



# Medievalis

v. 7, n. 1 (2018)

| 1

## O navio viking como símbolo de um povo: contextualização histórica, técnicas de produção e nomenclatura

Douglas Esteves Moutinho <sup>1</sup>

**Resumo:** Não é mistério que as histórias escandinavas habitam o imaginário contemporâneo. Sendo assim, é indiscutível que a memória desse povo se mostra presente em obras literárias, filmes, jogos, logomarcas, música, etc. Diversos símbolos foram apropriados, mas indiscutivelmente um dos mais característicos é o do navio (o qual conhecemos popularmente como *Drakkar*, embora existam diversos tipos de embarcações). O navio escandinavo foi o agente que fez com que um povo pouco conhecido no início da Idade Média nomeasse um espaço temporal conhecido como Era Viking. Destarte, analisaremos as condições que levaram os escandinavos a atingirem tamanha tecnologia náutica, técnicas de produção, tipos de embarcações e a presença desses navios no imaginário atual.

**Palavras-chave:** Vikings, Era Viking, navio, idade média, Skuldelev

**Abstract:** It is no mystery that Scandinavian stories inhabit the modern imaginary. Thus, it is unquestionable that the memory of this people is present in the literature, movies, games, logos, music, and others. Several symbols were acquired, but undoubtedly one of the most characteristic is that of the ship (which we know popularly as *Drakkar*, although there are several other types of vessels). The Scandinavian ship was the agent that caused a little-known people in the early Middle Ages to name a time space known as the Viking Age. Thus, we will analyze the conditions that led the scandinavian folk to achieve such nautical technology, production techniques, types of vessels and the presence of these ships in the modern imaginary.

**Keywords:** vikings, Viking Age, ship, Middle Ages, Skuldelev

<sup>1</sup> Mestrando em Letras Clássicas pela UFRJ. Bacharel em letras: português/alemão pela UFRJ e graduando em História pela Universidade Católica de Petrópolis.

<http://lattes.cnpq.br/3356478726800582>

E-mail: [dougsmoutinho@gmail.com](mailto:dougsmoutinho@gmail.com)





## Introdução

O navio viking habita o imaginário contemporâneo como um dos símbolos de um povo voraz e agressivo, simbolizando algo como o momento de terror vivido pelo sujeito que avistasse a aproximação de tal embarcação. Equivocado é, no entanto, o estereótipo adotado e representado nessa visão. As embarcações eram genuínas maravilhas de produção da época e podem ser consideradas exemplos da maestria presente nos métodos de construção daquele povo, indo contra antigas afirmações sobre os escandinavos, onde era muitas vezes defendido que eles fossem apenas um povo inculto e meramente belicoso. Resumidamente, eles dominavam complexos processos para a criação de tais modelos que poderiam ser considerados exemplos do resultado de uma das melhores tecnologias náuticas da época.

Para exemplificar algumas utilizações contemporâneas da imagem dos navios escandinavos e sua importância, citaremos alguns exemplos: em uma parceria entre bancos do governo chinês e norueguês no ano de 1922, O Sino-Scandinavian Bank, eram necessários os símbolos maiores dos dois povos para a constituição de suas notas. Foi estabelecido então a Grande Muralha da China de um lado e do outro um navio viking. Esse é apenas um exemplo de como o navio representa o povo escandinavo, principalmente na época marcada pelos “nacionalismos”, onde Suécia, Dinamarca e Noruega buscavam suas origens nos antigos nórdicos. Na mesma época, alguns grupos desses três países, graças aos discursos nacional-socialistas de Hitler em que era apresentada uma origem comum dos povos germânicos e escandinavos e pelas constantes ameaças soviéticas, tentavam juntar-se a Hitler, encomendando cartazes e distribuindo-os em partes nacionais. Em sua maioria, o navio viking era retratado ao lado de soldados alemães contemporâneos, simbolizando a origem e a força dos guerreiros escandinavos. (WILLIAMS, 2014: 13); o navio viking também aparece em diversas outras fontes modernas de menor escala, como rótulos de peixes enlatados (*Viking's Sardines*) logos de carros (*The Rover Company*), cerveja, conhaque, universidades, empresas aéreas, fertilizantes e cruzeiros de luxo (*Viking River Cruises*). (WILLIAMS, 2014: 14)

Observaremos então, ao longo do presente artigo, alguns aspectos que coadunam com esse imaginário, tais como a origem da cultura náutica, algumas utilizações desses navios, os tipos de embarcações e os alguns achados arqueológicos que sustentam nossos estudos com fontes fidedignas.





