autoras como estudo dos nomes locais, ou *Toponímia*, na qual se inclui igualmente o elemento líquido (rios, lagos, etc.), e outros produtos da natureza, como árvores, penedos, que dão

frequentemente nomes a sítios (a *Toponímia* é, pois, Onomatologia geográfica); e estudo dos nomes de pessoas, ou *Antroponímia*. A esse respeito as autoras reforçam que:

Sobre a relação entre toponímia e antroponímia, podemos perceber que se atualmente em nossa sociedade existem nomes adequados às pessoas e aos lugares, antigamente não havia, necessariamente, essa “separação”. Na Antiguidade, muitas vezes o nome que o indivíduo recebia era, de acordo com a cultura, a mesma designação para um animal, um herói, um objeto: funcionando como um “amuleto”, o nome poderia atrair bons fluidos e repelir espíritos malignos. (CARVALINHOS; ANTUNES. 2007, p. 113)

O acontecimento descrito pelas autoras em referência à nomeação de objetos com nomes de indivíduos não ficou de todo no passado, visto que na contemporaneidade tornou-se cultural, sobretudo, nas regiões pesqueiras do país o batismo de embarcações com nomes de pessoas.

Nesta perspectiva, buscaremos a partir de agora evidenciar os tipos de antropônimos analisados por esta pesquisa, tais quais: **nomes próprios de pessoa, nomes de lugares e fenômenos da natureza.**

O dono de barco e também pescador Elizeu, nosso entrevistado nesta pesquisa, antes de ser dono da embarcação “Ilha do Sol” foi proprietário do barco “Aline” juntamente a um ex-sócio que batizou o barco com o nome da filha:

Esse nome Aline ele veio... ele veio... do nome da filha dum sócio meu entendeu?! Esse nome... Esse barco... o... o rapaz construiu, colocou o nome da filha dele, entendeu?! Aí eu entrei, comprei a parte, dei a metade, aí ficou Aline... porque tava dando sorte... (risos) É... Depois eu quitei a outra parte, aí eu não troquei o nome, deixei.

Assim como ocorrido com o sócio de Elizeu, o proprietário e abridor de letras (e carpinteiro naval) Luís dos Remédios nomeou o seu barco com o nome do filho, uma homenagem a seu último herdeiro chamado “Jonas”:

Só tem um barco que eu butei o nome “Jonas” por causa de um derradeiro filho meu, o nome dele é Jonas né?! Aí eu butei Jonas, pintei ele todinho de preto, todinho de preto (risos)... E foi o barco que me deu mais sorte.

Percebe-se que há nos dois relatos citados acima uma espécie de crença de que ter escolhido o nome em referência aos filhos trouxe bons fluidos para as embarcações. Essa situação dá a entender uma relação semântica que Carvalinhos apresenta como de *segunda mão*, visto que não há uma relação direta entre o significante e o indivíduo do qual o nome

adveio, mas sim entre o significante e o conceito, ficando o indivíduo atrelado a esta relação, apenas, mas não fazendo parte dela diretamente. (CARVALHINHOS; ANTUNES. 2007, P. 113).

A ideia de que um nome pode remeter à possibilidade de bonança para a embarcação se notou, também, ao conversarmos com o dono do barco “Porto Bay”. Contudo, não mais em relação a nomeação em referência progênie, mas sim em razão de um local específico:

Foi o... o... Lá donde eu trabalhava... Hotel onde eu trabalhava nu Rio... Aí... tudo que eu... que eu adquiri foi graça ao meu trabalho lá onde eu trabalhava... Todo final de semana era bom... Tinha muita conversa com cliente, era muito bom... Foi muito bom pra mim lá... Aí veio butar o nome através disso né?!

No que se refere à embarcação “Porto Bay”, verifica-se que o referente mudou. E na classificação onomástica isso adentra a Antroponímia por meio da função de etiquetar aquilo que o nome designa. Sobre isso buscamos ainda em Carvalhinhos (2007) as seguintes elucidações:

Fica, aqui, evidente a posição de se considerar o nome próprio uma etiqueta, no sentido que, atualmente (em nossa sociedade), não existe uma relação entre o significado do nome e o ser designado. Pode-se considerar, teoricamente, que um nome seria adequado a designar tanto um lugar quanto uma pessoa ou um objeto, *se não fossem os estereótipos sociais*. (CARVALHINHOS; ANTUNES. 2007. P. 115).

Contudo, observamos que no caso da embarcação “Porto Bay” há uma relação de significado entre nome e o ser designado que é dada de maneira afetiva pelo proprietário do barco por conta da referência ao local onde trabalhou.

Continuemos a falar sobre as escolhas dos nomes das embarcações aqui referidas. O barco “Ilha do sol”, como o proprietário informa, foi comprado já com este nome e assim continuou em razão do dono considerar exitosa tal alcunha:

O meu... É Ilha do sol... É porque quando eu adquiri esse barco já tinha esse nome... Já tinha é... Aí eu só... Só continuei... Tava dando tudo bem (risos)... Aí eu deixei né?! E deu certo até hoje... Acho que ele vai me iluminando mesmo né?! Que nem o sol... (risos)

Verificamos que “Ilha do sol” trata-se de um apelido do nome de algumas cidades brasileiras, tais como a localizada em Santa Cruz da Cabralia, na Bahia, situada na costa da chegada dos portugueses em 1500; e a que localiza-se no interior da Baía de Guanabara, em São Gonçalo no Estado do Rio de Janeiro.

Se nos atermos ao fato de que, historicamente, os nomes se constituem mediante o ambiente dado no seu processo de formação, poderemos ir buscar em “Uma história de nomes: a alcunha, o primeiro nome e o apelido no Pará”, de Mark Harris (2008), elucidações significativas sobre como isso, de fato, ocorre. O autor chama atenção para três tipos de práticas de atribuição de nomes no Pará:

A primeira é “Eduardo Angelim”, que é a combinação de um primeiro nome e uma alcunha (neste caso significa uma espécie de árvore de madeira rija que adquire uma bonita cor matizada quando é cortada), que era típico das pessoas famosas no período colonial tardio e imperial (e depois, lembremo-nos de Ant3nio Conselheiro, o chefe dos Canudos no in3cio da d3cada de 1890). A segunda 3 “o estrangeiro [ou portugu3s] Rodrigues”, um agrupamento de um nome pessoal (neste caso um *nome de fam3lia* mas que tamb3m podia ser um *nome de baptismo*) e um etn3nimo. A utiliza33o de uma identidade 3tnica revela aqui uma dimens3o importante do nosso tema, criando nomes mais espec3ficos e de maior significado para aqueles que os usam. A terceira pr3tica de atribui33o de nomes 3 a invoca33o dos dois chefes 3ndios h3 muito desaparecidos, Ajuricaba e Anaga3ba, famosos pela sua resist3ncia 3 presen3a colonial portuguesa na Amaz3nia. Estes nomes 3nicos faziam parte de uma tradi33o de refer3ncia e auto-refer3ncia por parte daqueles que operavam 3 margem da sociedade colonial e, por vezes, at3 fora dela. Os seus nomes solit3rios e n3o portugueses indicavam o seu poder singular para amea3ar e minar a hierarquia colonial. (HARRIS, 2008, P. 2)

Observa-se que ocorre na nomea33o do barco “Ilha do sol” ocorr3ncia parecida ao ir buscar nos elementos da natureza refer3ncias para nomea33o da embarca33o a que, de in3cio, Harris (2008) ressalta ao tratar do nome Angelim.

