

# A produtividade dos nomes metafóricos da construção naval em português europeu: um estudo comparado a partir de textos dos séculos XVI e XVII e do século XX

Ana Mineiro e Philipp Steger  
(ILTEC/FLUL/FCT) e (Humboldt Universität zu Berlin)

## 1. Notas introdutórias

O tema desta comunicação prende-se com o interesse e o impacto histórico, cultural e linguístico que o vocabulário da Náutica teve e tem para os portugueses. Após um breve estudo exploratório das particularidades do discurso da náutica e consequente construção do seu vocabulário especializado, chegou-se à conclusão de que o recurso à metáfora enquanto recurso denominativo, conceptual e comunicativo foi e é, de facto, relevante e iniludível no que respeita ao seu número e tipo. A presente comunicação pretende, por um lado, classificar as metáforas encontradas relativamente ao seu conteúdo cognitivo segundo o modelo de análise escolhido e, por outro lado, pretende dar conta das mudanças linguísticas ocorridas nos nomes construídos por metáfora presentes no vocabulário da construção naval dos séculos XVI-XVII e da sua presença, desaparecimento, transformação, proliferação e desenvolvimento no vocabulário do mesmo domínio no século XX.

## 2. Conceito e tipos de metáfora

O conceito de metáfora que se utilizou, porque nos pareceu particularmente operativo no desenvolvimento do nosso estudo, foi o proposto por de Lakoff e Johnson (1980). Estes autores são dos primeiros<sup>1</sup> que, nas teorias sobre a metáfora, apontam para uma visão de carácter cognitivo da mesma. Nesta concepção, a metáfora é vista como um “processo” e não o “resultado” de uma “transferência”. O processo metafórico passa assim, a ser entendido como “funcional” na comunicação. Baseados em evidências linguísticas, Lakoff e Johnson afirmam que o sistema conceptual humano é imbuidamente metafórico e encontram um “caminho” para identificar as metáforas que “estruturam” aquilo que pensamos, percebemos e fazemos. O modelo proposto por Lakoff e Johnson, baseia-se na transferência, fundamentando-se na ideia de projecção conceptual (*conceptual mapping*) entre dois domínios: um domínio-fonte (*source*

<sup>1</sup> Foi principalmente a partir de Lakoff e Johnson (1980) que o desenvolvimento da teoria cognitiva da metáfora se expandiu, embora tenha havido, pontualmente, estudos anteriores, neste sentido, nomeadamente Richards (1936) e Black (1955).

*domain*) e um domínio-alvo (*target domain*). O domínio-alvo é percebido e compreendido a partir do domínio-fonte nos seus aspectos globais ou apenas através de parte deles. A metáfora é então tratada a partir de uma “separação” inicial de duas entidades: os dois domínios conceptuais (fonte e alvo) e, dessa “separação” resulta uma “resolução” que assenta nas relações projectivas (*cross-space mapping*) que estabelecem as duas entidades (domínios). Este modelo de dois domínios tem sido recentemente criticado (Turner e Fauconnier, 1995; 1998) no sentido de ser inoperante para explicar determinadas metáforas mais complexas e menos previsíveis. Turner e Fauconnier propõem um modelo de projecção conceptual através de vários (quatro ou mais) espaços mentais<sup>2</sup> que incluem os espaços fonte e alvo mas também espaços “intermédios”<sup>3</sup>: um destes espaços é genérico e o outro é um “espaço de composição”<sup>4</sup> (*blended space*) integrador de “partes” da estrutura específica dos espaços anteriores e criador de uma “nova estrutura emergente”<sup>5</sup>.

Os autores acreditam que muitas áreas da cognição e da acção humanas, incluindo a metáfora e as mudanças conceptuais, se processam através destes espaços mentais de “integração”. Embora muito interessante, a proposta de Turner e Fauconnier (1998) não foi adoptada neste trabalho, visto que o modelo de Lakoff e Johnson se mostrou perfeitamente eficaz para estabelecer uma análise adequada das metáforas da construção naval portuguesa.