## Origens da tradição da construção de barcos escandinava

A presença de embarcações entre os escandinavos pode ser constatada desde os tempos mais remotos: há representações em petróglifos<sup>2</sup> que atestam sua existência referentes à Idade do Bronze (período que dura na Escandinávia de cerca de 1800 a 800 a.C.). Podemos ter noção das primeiras embarcações graças a, por exemplo, os vestígios de uma canoa achada no sudoeste da Dinamarca, a *canoa de Hjortspring*, datada aproximadamente de 350 a.C. A canoa, feita em visgo, tinha 10 metros de comprimento e 2 metros de largura e era impulsionada por 24 pás. Mais tarde, foram achados três barcos em Nydam, também no sudoeste da Dinamarca, que datavam aproximadamente de 600 anos depois da *canoa de Hjortspring*. O maior possui 23 metros e meio de comprimento de um metro e 20 centímetros de largura. Os barcos usavam remos e não mais pás e detinham um leme fixo para a realização de manobras. (MIRANDA apud LANGER, 2018: 208) Entre os séculos III e V, graças a contatos com os romanos, os povos do norte começaram a sofrer influências dos construtores de navios romanos, assim como no mesmo período, surgiram as primeiras cabeças de animais na proa dos navios, dando origem mais tarde aos dragões tradicionais escandinavos, também sob influência romana. (WILLIAMS, 2014: 42) Quando ao uso de velas, o achado mais antigo é o dos restos do *navio de Oseberg*, datado de 820, embora acredita-se que a utilização de velas seja anterior a Era Viking, uma vez que fossem comuns na Europa possibilitando maiores viagens. (MIRANDA apud LANGER, 2018: 208)

Quanto a importância do desenvolvimento marítimo, os povos nórdicos necessitavam locomover-se com maior velocidade, uma vez que a Dinamarca é composta por diversas ilhas, e o único meio de comunicação se dava através desses rios. A Noruega habitada, em sua grande parte, era formada por uma longa costa, além de ilhas e fiordes. A Suécia, independentemente de ser a região dentre as três de mais fácil transporte, ainda assim contava com ilhas e muitos rios. Adam de Bremen, cronista do século XI, escreve que uma viagem do sul da Suécia até *Sigtuna*, em que duraria um mês por terra, poderia ser completada em cinco dias pelo mar *Mälaren*. (WILLIAMS, 2014: 15)

Um dos motivos da necessidade de velocidade era graças a região ter sido estabelecida como um importante centro de comércio multiétnico. A região báltica, principalmente habitadas por nórdicos, eslavos e bálticos, empregava uma função de mediadores aos grupos étnicos que lá habitavam no contato entre o mundo muçulmano,

---

<sup>2</sup> Ou figuras rupestres.





o oceano báltico e os mares do norte. Regiões como Hedeby (Dinamarca), Birka (Suécia), Ralswiek (Alemanha) e Wolin (Polónia) são exemplos dessas zonas de contato, geralmente comercial. O Báltico torna-se uma região que traz grande benefício para o povo que controla suas rotas marítimas. (MENINI apud LANGER, 2018: 25)

## Técnicas de produção

Em seu livro, *The Viking Ship* (2014), Gareth Williams nos apresenta uma síntese onde mostra os principais estágios para a construção de um navio escandinavo, mais precisamente baseando-se no *Skuldelev 2*. Clarificaremos esse processo e adicionaremos alguns componentes de forma mais detalhada.

Antes de mais nada, o talhamar<sup>3</sup> é fixado a cada extremidade da quilha<sup>4</sup>. As pranchas inferiores, chamadas de resbordo, são posicionadas acima da quilha e do talhamar, em ambos os lados, em diagonal, formando o desenho do casco. Pisos de madeira moldadas são fixados nas pranchas inferiores para suportar o casco inferior. Em seguida, a sobrequilha<sup>5</sup> é posta sobre a quilha a fim de fortalecer as cavernas<sup>6</sup> para suportarem o mastro. As pranchas superiores tomam seus lugares sobre as inferiores. Longarinas<sup>7</sup> são adicionadas seguindo o plano longitudinal da embarcação. Cavernas e joelhos<sup>8</sup> sustentam cada lado, enquanto as bocas<sup>9</sup> e as escoras mantêm fixados ambos os lados, além de, no caso das escoras, servirem também de acentos. A seguir, buracos para os remos são perfurados nas pranchas superiores. O apoio do mastro, o trincaniz<sup>10</sup> e os pisos do deque são anexados, tal como o leme, que é posto no lado direito da popa da embarcação, e a grimpá, uma palheta responsável por mostrar a direção do vento. Por