Na embarca33o por nome “Maresia”, de propriedade do senhor Melquizedeck, a refer3ncia ao meio natural tamb3m foi percept3vel:

3 por causa do mar... Dessa rela33o com o mar... Trabalhamo com isso, n3s vivemos aqui em frente ao mar... Ent3o, tem tudo a ver o nome, por causa da nossa atividade que 3 pesqueira, a3 maresia tem tudo a ver.

Situa33o semelhante ocorreu ao entrevistarmos o propriet3rio de embarca33o Lu3s dos Rem3dios. O entrevistado nos contou que estava construindo sua nova embarca33o e j3 tinha escolhido o nome para sua nau, cuja identifica33o ser3 “Cabo Leste”:

J3, j3... Cabo Leste... Porque eu gosto desse nome... Eu gosto porque a gente t3 no mar n3?! A gente t3 no mar... A3 t3 olhando a b3ssola n3?! E l3 tem Norte, Sul, Leste... A3 j3 botei n3?! A gente tando no mar, a gente v3 tudo... D3 o vento Leste, d3 o vento Sul... A3 a gente j3 se baseia... A3 vou botar o nome de Cabo Leste.

Pode-se compreender que as motivações que levaram o dono da embarcação a escolher o nome Cabo Leste para seu barco têm relação significativa com a sua interação com o mar e com os acontecimentos da navegação. Os sentidos advindos da relação com o meio natural são, notoriamente, percebidos nas duas situações descritas acima (Embarcação Maresia e embarcação Cabo Leste).

Não obstante, não é o que propriamente ocorre quando Harris (2008) menciona o nome de Eduardo Angelim, visto que não se sabe de forma evidente da proximidade do cabano com a árvore em que buscou-se a referência de seu nome. Infere-se que tal alusão se dá muito mais pelo significado do nome Angelim (árvore de madeira rija).

Nesse cenário, continuemos a refletir acerca dos nomes das embarcações e de que outras maneiras essas referências podem ocorrer para que se identifique uma nau. No livro intitulado “Nomes próprios de pessoa: introdução à antroponímia brasileira”, os autores Eduardo Tadeu Roque Amaral e Márcia Sipavicius Seide (2020) discutem as dimensões dos nomes próprios, condensando diferentes abordagens epistemológicas, históricas e ideológicas sobre o estudo desses nomes.

Uma dessas extensões diz respeito ao emprego do nome religioso. Os autores explicam que:

O nome religioso é aquele empregado por membros de comunidades religiosas em lugar do nome civil. Aplica-se a diferentes religiões e possui, por esse motivo, normas diferenciadas para sua escolha. (AMARAL; SEIDE. 2020. p. 92)

Isso se aplica a distintas ordens, tal como ocorre com as embarcações que são nomeadas por seus proprietários de acordo com suas vivências, religiões, costumes e crenças. Um dos barcos de Luís do Remédios, pode aqui ser trazido como exemplo:

Eu possuí foi muito... Tinha o “Deus me ajude”... Esse barco foi muito bom pra mim... Ele marcou minha vida porque me deu muita produção... Eu acho que isso tem a ver sim (referindo-se ao nome) porque tem Deus no meio né? Aí eu dei esse nome ... (Risos) ... Porque eu tive um outro barco que o nome era “Las Vegas”... Eu gostava muito daquele barco, fiz ele todinho, mas com um ano no mar, ele se alagou lá fora... Graças a Deus não morreu ninguém... Mas me deu muito prejuízo, acabei tudo que eu tinha.

Observa-se que o entrevistado informa que a razão de ter nomeado o barco com aquele determinado nome se dá por conta de questões religiosas. Além disso, percebe-se que a embarcação é marcada como de posse de seu Luís, justamente, em virtude dessa nomeação, ou seja, é a sua religiosidade que o faz especificar o objeto. Nesse viés, faz-se oportuno mencionar o fato de que, precisamente, o barco que não trouxe sorte ao seu Luís era o que

tinha o nome de Las Vegas, nome relacionado a cidade popularmente conhecida por jogos e vícios.

Ademais, o entrevistado Luís do Remédios nos falou que alguns nomes, das 16 embarcações que teve, retirou de um livro o qual consultava; e, ao ver as imagens de determinados lugares, definia o nome para o barco que acabara de construir:

Os nome tudo eu procuro né?! Eu fico procurando... Eu fico olhando num livro que eu tenho aqui e olho os nome, as imagem... A Xiita foi um barco que eu tive por causa do lugar... A Xiita eu peguei porque tem um país, uma cidade aí pra fora que é Xiita né?! (Referindo-se ao povo mulçumano Xiita) Pode vê... (risos) Foi mais por causa da cidade, da capital, não foi nem por causa do animal né?! (Referindo-se ao Guepardo ou Chita) Eu fico olhando os nome e aquele que eu acho mais diferente, mais bonito de falar, aí eu coloco.

Nessa circunstância, entendemos que o proprietário de barcos acima recorre a um topônimo para nomear sua propriedade. Sobre isso trazemos novamente as afirmações de Carvalhinhos e Antunes (2007) a respeito da relação semântica ser de segunda mão, visto que não há uma relação direta entre significante e significado, servindo o nome apenas para etiquetar uma pessoa ou lugar. Os autores asseveram que:

Se não houvesse, portanto, o que podemos chamar de *estereótipos sociais*, um nome seria da mesma forma adequado para referir-se tanto a uma pessoa quanto a um lugar. Alguns autores consideram o nome (sobretudo o antropônimo) uma mera etiqueta, sendo, deste modo, absolutamente vazio de sentido. Não obstante, soa estranho quando conhecemos alguém cujo nome é considerado incomum – sobretudo no caso de nomes cujo significado seja transparente: Mel, Amora, Sol, Lua... estes são nomes aceitáveis, mas, mesmo estando vetados por lei os nomes que causem constrangimento aos portadores, ainda atualmente há casos de nomes que se enquadram nesse quesito. (CARVALHINHOS; ANTUNES. 2007, p. 113)

De acordo com Carvalhinhos e Antunes (2007) há nomes considerados “excêntricos”, os quais são esvaziados de sentido e que soam estranhos quando são ouvidos, isso porque dizem respeito ao fenômeno denominado como esvaziamento semântico. De fato, não há uma relação entre o referente (Xiita-povo mulçumano) e a embarcação do seu Luís (Xiita), a nomeação ocorre em razão somente da escolha do proprietário por conta daquilo que lhe agrada os ouvidos, pela beleza sonora do nome em questão.

O abridor de letras Luís dos Remédios em todas as conversas salientava o fato de já ter possuído muitas embarcações (16, para ser mais exato). Todos esses barcos foram construídos e nomeados por ele como, orgulhosamente, falava. Os nomes dos barcos tiveram, em sua maioria, se originado de livros e revistas consultados pelo abridor, mas alguns vieram de

outras influências (como o barco Jonas em homenagem a seu filho ou o barco Kubanacan em referência a novela que assistia).

Nesse viés, fomos buscar na fala desse entrevistado outra ocorrência para a nomeação de uma dessas embarcações:

Teve outro também que marcou a minha vida... Foi o “Divino Mestre”... Ele era bom, me dava muita produção também... Eu butei por causa de Deus... Porque quando eu saio daqui, eu mesmo, no meu barco, eu entrego tudo nas mãos de Deus... Porque eu só confio em Deus... Tem gente que gosta né?! De outros nomes... Mas eu não! Porque quando eu tô no meu barco, eu só confio em Deus, eu entrego tudo na mão de Deus, o que ele fizer, tá feito.