A tipologia de metáforas proposta por Lakoff e Johnson (1980) é a seguinte:

- (a) *Estruturais*: estruturadoras, no nosso pensamento, de um conceito em termos de outro, tal como, por exemplo, “tempo é dinheiro”. Dentro deste tipo genérico situam-se as metáforas ontológicas – a utilização deste tipo de metáforas permite-nos compreender os acontecimentos, as acções, as actividades e os estados. A mais óbvia das metáforas ontológicas é aquela em que o objecto / conceito é percebido como um ser humano. Este tipo de metáfora foi até ao século XX, o tipo mais produtivo no vocabulário da construção naval.
- (b) *Orientacionais*: neste tipo de metáforas, é um conceito espacial que organiza todo um sistema de conceitos, tal como, por exemplo “para cima – para baixo” organiza expressões do tipo: *ele está na mó de cima / baixo*.

<sup>2</sup> A teoria dos espaços mentais é baseada na proposta de Fauconnier (1984) *Espaces Mentaux: aspects de la construction du sens dans les langues naturelles*.

<sup>3</sup> Conceitos muito trabalhados nos autores (Turner & Fauconnier), principalmente no artigo “Conceptual Projection and Middle Spaces” (1994). Cf. Ref. Bibliográficas.

<sup>4</sup> Num artigo de Gilles Fauconnier (2004) o autor salienta o papel do *Blend* que comprime através do *RIC* (*réseaux d'intégration conceptuelle*) relações vitais tais como identidade, mudança, analogia, desanalogia, tempo, causa-efeito. “*Les compréhensions de relations vitales dans les réseaux d'intégration conceptuelle (RIC) sont un phénomène complexe et inattendu, mais aussi une manifestation banale, parce qu'omniprésente, de la construction du sens par les êtres humains.*” (sublinhados nossos)

<sup>5</sup> Nas palavras dos autores (1995: 1): “*has emergent structure of its own*”.

### 3. Metodologia

Para efectuar a análise pretendida, utilizámos dois corpora equivalentes em termos de dimensão:

- o subcorpus textual «construção naval» do *Termináutica*,<sup>6</sup> constituído por textos que abrangem todo o século XX, do qual se extraíram os termos da construção naval actuais;
- o corpus lexicográfico *Construção Naval nos sécs. XVI-XVII*,<sup>7</sup> constituído por termos da construção naval, respectivos contextos, definições e termos relacionados, com base em obras de referência escritas na época e sobre a época.

Nestes corpora, apenas se encontraram nomes construídos por metáfora e não verbos ou adjectivos, o que já era um resultado esperado visto tratar-se, exclusivamente, do domínio construção naval, razão pela qual se optou por estudar apenas esta categoria morfossintáctica.

Classificaram-se as metáforas segundo o modelo de dois domínios proposto por Lakoff e Johnson (1980). Os domínios *fonte* e *alvo* foram procurados através de uma ferramenta elaborada por Lakoff que contém a descrição de alguns domínios *fonte* e *alvo*, e que se encontra disponível no sítio: <http://cogsci.berkeley.edu>.

Seguidamente procedeu-se a uma análise linguístico-comparativa que pretendeu dar conta das “mudanças” ocorridas nos nomes construídos por metáfora presentes no vocabulário da construção naval dos séculos XVI-XVII e da sua presença, desaparecimento<sup>8</sup>, transformação, proliferação e desenvolvimento no vocabulário do mesmo domínio no século XX. Tendo por base os corpora mencionados, procurámos, em primeiro lugar, saber quais os nomes construídos por metáfora que aí se encontravam presentes e, em segundo lugar, estabelecemos os parâmetros de análise baseados numa metodologia comparativa, a saber:

- (i) verificámos a presença dos nomes metafóricos no corpus dos séculos XVI e XVII;
- (ii) verificámos a presença dos nomes metafóricos no corpus do século XX;
- (iii) seleccionámos para análise os nomes construídos por metáfora presentes nos dois corpora e verificámos:

<sup>6</sup> O corpus *Termináutica* é um corpus textual do domínio da Náutica com cerca de 1,5 milhões de ocorrências distribuídas por seis subdomínios (navegação, construção naval – subcorpus utilizado para este trabalho –, meteorologia, direito marítimo, pescas e poluição) e em três níveis de especialização. Actualmente, é um projecto concluído do ILTEC, financiado pela FCT (ref<sup>o</sup> PLUS/1999/LIN15155) e que foi coordenado por Margarita Correia.