<sup>3</sup> Nos navios de madeira, é uma combinação de várias peças de madeira, formando um corpo que sobressai da parte superior da roda de proa; serve geralmente principalmente para dar um aspecto elegante à proa do navio. (FONSECA, 2002, p. 11)

<sup>4</sup> Peça disposta em todo o comprimento do casco no plano diametral e na parte mais baixa do navio. Constitui a “espinha dorsal” e é a parte mais importante do navio, qualquer que seja o seu tipo; nas docagens e nos encalhes, por exemplo, é a quilha que suporta os maiores esforços. (FONSECA, 2002, p. 13)

<sup>5</sup> Peça semelhante à quilha assentada sobre as cavernas. (FONSECA, 2002, p. 13)

<sup>6</sup> Peças curvas que se fixam na quilha em direção perpendicular a ela e que servem para dar forma ao casco e sustentar o chapeamento exterior. (FONSECA, 2002, p. 14)

<sup>7</sup> Peças colocadas de proa a popa, na parte interna das cavernas, ligando-as entre si. (FONSECA, 2002, p. 13)

<sup>8</sup> A ligação do vau à caverna, isto é, o joelho entre o vau e a caverna, é uma das partes do navio submetida a maiores esforços. (FONSECA, 2002, p. 234)

<sup>9</sup> É a largura da seção transversal a que se referir; a palavra boca, sem referência à seção em que foi tomada, significa a maior largura do casco. Meiaboca é a metade da boca. (FONSECA, 2002, p. 66)

<sup>10</sup> Fiada de chapas mais próximas aos costados, em cada convés, usualmente de maior espessura que as demais, e ligando os vaus entre si e às cavernas. (FONSECA, 2002, p. 13)





fim, a verga, o mastro, as velas, o estai (amarra) de popa, o estai de proa e as enxárcias<sup>11</sup> são posicionadas, fixadas e niveladas.

## Etimologia e nomenclatura

Quando nos deparamos com análise etimológico dos termos relacionados a escandinávica, nos deparamos com possibilidades distintas, muitas vezes confusas, onde inúmeras vezes são utilizadas palavras de origem não escandinava para definir algo escandinavo. Ao exemplo disso, temos o próprio termo “viking”, que gera incontáveis polêmicas em sua volta, embora seja de acordo geral que a mesma esteja relacionada à arte de “invadir por mar”. R. I. Page, em seu livro *Chronicles of Vikings* (1995), assume que o termo “viking” talvez devesse apenas ser atribuído àqueles habitantes nórdicos que viajavam pelo mar. A atividade marítima, em outras palavras, deu o nome àquele grupo de pessoas que habitavam o norte da Europa, fazendo com que seja claro a relevância desse tópico nos estudos relacionados. Assim sendo, antes de tratar dos navios encontrados, teceremos alguns comentários acerca das palavras do *old norse* relacionadas aos tipos de embarcações. Essa pequena análise é importante para desmistificar alguns conceitos equivocados como a utilização da palavra *drakkar* para a denominação geral do navio viking, entre outras.

Grande parte da etimologia aqui presente deriva das sagas, e seus nomes em *old norse* são vagos e as vezes imprecisos, mas fornecem material necessário para fazermos hoje uma distinção dos tipos de embarcação de suas nomenclaturas. A palavras mais comum encontrada é *skip*, classificada como um elemento descritivo, como no inglês moderno, *ship*. Citemos então *langskip* (*longship*), *herskip* (*warship*) e *kaupskip* (*trading ship*).

O termo *langskip* se refere ao formato alongado dos navios, muitas vezes sendo utilizado para os navios escandinavos em geral, embora advenha dos navios de guerra pelo seu formato, como já dito, alongado. O termo foi utilizado primeiramente nas Crônicas-saxônicas como elemento de distinção. Em outras palavras, o *langskip* pode ser considerado apenas uma característica, não definindo um tipo de navio em si, ao contrário do que muito se acredita. O termo *dreki* (pl. *drekar*) designa algumas vezes dragão e é atribuído a esses navios longos, embora seja mais aceito hoje que o termo seja uma