Cabe, aqui, pontuar aquilo que destaca Guérios (1973) sobre a origem dos nomes. O autor menciona o fato de que os nomes refletiam a cultura de um povo. Dessa maneira, cita como causa para a origem desses nomes influências de ordem:

Históricas, políticas e religiosas: Desde os povos mais antigos (gregos, hebreus e germânicos entre outros vários), os pais buscavam a proteção divina para seus filhos. Com o advento do cristianismo, a tendência de dar nomes divinos prosseguiu, agora sob a forma de homenagem aos santos e santas da Igreja Católica. Quanto à motivação política, reflete-se nesta escolha o entusiasmo e admiração, por parte dos pais, a personagens políticas em evidência num determinado momento — e sua relação com o poder.

Circunstâncias, lugar e tempo de nascimento: particularidades físicas ou qualidades morais. Respectivamente, Agripa ou Agripino, nome dado à “*criança que, no parto anormal, apresenta primeiro os pés*”; Libânio, “*nascido no Monte Libano*”; Lucius/Lucia, “*o que ou a que nasceu à luz do dia, ou ao romper d’alva*”; Aurelius/Aurelianus, “*da cor do ouro*”, e Bruno, “*o de olhos e cabelos escuros*”; Astolfo, “*impetuoso, violento como o lobo*”.

Nomes relativos a profissões, como Cavalcante (*cavaleiro*) e Jorge (*agricultor*).

Nomes curiosos ou excêntricos, de formação atípica, e difícil compreensão: Edeluz (“*espírito de luz*”) e Damores, entre muitos outros. Dauzat propõe mais dois elementos nitidamente presentes no ato de nomeação: o *fato conservador*, que leva à perpetuação de certos nomes de família (isto é, determinado nome passaria a ser “tradição de família”), e também as *influências da moda*.

Partindo dessa conjuntura, compreende-se que o nome “Divino Mestre”, dado por Luís a sua embarcação, se insere na primeira perspectiva de Guérios (1973), visto que há influência religiosa na nomeação do barco, ainda que não seja em referência a santos ou santas da igreja

católica como referido pelo autor. Mesmo assim, percebemos nas palavras de Luís que o nome “Divino Mestre” é dado para proteção religiosa em referência a Deus.

Outro aspecto importante a ser destacado é o fato de que a nomeação da embarcação acontece em virtude do escudo divino para o objeto, bem como ocorre quando um pai nomeia o filho com nome religioso para protegê-lo, situação retratada por Guérios (1973) a respeito das influências religiosas.

4.2 Nomes a navegar: o abridor de letras pintou

Os nomes das embarcações são escolhidos pelos proprietários, mas são pintados pelos profissionais identificados como abridores de letras navais. Esses trabalhadores nos revelaram que não manifestam sua opinião sobre o significado do nome, visto que isso parte da escolha do dono do barco. Contudo, têm percepções significativas sobre esses nomes.

Ao perguntarmos ao abridor de letras Inaldo sobre o nome que mais marcou sua profissão, o trabalhador nos falou que:

Eu acho que foi uma que até hoje eu lembro mesmo que eu fiz (risos)... Canção Nova... Foi... É o nome da embarcação do rapaz ali... Eu achei assim... um pouco... Porque tem muitas pessoas que faz... bota os nome dos seus barco, põe o filho, põe o nome do filho, esposa... Eu achei interessante essa da Canção Nova, mas aí... Cada um com o seu... Cada um escolhe o nome né?! (risos)... Porque muitos dos proprietário escolhe os nome, costume colocar os nome dos filhos, às vez ainda tá na barriga... Aí diz: ah! Futuramente vou colocar... Nome de pessoa né?! Mas como eu falei essa da Canção Nova né?! Essa foi a que me trouxe assim uma coisa porque a gente espera muitas coisas né?! Porque a gente vê aí como a vida de pescador é complicado lá fora... Então tem que botar uma coisa assim... Eu penso assim... Tem uns que são “navegando com Deus”... É um nome que nos chama mais atenção.

Sobre essa complexidade de que fala o abridor de letras, Diegues (1999, p. 371) explicita que: “As comunidades marítimas se constituem pela prática da *gente do mar* num ambiente natural marcado pelo risco, pelo perigo e pela instabilidade”. Isso quer dizer que a interação entre homem e mar se dá empiricamente e disso resultam práticas, saberes e culturas.

Além disso, o autor aponta no artigo A Sócio-Antropologia das Comunidades de Pescadores Marítimos no Brasil (1999, p. 372) que o pescador mantém com o mar uma relação muito particular e que isso pode ser evidenciado pela variabilidade de culturas que marcam esta relação: “Entre os vários aspectos que constituem o *particularismo* da gente do mar sobressaem os aspectos simbólicos, mágicos e rituais de que se reveste, em muitas

culturas marítimas, a relação homem/mar”. Tal compreensão deixa claro que essa relação é marcada por incertezas:

Dadas as incertezas, os imponderáveis climáticos e de mercado, cria-se entre a sociedade dos pescadores uma psicologia particular e um certo apego à vida do mar, que dificulta sua inserção em terra. O contrário da *sorte* é o *fracasso*, como pertencente a um contexto indefinido que começa onde termina o controle da realidade marítima. (DIEGUES, 1999, p. 373)

Partindo desse pressuposto, compreende-se, então, o estranhamento de Inaldo ao assinalar que o barco deve ter um nome que externar significado com sentido relacionado à proteção marítima, por isso entende que os nomes de cunho religioso podem trazer esse amparo, isso porque tal proteção pode, por conseguinte ser sinal de fartura. Entretanto, faz-se oportuno mencionar o fato de que o abridor não esboçou nenhum conhecimento sobre o fato de que o nome Canção Nova trata-se de uma entidade religiosa católica.

A luz de Amaral e Seide (2020) buscamos uma explicação sobre conotações em que os autores atribuem esse acontecimento aos nomes próprios, mas também a outros nomes:

As *conotações*, tanto de nomes comuns como de nomes próprios, seriam compreendidas como um significado segundo, que pressupõe um significado primeiro. No caso dos nomes próprios, o significado segundo seria acrescido ao significado primeiro, estabelecido pelo *predicado de denominação*, conforme explicado no capítulo anterior. No exemplo *Um Mohamed não pode ser francês*, extraído de Gary-Prieur (1994, p. 53), a conotação do nome *Mohamed* seria ‘ser árabe’. De acordo com a autora, nada impede, no plano referencial, um Mohamed ser francês, mas o que ela deseja destacar é que o nome carrega um (ou mais) significado(s) (as *conotações* ou propriedades atribuídas ao nome enquanto unidade formal), culturalmente associado(s) a ele. (AMARAL; SEIDE. 2020. p. 170)

Nessa conjuntura, compreendemos que as conotações são significados direcionados aos nomes que podem alcançar mais de um sentido, e isso não se dá pela compreensão que se tem, a priori, do que seria o significado, mas sim pela relação entre significados, dados num momento posterior, isto é, há uma relação nessas significações, nas conotações que um nome pode alcançar. Entende-se isso no exemplo acima, visto que há uma relação entre *Mohamed* e “*ser árabe*”.

Contudo, não percebemos uma relação conotativa no nome citado pelo abridor de letras, ou seja, não há uma interação entre Canção Nova (comunidade católica brasileira) e a embarcação “Canção Nova” mencionada por Inaldo. Há sim significados associados ao nome do barco e isso se dá em virtude de questões religiosas.