<sup>7</sup> O corpus *Construção Naval no séc. XVI-XVII* é um corpus lexicográfico constituído por Philipp Steger para fins académicos.

<sup>8</sup> Algumas metáforas desapareceram porque a técnica de construção naval sofreu alterações e progressos e consequentemente desapareceu o conceito, a denominação e a necessidade de comunicar tal conceito. *exemplo*: *Arrepiamento*, s.m. Uma forma de fornecer a curvatura necessária ao casco da embarcação.

- (a) as alterações de significado entre os séculos XVI e XVII e o século XX;
- (b) o fenómeno de polissemia (ou proliferação de acepções) detectável no século XX;
- (c) a expansão do nome metáforico por construção de um paradigma combinatório particular, fenómeno que apenas é detectado no século XX.

#### 4. Análise

##### 4.1. Classificação das metáforas estruturais comuns<sup>9</sup> segundo o modelo Lakoff & Johnson (1980)

###### 1. *O barco é um animal*

Conceptualizar o barco como um animal releva da necessidade humana de projectar a experiência adquirida (em terra) perante novas situações (no mar), adaptando-se desta forma a novas realidades. O “barco” é encarado como um animal com o qual se faz uma “travessia” e que serve de “meio” de transporte conformemente aos meios de transporte existentes em terra. O estabelecimento da terminologia náutica data do século XV com a Escola de Sagres, época em que a técnica de construção naval e de navegação deu o seu maior impulso. Um século mais tarde, na época dos Descobrimentos, essa técnica foi aperfeiçoada com a prática de navegar para descobrir um mundo desconhecido. Os meios de transporte na época referida eram animais, preferencialmente cavalos, razão pela qual, a nosso ver, é legítimo pensar que, na época do estabelecimento desta terminologia, o barco é encarado como um animal.

Assim, como animal que é, deve-se “conhecer” e “domar”, para o fazer chegar a “bom porto”

###### 1.1. As “partes do barco” são “partes do corpo de animal”

Categorizar os objectos como pessoas é muito corrente e vulgar. Tal facto, deve-se, a nosso ver e no seguimento dos estudos de Rosch (1973) sobre processos de categorização, ao corpo (humano) ser, neste processo, uma das “categorias principais”. Por extensão deste princípio e ao categorizar o barco como um animal a projecção entre as partes do barco e as partes do corpo do animal surge como uma explicação relativamente simples no fenómeno de denominação desta sub-área (construção naval) da terminologia náutica portuguesa.

<i>Domínio-fonte: corpo do animal</i>	<i>Domínio-alvo: partes do barco</i>
Boca; mão; braços; orelhas; pé; costados; pé de carneiro; cachola; casco; cavername	boca; mão; braços; orelhas; pé; costado; cavername.

<sup>9</sup> Por “metáforas comuns” referimo-nos às metáforas que encontramos comuns aos dois corpora.

## 1.2. O “barco” tem “estados”

Apenas os seres vivos podem experimentar “estados” (de vida ou de morte, de actividade ou de passividade, de alegria ou de tristeza etc.). A antropomorfização das partes do barco aparece aqui como muito evidente. *Obras mortas* é a parte do casco do barco que se situa acima da linha de água, ou seja, que não tem “contacto” com a água, “elemento vital” para a sobrevivência do barco (conceptualizado este como um animal). Por relação antonímica as *obras vivas* são a parte do casco que se encontra abaixo da linha de água e em contacto com esse elemento fundamental para a “vida”.