---

<sup>11</sup> Enxárcia é o nome que se dá ao conjunto de cabos chamados ovéns, que, como os brandais, agüentam os mastros e mastaréus. (FONSECA, 2002, p. 571)





metáfora poética, e não um tipo de navio em si. O *herskip*, navio de guerra, é muitas vezes definido também como *Skeið* ou *Snekkja*. Algumas vezes o contexto indica que os *Skeiðar* sejam maiores que os *Snekkjur*, embora ambos descrevam o mesmo modelo de embarcação. Quanto ao *kaupskip*, navio de carga, temos o mais complexo dos tipos de navio quanto a etimologia da palavra. O termo *knörr* ou *knarr* é aqui empregado geralmente por arqueólogos para definir o *kaupskip*, mas seu significado na Era Viking era mais ambíguo. Algumas fontes coadunam com a definição dos *knerrir* como navios de carga, enquanto outras atribuem a sua função meramente a viagens mais longas, não necessariamente apenas em missões comerciais, como também bélicas. Nesse contexto, a palavra seria uma referência ao tamanho do navio. Outro termo utilizado é o termo *karfi*, que denota um navio de alto status, embora esse termo já tenha sido utilizado para um navio também descrito como *hlaegiskip* (navio ridículo), cujo termo deve cautelosamente ser mais pesquisado. (WILLIAMS, 2014: 46-47)

### Algumas descobertas arqueológicas de destaque

A história das descobertas arqueológicas relacionadas aos navios escandinavos é recente, iniciando-se em Borre, no ano de 1952, onde foi encontrado um navio que continha artefatos em tão bom estado de conservação, que fez com que um estilo de ornamentação fosse nomeado, o estilo Borre. Posterior a tal, há uma relação de navios encontrados em diversos contextos, os quais falaremos brevemente.

Embora a distinção entre o *herskip* e o *kaupskip* seja bastante comum nos estudos acerca do tema, vale lembrar que essa distinção se debruça nos achados que datam dos anos posteriores ao de 900. Anteriormente, não havia uma distinção entre tipos de navios. Os mesmos eram usados para guerra e comércio, sendo assim de uso geral. Dentre os navios que se destacam desse período, temos os seguintes: *Oseberg*, datado de meados de 820, medindo 21 metros e meio e comprimento e 5 metros e 10 de largura, com espaço para 30 remos; *Gokstad*, datado de aproximadamente 895, com 23,24 metros de comprimento e 5,20 metros de largura, com espaço para 32 remos; e o *Tune*, datado de cerca de 910, medindo 18,40 metros de comprimento e 4,35 metros de largura, com espaço para 24 remos. (WILLIAMS, 2014: 55)

Dentre os navios de guerra, contamos com um número maior de exemplares. Destacamos aqui o *Hedeby*, datado de meados de 840, contando com cerca de 18 metros e meio de comprimento por 3 metros de largura. É um navio emblemático, uma vez que





o mesmo é de ano anterior a 900 e é considerado pelos arqueólogos como um navio de guerra, sendo ele o único exemplar anterior a época comum do modelo. Reflitamos sobre as medidas: a relação comprimento/largura dos navios de uso geral anteriores a 900 é de aproximados 4,2 metros. A relação comprimento/largura do *Hedeby* é de 6 metros, sendo que a mesma relação dos demais navios de guerra posteriores a ele passam facilmente dos 7 metros. Em suma, suas medidas o colocam entre um navio de guerra, que não existia em seu período, e um navio de uso geral, porém com um formato alongado. Vale adiantar que os navios de carga posteriores a 900 tinham a relação comprimento/largura de 4 metros. O *Hedeby* seria, já por isso, um modelo peculiar, mas ainda contamos com dois outros aspectos a destacar: um deles é que uma tumba foi construída logo abaixo do navio; a outras é que a metade do mastro e a proa estavam desaparecidos, sugerindo que foram deixados do lado de fora da terra, uma vez que o restante estava presente. (WILLIAMS, 2014: 28)

Quando a outros navio de guerra, temos: o *Ladby*, datado de aproximadamente 900, com 21 metros e meio de comprimento e 3,10 de largura, com suporte a 30 ou 32 remos; o *Puck 2*, datado de cerca de 925, contando com aproximados 20 metros de comprimento por 2,20 de largura; o *Roskilde 6*, datado de meados de 1025, medindo exatos 37,27 metros de comprimento por 3,99 de largura, contando com espaço para 78 ou 80 remos, sendo o maior navio já encontrado. Esse navio é associado as Batalhas de Helgea (1025) e Stiklestad (1030) entre os reis da Dinamarca (Cnut) e da Noruega (Olaf), assim como também a seus filhos, respectivamente Sven e Magnus (WILLIAMS, 2014: 73); temos também o *Hedeby 1*, datado de aproximadamente 985, com 30,90 metros de comprimento por 2,70, metros de comprimento, sendo o navio com maior relação comprimento/largura, 11,40 metros. (WILLIAMS, 2014: 63)