Em nossa conversa com o abridor de letras Inaldo, ele nos falou sobre a importância do nome da embarcação em sua opinião:

Porque tem que ser coisa assim né?! Que nem como eu falei inda gora... Porque tem uma que... Falando na embarcação... O rapaz mandou fazer uma e mandou eu pintar o nome... Eu num achei muito legal o nome da embarcação... Era “Putinha de luxo”... Aí ele mandou fazer o nome e disse: Não! Porque ela carrega todo mundo... Eu achei... Porque tem muitos nome que...Poxa... A pessoa podia colocar... Que nem esse da Canção Nova que eu fiz... Eu já fiz muito assim... Também já fiz com nome de peixe “Tubarão”, vários nomes... Mas esse aí... Eu fiz, mas eu não achei legal não... Achei feio, parece uma ofensa, não achei legal não. Mas eu tenho que fazer porque é ele (se referindo ao dono do barco) que tá mandando.

Nesse cenário, observamos que o abridor traz um valor moralizante para o nome da embarcação quando diz que em sua percepção considera “*Putinha de luxo*” ofensivo. Ele não nos falou a quem se estaria ofendendo por meio dessa alcunha, mas pelo seu desconcerto ao falar sobre essa determinada embarcação, compreendemos que, com efeito, aquele nome marcou sua profissão, pois afetou seus valores morais.

Outrossim, entendemos que Inaldo rejeita o nome “Putinha de luxo”, pois acredita que a embarcação utilizada na pescaria deveria receber uma denominação relacionada a algo divino ou religioso, como retratou a respeito do barco “Canção Nova”.

Segundo Amaral e Seide (2020):

No exato momento em que um nome é criado, existe uma correspondência entre o que se pensou sobre o objeto designado e aquilo que o nome expressa, mas logo após este ato de criação, a cada uso linguístico, o nome passa a representar o que o usuário do idioma representou naquela instância, o que gera o desajuste entre nome e coisa, distanciamento que faz com que a palavra criada se torne, verdadeiramente, um signo. (AMARAL; SEIDE. 2020. p. 162)

Diante disso, podemos entender que a criação de nomes estranhamente escolhidos não parte de uma ação aleatória, visto que há uma ideia por detrás dessa escolha. Isso foi percebido na fala de Inaldo ao mencionar o proprietário do barco dizendo que a embarcação carregaria muitas pessoas, ou seja, essa foi a ideia do proprietário sobre a embarcação em justificativa ao nome selecionado.

Contudo, o nome não se movimenta e a ideia sobre aquele determinado objeto que fez surgir o nome, naquele momento específico, se distancia do que verdadeiramente o objeto pode significar. Esse acontecimento traz o que Amaral e Seide (2020) mencionam como desajuste entre nome e coisa.

Outra questão interessante é o fato do entrevistado lembrar daquele nome (Putinha de luxo) ainda em dias hodiernos pelo fato, sobretudo, da valorização que dá ao trabalho que faz:

Eu já até expliquei pra você né?!... (Risos) Porque eu digo assim... As pessoa vai... Copiá... Que nem o dono queira né?! Às vez ele diz assim: Faz o nome do meu barco... da minha embarcação... é isso... eu tenho de fazer... é ele tá mandando

(risos)... Porque eu... às vez... Eu faço o rascunho antes... por causa pra letra ficar igualmente, tamanho numa pa outra... o distanciamento... A gente tem de fazer o rascunho... A gente tem de medir todos... pra dá certo no espaço que vai fica a letras sabe?! Então a gente tem de rascunhar primeiro, medir com a trena pra dá tudo certinho... Aí já encontrei muitos nomes estranhos... E muitos... Mas esse aí foi o pior... Tive todo esse trabalho pa fazer um nome desse (referindo-se ao nome “Putinha de luxo)... Até hoje eu me lembro disso (balançou a cabeça mostrando-se descontente).

Nessa conjuntura, observa-se que o abridor de letras considerou o nome da embarcação uma forma de desvalorizar seu trabalho, o qual demanda ações específicas, dotadas de arte, métrica, precisão artística. Isso nos fez ir buscar em Harris (2008) o fato de que a nomeação se dá, historicamente, em decorrência de preceitos sociais, visto que no século XVIII os índios foram nomeados não se sabe se por escolha ou atribuição daqueles que dirigiam o país na época. Houve, então, aquilo que o autor explica como uma subdivisão dos índios:

Estes índios *principais* eram os líderes políticos reconhecidos pelos seus respectivos grupos; por vezes havia vários numa só vila. Os portugueses eram hábeis em manter estas posições numa família nobre de índios, pelo que um filho herdava com frequência a função do seu pai. Os *relatórios* da segunda metade do século XVIII incluem *índios nobres*, como eram conhecidos, bem como todos os outros; até mesmo as suas contribuições na produção colectiva de bens a enviar para Belém, uma vez que a cada pessoa cabia uma parte das operações. (HARRIS. 2008, p. 8)

O autor afirma que isso, factualmente, implicou nos nomes atribuídos aos índios, o que resultou em estratos sociais (presentes hodiernamente) manifestados através dos nomes.

Existia uma clara divisão entre as duas classes de índios no que dizia respeito aos seus nomes. Os índios nobres obtinham nomes como Mendonça Furtado, Carvalho e Melo, ou outra qualquer dupla conjugação de nomes portugueses como Melo e Souza. Os índios mais “humildes” conservavam os seus dois primeiros nomes ou tinham um apelido do género Ferreira, Pereira, Monteiro, Santos, Silva e por aí fora... Deste modo, os apelidos do final do século XVIII passaram a reflectir estatutos sociais. Quanto mais poderosa uma pessoa fosse, mais essa condição seria revelada no seu nome oficial completo. Não se podia dizer, *nesta altura*, que o nome legal completo se encontrava despido de “essência”. (HARRIS. 2008, p. 8)

Nessa perspectiva, verifica-se que os nomes que algo ou alguém recebe podem estar entrelaçados à coisa denominada manifestando sua categoria social. Da mesma forma, no que se refere aos apelidos isso também ocorreu; e assim como o nome de Eduardo Angelim em referência à árvore de madeira rija, outros nomes também foram conferidos de maneira inventiva e variada.

Outros dos que se envolveram em lutas vieram a ser conhecidos pela sua bravura e capacidades específicas. São suficientes dois exemplos do - interior do Pará: Miguel

Apolinário Maparajubá e Firmeza, e Bernardo Perreira de Mello Genipapo. Estes dois homens eram ambos comandantes gerais de uma força rebelde estacionada num forte conhecido como o Ecuipiranga, perto de Santarém. Escreveram várias cartas, das quais muito poucas sobreviveram, subscrevendo-se da forma que aparece indicada atrás. Maparajubá é, tal como Angelim, uma espécie de árvore que produz uma madeira muito rija. Isto é confirmado pela segunda alcunha, Firmeza. Num censo militar de Santarém feito em 1831, o seu nome foi escrito como “Miguel Apolinário” (Bernardino de Souza 1874-5).⁸ Genipapo é a tinta preta produzida pelo fruto do mesmo nome que era usada para pintar corpos e rostos. Nos homens, os desenhos conferiam o estatuto de guerreiro, em especial entre os Mundurucu que viviam perto de Santarém. (HARRIS. 2008, p. 9)

Harris (2008) designa estas alcunhas pessoais como *noms de guerre* (nomes de guerra), ou seja, nomes que foram dados em decorrência de características que misturavam nome, reputação e estatuto e eram uma forma deliberada de promoção pessoal. O autor ressalta que as pessoas do Pará exercem um considerável controle sobre os seus próprios nomes e a forma como devem ser usados.

Dessa forma, infere-se que o nome da embarcação (putinha de luxo), ao qual o abridor de letras Inaldo não se sentiu contente em ter pintado, traz consigo uma estratificação social. Contudo, ao contrário do que ocorria com os nomes de guerra no século XVIII, o nome dado à embarcação não revela ascensão social.