Já no caso de *dormentes*, a conceptualização que subjaz à metáfora tem um carácter fortemente imagético baseado na orientação espacial. O termo *dormentes* denomina as vigas de madeira situadas da popa à proa que ligam as amuradas. A escolha da denominação *dormentes* para esse objecto relaciona-se claramente com o sentido horizontal, sentido que associamos antropomorficamente (e, por extensão, animorficamente) ao “estado” de dormência ou de morte.

<i>Domínio-fonte: ser animado</i>	<i>Domínio-alvo: partes do barco</i>
morto / vivo; dormente	obras mortas / vivas; dormente

## 2. O barco é uma edificação

Conceptualizar o barco como uma edificação releva duma clara perspectiva antropomórfica que projecta as actividades humanas<sup>10</sup> da “terra”, habitat natural do humano, no “mar”, meio desconhecido e habitat não natural do ser humano.

### 2.1 “As partes do barco” são “edifícios”

<i>Domínio-fonte: arquitectura</i>	<i>Domínio-alvo: partes do barco</i>
casa mestra; castelo	casa mestra; castelo

### 2.2. “As partes do barco” são “partes de edifícios”

<i>Domínio-fonte: arquitectura</i>	<i>Domínio-alvo: partes do barco</i>
abóbada; varanda	abóbada; varanda

## 3. O barco é uma arca de Noé

Conceptualizar o barco como a *Arca de Noé* é uma das hipóteses de trabalho propostas por Mineiro (em curso). Nesta hipótese, sustenta-se que o “Espírito dos Descobrimentos” era messiânico, no sentido de “povoar” o Oriente com os valores ocidentais (inclusivamente e sobretudo) os religiosos. A *Arca de Noé* é uma herança religiosa forte, num país de tradição cultural católica, e por isso transmissora de valores relacionados com o início de um “novo mundo”. Consequentemente, nomear partes do

<sup>10</sup> Por actividades entende-se também resultados das actividades.

barco e instrumentos de navegação<sup>11</sup> como animais dentro do próprio “barco” (leia-se “arca”) foi uma consequência lógica da conceptualização dos Descobrimentos na época. Note-se que dentro da nomeação dos animais se encontram com alguma frequência o par macho-fêmea ou animais cujo género feminino não é flexionado ou cuja denominação é uniforme para os dois géneros (exs. *raposa, mosca, aranha, papagaio*, etc). No caso específico da área da construção naval, ou seja, da “construção da Arca de Noé” não se encontram animais à excepção de *papagaio*, que é, originalmente, uma peça do leme e que, posteriormente, adquire outras acepções. O facto de não existirem animais na área da construção naval deve-se, quanto a nós, ao facto de os animais não fazerem parte da “estrutura” do barco e serem “objectos amovíveis” e “úteis” para a “construção de um novo mundo”. Ao conceptualizarmos a realidade deste modo, percebemos o motivo pelo qual os animais servem para denominar privilegiadamente muitos dos “instrumentos” de navegação tal como se pode verificar nos seguintes exemplos: *aranha; burros; cágado; camelo cavalo; cabra; cabrita; cegonha; cão; delfins; “dragão”<sup>12</sup>; formiga; gata – gato; (gato) lambareiro; lebre; lobo; macaco; mosca; ovelhas; papagaio; pássaro; “sereia”; rata-rato; raposa; macaco; touro; boi*

<i>Domínio-fonte: história bíblica</i>	<i>Domínio-alvo: instrumentos de navegação</i>
aranha; burros; cágado; camelo; cavalo; cabra; cabrita; cegonha; cão; delfins; “dragão”; formiga; gata; gato; (gato) lambareiro; lebre; loba-lobo; macaco; mosca; ovelhas; papagaio; pássaro; “sereia”; rata; rato; raposa; macaco; touro; boi.	aranha; burros; cágado; camelo; cavalo; cabra; cabrita; cegonha; cão; delfins; “dragão”; formiga; gata; gato; (gato) lambareiro; lebre; loba-lobo; macaco; mosca; ovelhas; papagaio; pássaro; “sereia”; ratos; raposa; macaco; touro; boi.