Nesse contexto, convém trazer à discussão a fala do abridor de letras Naldo Guimarães, trabalhador do Porto do Lobato. Esse entrevistado, ao nos contar sobre a importância do nome da embarcação, disse que a designação tem relevância para além da arte ou classificação social, visto que sua proeminência é também documental:

Com certeza... É tudo no documento do barco... Tudo é... A maioria dos barco tem documentação entendeu?! Aí tem o número... Tem o nome do barco... No documento... Aí tem a inscrição, aí tem que ter a zona que é daqui né? A zona 17 que é daqui do Pará... Só que... É daqui de Bragança... Só que tem uma coisa errado porque aqui não tem Capitania entendeu?! Aí muita gente quer colocar: Bragança-Pará... É só que aqui não tem Capitania, aí já... Já... Aí já põe Belém-Pará, entendeu?! Porque lá... Só tem Belém, entendeu?! Aí... Põe a zona... Põe a zona 17, aí põe o número da inscrição bem do lado aonde aquele senhor tá de azul, olha, aquele careca lá, tá o número da inscrição (apontando para embarcação ancorada no porto)... o número da inscrição todinho do barco... É porque lá fora todo tempo é patrulado pela Marinha né?! Aí de longe eles olho tudinho, aí já vê o nome do barco, vê a inscrição, aí eles puxo lá tudinho o documento lá no sistema... Aí se caso tiver errado meno um número, uma letra, alguma coisa, aí eles abordo o barco e vão pedir a documentação do barco pra vê se tá tudo certo... É uma burocracia danada.

Nesse cenário, ao consultarmos as Normas da Autoridade Marítima para Embarcações (NORMAN-02/DPC-2005) verifica-se que a fala do abridor de letras Naldo condiz com o que prescreve a normativa:

As embarcações miúdas, exceto as empregadas em atividade de esporte e recreio, deverão estar marcadas com sua identificação visual. Serão usados os grupos alfanuméricos da inscrição simplificada, marcados de modo visível e durável na metade de vante de ambos os bordos da embarcação, em cor que contraste com a da sua pintura e com dimensões não menores que 10 (dez) cm para as letras e números. Poderá ser acrescentado o nome da embarcação, facultativamente, sem prejuízo dos itens de marcação obrigatória.

Ademais, constatou-se que o nome das embarcações não somente precisa atender a prescritivas quanto a inscrição de números e letras, bem como não podem manifestar, de maneira alguma, nenhum tipo de desmoralização:

Deverão ser autorizados, preferencialmente, nomes diferentes daqueles já cadastrados nas Organizações Militares. Não deverão ser autorizados nomes que possam causar constrangimentos, tais como nomes obscenos e ou ofensivos às pessoas ou instituições.

Nesse contexto, entendemos que o nome feito por Inaldo, o pintor da embarcação “Putinha de luxo”, pode ser configurado como obscenidade, contrariando aquilo que institui as Normas de Autoridade Marítima. Com efeito, entende-se a relevância do nome da embarcação, o que pode atender não somente fatores sociais, características de seus donos, dentre outros, mas também necessitam estar organizados mediante as normas que cercam as atividades marítimas.

Contudo, faz-se importante mencionar o fato de que são os próprios donos das embarcações que escolhem os nomes de seus barcos e a censura atribuída pela normativa marítima, em sua maioria, são desconhecidas para estes sujeitos. Além disso, o nome da embarcação é escolhido conforme as concepções, vivências, culturas de seu dono e ele vai buscar nessas referências o nome para batizar seu bem.

À luz de Patrícia de Jesus Carvalhinhos (2007) em seu artigo denominado “As origens dos nomes de pessoas”, identificamos que os nomes próprios registram atitudes, origens, características de um povo. Não obstante, ao decorrer das transformações sociais o nome também se modificou, ou melhor, suas referências agora são outras, tal como os nomes que demonstram fé e a influência televisiva, pois a tendência da grande massa da população brasileira é nomear seus filhos com o nome do herói/heroína da novela que está sendo exibida com grande sucesso; em homenagem a seu santo ou santa de devoção, ou em agradecimento por uma graça alcançada. (CARVALHINHOS, 2007. p. 2).

Essas referências, de fato, se modificaram com o decorrer do tempo, visto que em outros momentos históricos essa nomeação se dava a partir de referências parentais, religiosas, dentre outras. Na contemporaneidade, isso se dá mediante outros referentes. Sobre

isso, buscamos aquilo que diz o abridor de letras (carpinteiro e dono de embarcação) Luís dos Remédios. Falamos neste capítulo que este entrevistado consulta livros para a escolha dos nomes de suas embarcações, mas também outras situações se apresentam como influência para a seleção desses nomes:

Eu já disse pra você né?! Foi muitas... Teve a Kubanacan também... Era por causa de uma novela que passava nesse tempo, faz tempo já... (risos) Aí eu digo: vou butar esse nome.

Carvalhinhos (2007) ressalta que:

Em tempos remotos, o nome próprio cumpria a função significativa, isto é, sua função semântica estava assegurada: o indivíduo não era apenas designado por seu nome, como recebia toda sua carga conotativa. Um exemplo que ilustra esta questão está no nome Cícero, proveniente do nome latino *Cicero*, derivado de *cicer,-eris*, “grão de bico”. No exemplo citado primeiramente o nome teria sido utilizado como alcunha, pejorativamente (em provável alusão a um sinal grande no rosto, semelhante a um grão de bico); como a língua é naturalmente dinâmica, o nome é rapidamente esvaziado de seu real sentido etimológico restando apenas um invólucro, uma forma opaca que oculta o verdadeiro significado original do nome. (CARVALHINHOS, 2007. p. 1)

Pode-se presumir que o nome “Kubanacan”, dado por Luís a sua embarcação, passou pelo fenômeno de esvaziamento de sentido de que fala a autora acima, não há, etimologicamente, nada que relacione o nome ao objeto denominado, restou tão somente uma película que o envolve, cristalizando o nome envolto numa forma opaca que esconde o seu real sentido.

No entanto, cabe aqui falar que o nome Kubanacan pertencia a uma novela de grande sucesso na época, não obstante com o passar do tempo e a dinamização da língua, a novela deixou de ser exibida e o nome esvaziou-se de seu sentido.

Tal apreensão nos fez ir buscar explicações pertinentes sobre a relação entre o significado de um nome e o seu referente. Assim, nos conduzimos aos estudos de Friedrich G. Frege (2011) em que o autor discorre sobre o sentido e a referência ao questionar a possibilidade de uma relação entre nomes e símbolos de objetos. Frege (2011) afirma que:

Se quiséssemos ver a identidade como uma relação entre aquilo a que se referem os nomes “a” e “b”, pareceria que $a = b$ não poderia ser diferenciado de $a = a$, caso $a = b$ seja verdadeiro. Por esse meio seria exprimida uma relação de uma coisa consigo mesma, e, na verdade, uma relação que cada coisa mantém consigo mesma, mas que nenhuma mantém com outra. O que se quer dizer com $a = b$ parece ser que os símbolos ou nomes “a” e “b” se referem à mesma coisa, e assim estaríamos a falar desses símbolos; uma relação entre eles seria afirmada. Mas essa relação só existiria entre os nomes ou símbolos à medida que eles nomeassem ou designassem

algo. Ela seria uma relação estabelecida pela associação de cada um dos dois símbolos com a mesma coisa designada. (FREGE, 2011, p. 21)

Sob essa ótica, compreende-se que o autor explicita que o nome se atrela a um objeto em virtude de um sentido e isso está relacionado com as características do objeto nomeado. Dessa forma, esse sentido existe de acordo com o modo de apresentação daquilo que foi nomeado. Isso mostra que um nome pode ter como referência um mesmo referente, mas o sentido pode não ser o mesmo. O autor traz como exemplo as frases “A estrela da manhã” e “A estrela da tarde” e diz que a referência seria a mesma, mas não o sentido.

Sob esse ponto de vista, pode-se entender que o nome dado a embarcação Kubanacan tem como referência a novela, mas seu sentido é outro, isso porque o modo de apresentação alcança outro sentido, pois nele está contido características da coisa mesma nomeada.

Em Santos, Ribeiro e Silva (2012) as autoras comentam sobre o significado dos nomes dos barcos e dizem que estes são:

Repletos de significados, os nomes muito falam da história de vida de seus donos. São homenagens, desejos, preces que figuram na popa das embarcações. A forte relação entre o barqueiro e seu barco é ali representada, sempre de forma positiva. (SANTOS, RIBEIRO E SILVA, 2012, p. 6).

Partindo desse pressuposto, compreende-se que os nomes dos barcos podem alcançar diversos referentes e o sentido atribuído a eles pode ser distinto a depender dos atributos contidos naquilo que foi designado, ou seja, o próprio objeto. Sobre isso, voltemos a Frege (2011).

O autor corrobora que:

O mesmo sentido tem diferentes expressões em linguagens diferentes, até na mesma linguagem. Certamente, existem exceções para esse comportamento regular. É certo que em um conjunto perfeito de símbolos cada expressão deveria corresponder a um sentido; mas a linguagem comum não satisfaz muitas vezes essa exigência, e devemos já ficar satisfeitos se no mesmo contexto a mesma palavra tiver sempre o mesmo sentido. Talvez se possa conceder que uma expressão, que seja gramaticalmente bem construída e que tenha a função nome próprio, tenha sempre o mesmo sentido. (FREGE, 2011, p. 23)

Isso quer dizer que nomes como Rosilene (atribuído a uma embarcação no trabalho de Santos, Ribeiro e Silva) e Jonas (dado por Luís dos remédios em homenagem a seu filho) podem, então, ser vistos expressando sentidos distintos do que inicialmente se propuseram a significar. Contudo, entendemos que isso vai ser possível em virtude dos contextos que cercam a expressão, ora se referem a embarcação, ora ao filho de seu Luís, por exemplo. Assim, compreende-se que o símbolo alcança referentes distintos.

A necessidade de expressar-se por meio da linguagem é inerente aos seres humanos e isso pode ser percebido pela capacidade do homem de nomear objetos, sensações, lugares, pessoas, etc. Expressar-se linguisticamente, às vezes, cumpre uma função difícil para o homem executar, não obstante sempre existirá, na língua, elementos os quais se pode recorrer para significar algo no mundo.

Na tese “Os segredos da arte os carpinteiros navais do baixo sul da Bahia sob um olhar etnolinguístico”, Denise Gomes Dias Santos (2004, p. 148) investiga os condicionamentos socioculturais no que diz respeito à configuração semântico-lexical do uso linguístico dos trabalhadores dos estaleiros de duas comunidades baianas. No estudo, a autora identifica que os carpinteiros navais empregam formas metafóricas para atribuir traços humanos a embarcação: *Depois faz o leme com umas ferragem, coloca, que é o... o juízo do barco.*

Tal concepção se dá mediante a necessidade de nomeação de léxicos específicos, não obstante os falantes recorrem a suas próprias experiências para representar a realidade que vivenciam, atribuindo nomes associados ao cotidiano àquilo que seria nomeado de maneira técnica por outros grupos.

Portanto, compreende-se que a atividade de nomear é, de fato, uma ação intrínseca ao homem; os diferentes sujeitos empiricamente fazem isso baseados nos contextos, tempos históricos, profissões, culturas, religiões, afetuosidade que vivenciam. Assim, podemos entender os saberes, práticas e significados permeados nos nomes dos barcos que nos revelaram um rico patrimônio cultural atrelado ao homem e sua embarcação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A semântica se ocupa, sobretudo, das significações das formas linguísticas, como bem já nos disse Marques (1990). Isso nos leva ao entendimento de que dá sentido a uma palavra não é uma ação simples, pois isso requer a consideração de distintos fatores, tais como: culturais, etários, geográficos, sociais, religiosos. Assim, compreendemos que nomear algo no mundo é uma atividade inerente dos seres humanos, visto que desde tempos remotos a humanidade sentiu a necessidade de nomear tudo o que a cerca.

A atividade de nomear na região amazônica é algo peculiar, o que pode ser notado pelos nomes dados aos indivíduos que compõem a história do Pará, como acertadamente verificamos em Harris (2008). Dessa maneira, as influências socioculturais inseridas ao ato de nomeação podem, também, ser observadas quando um paraense nomeia seu filho e sua embarcação.

Na cidade paraense de Bragança, notamos que os nomes dados aos barcos podem ser os mesmos atribuídos aos filhos, filhas, esposas, netos, ou seja, há uma relação de proximidade entre objeto e proprietário, que o faz nomear seu barco com o nome que para ele, proprietário, tem atribuição sentimental.

Contudo, também pode acontecer desse nome ser dado por motivos relacionados ao contexto que os cerca, ou seja, os proprietários podem nomear suas embarcações considerando aquilo a que tem acesso como livros, televisão, imagens, dentre outros fatores. Entretanto, depois de nomeadas, as embarcações passam a representar os sentidos desses nomes e isso pode ser conflituoso, visto que os proprietários tendem a considerar os nomes como parte fundamental para que a embarcação seja promissora.

Nesse cenário, verificamos que os nomes dados as embarcações alcançam variadas extensões e que a religião se apresenta como predominante quando se trata de nomear um barco. Isso quer dizer que um dono de barco leva em consideração a sua religião quando reflete sobre como poderá denominar sua embarcação; isso, em sua maioria, tem relação com a crença de que por meio do nome a embarcação receberá proteção divina.

Ao nos lançarmos a averiguação desses nomes encontramos as mais diversificadas relações entre os sujeitos que vivenciam a pesca na região bragantina. Por conseguinte, identificamos a importância dos abridores de letras navais, profissionais responsáveis pela materialização do nome na embarcação. Percebemos que esses trabalhadores também mantêm com a embarcação interação intimista, visto que por meio dos nomes dos barcos vê-se a

manifestação artística de seus trabalhos, bem como os saberes contidos no processo de abertura de letras.

Nesse ínterim, compreendemos a proeminência de espaços (estaleiros), equipamentos (cavalo), técnicas (lapidação de pinceis), códigos (cada abridor de letra tem uma área de atuação), fenômenos que ocorrem na execução do trabalho de abrir de letras. Desse modo, ressalta-se que nesta pesquisa encontraram-se não somente ocorrências antropológicas que confirmam saberes e práticas de uma determinada comunidade, mas também conhecimentos empíricos que atravessam gerações, repassados de pais para filhos ao longo de suas vivências.

Destarte, podemos afirmar que os homens, nomes e barcos desta pesquisa tem uma intensa relação entre si e isso se manifesta pelo nome da embarcação, personificada por meio da denominação que lhe é conferida. Outrossim, foi possível observar como estes sujeitos mantêm com as embarcações e, por conseguinte com seus ofícios (pescador, carpinteiro naval, abridor de letra e dono de barco), relação intimista, cercada de emoções, conhecimentos e práticas, situação semelhante ao mencionado por meu pai quando conta as histórias que viveu como pescador da norteira “Brasileira”.