#### 4.2. Análise linguístico-comparativa

Alguns nomes metafóricos da construção naval sofreram, entre os séculos XVI e XVII e o século XX, alterações de significado, outros proliferaram as acepções criando também, nalguns casos, paradigmas combinatórios ricos. Atente-se nos seguintes exemplos:

##### (1) *abóbada e orelhas*

O termo *abóbada* tem actualmente um sentido que não lhe era atribuído nos séculos XVI-XVII. Actualmente:

<sup>11</sup> Os “instrumentos de navegação” não são todavia analisados nesta comunicação apenas o é “construção naval”.

<sup>12</sup> “Dragão” e “sereia” não são “animais plenos” mas “figuras mitológicas”.

“Curvatura do casco sob a qual gira o hélice do navio, limitando por cima o espaço em que este trabalha” (Dicionário Houaiss, 2001).

Significava anteriormente:

“Tanto nas naus como nos galeões, os pavimentos das estruturas da popa ultrapassavam para ré o cadaste. As estruturas que suportavam esses prolongamentos que eram de perfil curvo, chamavam «abóbadas»” (*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 1990)

O termo *orelhas* tem actualmente um sentido diferente daquilo que tinha nos séculos XVI-XVII. Actualmente, significa:

“cada uma das partes que forma ângulo na base das «patas» da âncora” (*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 1990)

“compõem-se de (...) braços (as partes das âncoras que unham), patas (que terminam em bicos) as orelhas (bicos inferiores das patas) e unhas (extremidades das patas).” (Contexto corpus TermiNáutica)

Significava:

“*velas triangulares envergadas na última verga*” (*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 1990)

(2) *papagaio*

No caso de *papagaio*, as acepções proliferaram. Hoje em dia, um *papagaio* já não é considerado apenas uma “Peça do leme” mas sim:

(1) “Peça da ponte de navegação”; (2) “Pequena armação de lona para segurança dos tripulantes aquando o naufrágio”; (3) “espécie de pequenas janelas (gelosia) que faz parte da rocega mecânica”. (contextos corpus Termináutica)

(3) *castelo e boca*

No caso de *castelo*, o sentido original manteve-se. Acontece, porém, que a técnica de construção naval evoluiu, criando “novos castelos”. Nos galeões, existiam apenas o *castelo da proa* e o *castelo da popa*. Ambos são estruturas que se levantam por cima da primeira cobertura, ou seja, do convés. Na construção naval actual, essa estrutura levanta-se também a meio do convés, donde surgiram as denominações de “castelo do meio” ou de “castelo central”.

“(...) serve para designar os navios de porte relativamente grande, com acastelamentos à proa e à popa (...)”. (contexto corpus TermiNáutica)

“(...) nos galeões antigos havia apenas o castelo da proa e da popa sendo um castelo do meio uma invenção moderna.” (contexto corpus TermiNáutica)

O mesmo fenómeno se passa com *boca*. *Boca* significa “a maior largura do navio”, significado que já tinha nos séculos XVI-XVII. Actualmente, existem sobre este nome combinatórias muito específicas que exibem a necessidade de nomear objectos mais específicos da *boca* na construção naval que não existiam anteriormente.

“(...) a boca é a secção mais larga do navio, isto é a sua máxima largura.” (contexto corpus TermiNáutica)

A escolha de boca deve-se ao facto de esta ser uma metáfora que funciona bem na nomeação da “maior largura do navio” por analogia com a “forma” da boca humana. Essa imagem foi reaproveitada neste mesmo campo, tal como se pode verificar no seguinte articulado:

- *Boca de arqueação*, boca tomada por dentro das balizas<sup>13</sup>
- *Boca de grosso*, a maior boca do navio que em geral é a meio
- *Boca da querena*, maior largura entre dois ramos da baliza mestre
- *Boca de sinal*, boca máxima tomada pelo lado do forro (= boca registada na capitania)