Nesse viés, podemos afirmar que este trabalho é importante para compreender como em espaços ligados à pesca manifestam-se profissões na Amazônia. Isto posto, decerto, será possível dar ainda mais evidência a profissionais que atuam em estaleiros e espaços afins, compreendendo seus saberes-fazer e as relações sociais existentes nesses ambientes.

Assim, torna-se relevante destacar, também, o valor deste trabalho para alcançar a compreensão de identidades culturais manifestadas por meio dos nomes das embarcações, desvendando conhecimentos empíricos que envolvem as atividades pesqueiras.

Por fim, faz-se imprescindível explicitar que este trabalho é importante para contribuir com os estudos que tenham como objetivo refletir sobre as atividades que envolvem a pesca, tais como a carpintaria naval e abertura de letras. Essas profissões se mantêm resistentes, atravessando gerações e contribuindo para a permanência da pesca no país. Ademais, esta pesquisa, certamente, contribuirá com estudos antropológicos e sociolinguísticos, visto que por meio dos nomes das embarcações se pode notar a interação entre homem e meio, suas tradições, costumes e práticas.

REFERÊNCIAS

- ALBERTI, Verena. Manual de história oral. 3ª. Ed. **Rio de Janeiro: Editora, FGV, 2005.**
- AMARAL, Eduardo Tadeu Roque; SEIDE, Márcia Sipavicius. **Nomes próprios de pessoa: introdução à antropônimo brasileira.** Editora Blucher, 2020.
- ANTONIO, Maria Carolina de Araújo et al. **A Metonímia do Desejo: um estudo etnográfico da clínica lacaniana em Londrina-Pr.** 2010.
- BARBOZA, R. *et al.* **Navegar é preciso: visibilizando os saberes e fazeres ancestrais dos mestres da carpintaria naval amazônica.** In: 3º CONGRESSO INTERNACIONAL DE POVOS INDÍGENAS DA AMÉRICA LATINA- CIPIAL 3-5 julho. 2019.
- BAUER, Martin W.; GASKELL, George. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático.** Rio de Janeiro. Editora Vozes Limitada, 2008.
- BIBLIOTHECA UNIVERSALIS. Biblioteca Nacional. **As viagens dos portugueses.** 2002. Disponível em: https://purl.pt/162/1/brasil/32_leitao_cunha.html. Acesso em: 29 dezembro 2020.
- BITTENCOURT, A. (1957) **Bacia Amazônica: Vias de Comunicação e Meios de Transporte.** Rio de Janeiro. Ed. ACA, 1957.
- BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber de experiência. **Revista brasileira de educação**, p. 20-28, 2002.
- BOTELHO, D. V. et al. 2011. **Levantamento Artesanal da Arte Naval e Dinâmica das Frotas Pesqueiras na Área da RESEX Marinha Caeté-Taperaçu, Bragança, Pará.** Bol. Téc. Cient. Cepnor 11(1):117-127.
- BRAGA, Cesar França, et al. "**Considerações sobre a comercialização de pescado em Bragança-Pará.**" *Boletim Técnico Científico do Cepnor* 6.1 (2006): 105-120.
- BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAN 02/DPC).** Marinha do Brasil, 2005, 473 p.
- BRASIL. **Plano de Desenvolvimento Preliminar – APL de construção naval.** Núcleo Estadual de Arranjos Produtivos Locais (NEAPL). Manaus, 2008.
- CARVALHINHOS, Patrícia de Jesus; ANTUNES, Alessandra Martins. **Princípios teóricos de toponímia e antropônimo: a questão do nome próprio.** Cadernos do CNLF, v. 11, n. 02, 2007.
- COLOMBO, Cristovão. **Diários da Descoberta da América: As quatro viagens e o testamento.** L & PM, 1986.
- CORRÊA, E. C. S.; SILVA, L. E.; BARBOZA, R. S. L. **Estudos coloniais e decoloniais nos nomes das embarcações de pesca do município de São João de Pirabas – Pará.** Research, Society and Development, v. 9, n. 9, eXX, 2020.
- COSTA, T. V. et al. **Analysis of the manufacturing process of medium and large wooden vessels used.** in the state of Pará. In: Brazilian Congress of Manufacturing Engineering. 2011.

DA CUNHA, Manuela Carneiro. **Relações e dissensões entre saberes tradicionais e saber científico.** Revista USP, n. 75, p. 76-84, 2007.

DA CUNHA, Manuela Carneiro, and Mauro W. Barbosa de Almeida. **"Populações Indígenas, Povos Tradicionais e Preservação na Amazônia."** São Paulo: Cosac Naify (2009).

DA SILVA SILVEIRA, Éder. **História Oral e memória: pensando um perfil de historiador etnográfico.** MÉTIS: história & cultura, v. 6, n. 12, 2007.

DÉLÉAGE, Pierre. **Epistemología del saber tradicional.** Dimensión antropológica, v. 46, p. 69 citation_lastpage= 79, 2009.

DE CARVALHO MASCARENHAS, C., PEIXOTO, J. A. S., AMADO, J., & SANTOS, M. (2009). **Saveiros de Vela de Içar: 400 anos de história Ameaças, Potencialidades e Propostas** . Revista VeraCidade–Ano IV-Nº, 5, 1.

DE JESUS CARVALHINHOS, Patricia. **As origens dos nomes de pessoas.** Domínios de Linguagem, v. 1, n. 1, 2007.

DE OLIVEIRA CUNHA, Lucia Helena. O mundo costeiro: temporalidades, territorialidades, saberes e alternativas. **Desenvolvimento e Meio ambiente**, v. 20, 2009.

DIEGUES, Antonio Carlos Sant'Ana. **O mito moderno da natureza intocada.** São Paulo: Hucitec, 2001.

DOS SANTOS, Camila Andrade; RIBEIRO, Ilmarana Caroline Marques; SILVA, Tamyres Souza Lavra. **Estudo tipográfico dos nomes das embarcações tradicionais da Ilha do Maranhão.** In: VII CONNEPI-Congresso Norte Nordeste de Pesquisa e Inovação. 2012.

DUSSEL, Enrique D. **Filosofia da libertação.** Loyola, Unimep, 1977.

FERREIRA, Elias Abner Coelho. **"Oficiais canoieiros, remeiros e pilotos Jacumaúbas: mão de obra indígena na Amazônia colonial portuguesa (1733-1777)."** (2016).

FERREIRA, Sivar Hoepner. **Nota sobre a Construção Naval no Brasil nos Séculos XVII e XVIII.**

FINIZOLA, Fátima, Solange Coutinho, and Damião Santana. **Abridores de letras de Pernambuco: um mapeamento da gráfica popular.** Editora Blucher, 2013.

FREIRE, Noemi Paes; ALBUQUERQUE, Maria Adailza Martins. **"A Nau Catarineta: resistência e tradição em Cabedelo"**. Centro de Ciências Exatas e da Natureza/Departamento de Geociências/MONITORIA, 2007.

FROMM, Erich; FRAGA, Isabel. **Ter ou ser?**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1987.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. **História e Memória da Carpintaria Naval Ribeirinha da Amazônia: Embarcações, Educação e Saberes Culturais como Patrimônio Cultural,** 2009.

GUÉRIOS, R.F. Mansur. **Dicionário etimológico de nomes e sobrenomes,** 2ª edição revista e ampliada, São Paulo: Ed. Ave Maria, 1973.

GUIMARÃES, JA Gonçalves. **Nomes femininos dos veleiros da Frota Mercantil do Portofino período constitucional.**

HALBWACHS, Maurice. **A Memória Coletiva**. Editora Revista dos Tribunais LTDA - SP. 1990.