## 5. Notas conclusivas

Após esta análise, chegámos a algumas pistas que nos apontam nas seguintes direcções:

(1º) Admitimos como hipótese que a maioria dos nomes construídos por metáforas que se mantêm inalterados pertencem a áreas nas quais a construção naval não evoluiu em termos de técnica como no seguinte exemplo:

### (4) *dormentes*

*dormentes*, s.m. “fortes vigas de madeira que percorrem de popa a proa, ligadas para as amuradas, a fim de travarem as balizas e servirem de apoio aos extremos dos vaus” (*Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 1990)

---

<sup>13</sup> A fonte destas definições foi o *Dicionário Ilustrado de Marinha*, da autoria de António Marques Esparteiro (cf. bibliografia).



“[Dormentes] são peças pregadas de popa à proa, por dentro das balizas, à altura dos pavimentos. Os dormentes de um e outro bordo são reunidos ou ligados à proa e à popa por peças curvas chamadas bussardas.” (contexto TermiNáutica)

(2º) Verificámos que alguns nomes construídos por metáfora, adquiriram novas acepções relativamente ao significado usado nos séculos XVI-XVII. Esse significado arcaico deixou de fazer parte do vocabulário activo deste léxico de especialidade no século XX como no seguinte exemplo:

(5) *Papagaio*

– nos séculos XVI-XVII significava uma “Peça do leme” (encontrado no corpus Steger) e no século XX significa uma peça da ponte de navegação (encontrado no corpus TermiNáutica e no *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 1990)

(3º) Apercebemo-nos que alguns dos nomes construídos por metáfora evoluíram criando paradigmas combinatórios muito ricos, à medida que o rigor e precisão da técnica de construção naval progrediu (exemplos: *boca*; *castelo*)

### Referências Bibliográficas

- FAUCONNIER, G (1984). *Espaces Mentaux: aspects de la construction du sens dans les langues naturelles*, Paris: Ed.Minuit.
- LAKOFF, G. & Johnson, M (1980). *Metaphors We Live By*. Chicago: University of Chicago Press
- ROSCH, E (1973) Natural Categories. *Cognitive Psychology*, (4), pp.328-350.
- TURNER, M. & Fauconnier, G (1995) Conceptual Integration and Formal Expression. *Journal of Metaphor and symbolic activity* (10).pp.183-203
- TURNER, M. e Fauconnier, G (1998) Conceptual Integration Networks. *Cognitive Science* ( 22), pp.133-187.

### Webliografia:

- FAUCONNIER, G.(2004), “Compressions de Relations Vitales dans les Réseaux d’Intégration Conceptuelle” (disponível em [www:blending.stanford.edu](http://www.blending.stanford.edu)).
- TURNER, M. & Fauconnier, G. (1994) “Conceptual Projection and Middle Spaces” UCSD: Department of Cognitive Science Technical Report 9401 (disponível em <http://cogsci.ucsd.edu>)

### Obras de referência

LEITÃO, H. e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual* (1990). Lisboa: Ed. Culturais de Marinha, Lisboa.

MARQUES Esparteiro, A. *Dicionário Ilustrado de Marinha*, (2001). Lisboa: Clássica Editora.

*Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa* (2001). Rio de Janeiro: Editora Objetiva.

### Corpus séculos XVI-XVII:

AGUILAR, Marcos Serveira de (1640): *Advertências de Navegantes*.

LAVANHA, João Baptista (1600-1624): *Livro Primeiro da Architectura naval*.

FERNANDES, Manuel (1616): *Livro de Traças de Carpintaria com todos os Modelos e Medidas para se fazerem toda a Navegação assy d'Alto Bordo como de Remo*.

OLIVEIRA, Padre Fernando (1580): *Livro da Fabrica das Naus*.

Autor desconhecido (s.d.): *Livro Nautico ou Meio pratico da Construção de Navios e Galés antigos*.