HARRIS, Mark. Uma história de nomes: a alcunha, o primeiro nome e o apelido no Pará, norte do Brasil. **Etnográfica. Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia**, v. 12, n. 1), p. 215-235, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Panorama das Cidades**: 2019.

ISAAC, Victoria J.; BARTHEM, Ronaldo Borges. **The fishery resources of the Brazilian Amazon**. 1995.

JOURNAL OF CARIBBEAN ARCHAEOLOGY. Flórida: University of Flórida, 2018. Copyright © 1995-2020. Available in : <https://www.floridamuseum.ufl.edu/caribarch/education/columbus/>. Accessed on: December 17, 2020.

JURKEVICS, Vera Irene. "**Festas religiosas: a materialidade da fé.**" *História: Questões & Debates* 43.2 (2005).

KNOX, Winifred; TRIGUEIRO, Aline. (Orgs.). **Saberes, narrativas e conflitos na pesca artesanal**. Vitória: EDUFES, 2015. 229 p.

LAKATOS, Eva Maria. MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**, v. 5, 2003.

LANDER, Edgardo et al. (Ed.). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais: perspectivas latino-americanas**. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales= Conselho Latino-americano de Ciências Sociais, 2005.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Pensamento Selvagem (o)**. Papyrus Editora, 1989.

LOUREIRO, P. Cultura Amazônica: **Uma poética do imaginário**. Col. Obras reunidas, v. 4. São Paulo: Escrituras, 2000 _____. As fontes do olhar. *Revista de Cultura*, Fortaleza/São Paulo, n. 8, jan. 2001.

LUÍNDIA AZEVEDO, L. E. "Marujada de Bragança (PA):(des) construções e construções.", 2003

LUKÁCS, Georg (1885-1971). **Introdução a uma estética Marxista: Sobre a Particularidade como Categoria da Estética** / Georg Lukács. – São Paulo: Instituto Lukács, 2018.

MALINOWSKI, Bronisław. *Argonautas do pacífico ocidental*. Ubu Editora LTDA-ME, 2018.

MARQUES, Maria Helena Duarte. **Iniciação à semântica**. J. Zahar, 1990.

MARTINS, Fernanda de O. **Letras que flutuam: territórios fluidos da Amazônia**. 2008. Tese de Doutorado. Tese (Especialização lato sensu).

PEREIRA, Moacyr Soares. **Capitães, naus e caravelas da armada de Cabral**. UC Biblioteca Geral 1, 1979.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Revista Estudos Históricos**, v. 5, n. 10, p. 200-215, 1992.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. (Comp.). **A Colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais Perspectivas latino-americanas**. Colección Sur Sur, CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. setembro 2005. 101 p.

PRODANOV, Cleber Cristiano; DE FREITAS, Ernani Cesar. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico-2ª Edição**. Editora Feevale, 2013.

RAMALHO, Cristiano Wellington Noberto. "**Ah, esse povo do mar!**": um estudo sobre trabalho e pertencimento na pesca artesanal pernambucana. Editora Polis, 2006.

RAMALHO, Cristiano Wellington Norberto et al. **Embarcações do encantamento: trabalho como arte, estética e liberdade na pesca artesanal de Suape, PE**. 2007.

RAMALHO, Cristiano Wellington Noberto. **O sentir dos sentidos dos pescadores artesanais**. Revista de Antropologia, p. 315-352, 2011.

RODRIGUES, Laércio Gomes. Estaleiros Artesanais: homens e barcos na construção de uma economia das águas. **Estação Científica (UNIFAP)**, v. 1, n. 2, p. 85-97, 2011.

RUGIU, Antonio Santoni. **Nostalgia do mestre artesão**. Autores Associados, 1998. p. 12-130

SAKAGUCHI, Angela Kaori; DE OLIVEIRA RIBEIRO, Willame. **A atividade pesqueira e a centralidade urbano-regional de Bragança/PA. Formação (Online)**, v. 27, n. 51, 2020.

SANTOS, Irineia M. Franco dos. **História e Antropologia: Relações Teórico- Metodológicas, Debates sobre os Objetos e os Usos das Fontes de Pesquisa**. Revista Crítica Histórica. Junho/2010, p. 192-208

SARMENTO, Clara. **O Barco moliceiro: Texto icônico e inscrição popular**. IV Congresso Internacional da Associação Portuguesa de Literatura Comparada. 2000.

SARMENTO, Clara. **A cultura popular portuguesa e o discurso do poder: práticas e representações do moliceiro**. e-cadernos CES, n. 10, 2010.

SECRETARIA DE ESTADO DE PESCA E AQUICULTURA SEPAq/PA. **Estatística e desembarque pesqueiro do Estado do Pará/2008**. Disponível em: <http://www.sepaq.pa.gov.br/>. Acessado em 04/05/2019

TOSTES, Vera Lúcia Bothel. **Bravos homens de outrora**. Revista Instituto Camões, p. 54, 2000.

ZAGO, Nadir. A entrevista e seu processo de construção: reflexões com base na experiência prática de pesquisa. **Itinerários de pesquisa: perspectivas qualitativas em sociologia da educação**. Rio de Janeiro: DP&A, p. 287-309, 2003.

ANEXO



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS ANTRÓPICOS NA
AMAZÔNIA-PPGEAA



Roteiro de entrevista aplicado para donos e pintores de embarcação

Entrevistador:

Data: / /

Entrevistado:

Idade:

Profissão:

Tempo de profissão:

Comunidade:

Tempo que mora na comunidade:

Tema: Nomes das embarcações

- 1- O que te levou a escolha do nome do seu barco? Fale um pouco da história de seu barco, especialmente como escolheu seu nome.
- 2- O que te deixa orgulhoso em ser dono de embarcação?
- 3- Conte-me uma situação relacionado ao nome do barco que tenha marcado sua vida.
- 4- Você faz algum tipo de ritual relacionado ao nome da sua embarcação antes de enviar o barco para pescar? Qual?
- 5- Já teve outros barcos? Quais nomes dos barcos? Quais histórias dos nomes dos barcos?
- 6- Existe alguma lenda/história na sua comunidade sobre algum barco (encantado/afundou/tesouro)

Roteiro de entrevista aplicado para pintores/ abridores de letra da carpintaria naval

- 7 - Quem o motivou/incentivou?
- 8 - Aprendeu com algum familiar ou com algum conhecido ou aprendeu sozinho?
- 9 - Fez algum curso?
- 10 - No início foi difícil?
- 11 - Você acha que a pessoa já nasce com o dom para abrir letras?
- 12 - Qualquer pessoa pode fazer o mesmo serviço que você?
- 13 - Esse é seu único ofício?
- 14 - Você acha que esse trabalho é valorizado?
- 15 - Você consegue se sustentar e sustentar sua família com esse serviço?

16- Quando você vai abrir a letra de algum nome, você faz um rascunho antes, um planejamento ou a sua experiência já permite que você abra a letra diretamente na embarcação?

17- Encontrou algum nome estranho, esquisito?

18- Quando você vê uma embarcação em que você fez o nome navegando no rio, qual é a sensação?

19- As pessoas costumam elogiar seu trabalho? Como você se sente?

20- Há quanto tempo trabalha pintando barcos?

21 - Qual o nome de embarcação que mais chamou atenção em sua trajetória como pintor?
Por quê?

22 - Quais materiais você utiliza na pintura dos nomes das embarcações? Por quê?

23- Você já teve alguma dificuldade em pintar um nome de uma embarcação? Conte-me sobre isso.

24- Qual a importância do nome da embarcação para você?

25-Tem alguma história interessante que queira nos contar do seu trabalho?