Com o nascimento e crescimento de cidades importantes para o comércio nas regiões escandinavas (como Hedeby, Birka e Kaupang), as cada vez mais sucessivas relações comerciais com outros povos, assim como as colonizações das Ilhas Faroe, Islândia e Groelândia, os escandinavos se viram na necessidade de construir barcos mais voltados para o transporte de cargas. (WILLIAMS, 2014: 74) Tais navios incluem por exemplo: *Klåstad*, do final do século X, com cerca de 20 metros de comprimento por 4 metros e meio de largura; *Äskekärr*, também do final do século X e medindo 16 metros de comprimento por 4 de largura; e o *Hedeby 3*, datado de meados de 1025, contando com 22 metros de comprimento por 6,20 de largura. Fora os modelos já citados, temos os achados de Skuldelev, descoberta de 1957, navios naufragados propositalmente para formar uma barreira subaquática para atracar navios inimigos, deixando um espaço entre





eles para navios amigos chegarem ao porto. A barreira foi construída em pelo menos três fazes: na primeira os navios *Skuldelev 1, 3 e 5* foram postos em formação; em seguida o *Skuldelev 2 e 6*; e posteriormente com a adição de colunas verticais. (WILLIAMS, 2014: 30) O *Skuldelev 1, 3 e 6* se enquadram como navios de carga. O *Skuldelev 1*, datado de cerca de 1030 tinha 16 metros e meio de comprimento por 4,80 de largura; o *Skuldelev 3*, de meados de 1040 contava com 14 metros de comprimento por 3,30 de largura; e o *Skuldelev 6*, de aproximadamente 1030, com 11,20 metros de comprimento e 2 metros e meio de largura. (WILLIAMS, 2014: 81) O *Skuldelev 2* e o *Skuldelev 5* se enquadram nos navios de guerra anteriormente mencionados. O *Skuldelev 2* data de 1042 e contava com 29,30 metros de comprimento e 3,80 de largura e o *Skuldelev 5*, de meados de 1030, media 17,30 de comprimento por 2,47 de largura. (WILLIAMS, 2014: 63)

### Conclusão

O navio marcou todos os níveis da sociedade viking: um meio de transporte, uma arma, um navio funerário, objeto de arte e de brinquedos infantis. (PENZ, 2014: 224) Graças a isso ele é hoje um ícone daquela sociedade, simbolizando o povo de que deles descende.

A história da náutica escandinava transpassa a Era Viking, iniciando-se antes e não morrendo com o datado período histórico assim nomeado. Suas diversas utilizações foram de suma importância para o desenvolvimento cultural, intelectual, econômico, geográfico, tornando possível que determinado período da história fosse chamado de “Era Viking”. Sem a tecnologia náutica, isso provavelmente não seria possível. Como pudemos observar através da descrição construtiva do *Skuldelev 2*, a técnica à essa arte atribuída é elevada para parâmetros da época, motivo esse de uma longa trajetória de desenvolvimento náutico regional.

Essa trajetória está materializada em diversos modelos de navios encontrados enterrados em antigos túmulos desse povo, servindo para a pesquisa sobre as tradições funerárias, comércio, expansão e batalhas desse povo, que ainda habita o imaginário moderno através desse símbolo característico, o navio viking.







## Referências

BRONDSTED, Johannes. **Os Vikings: História de Uma Fascinante Civilização**. Tradução de Mercedes Frigolla & Claudete Água de Melo. São Paulo: Hemus, s/d.

CARROLL, Jayne; HARRISON, Stephen H.; WILLIAMS, Gareth: **The Vikings in Britain and Ireland**. Londres: The British Museum Press, 2014.

FONSECA, Maurílio Magalhães. **Arte Naval Vol. 1/Vol. 2**. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002.

GRAHAM-CAMPBELL, James. **Os Vikings**. Tradução de Carlos Nougué. Barcelona: Folio, 2006.

LANGER, Johnni. **Deuses, Monstros e Heróis: Ensaio de Mitologia e Religião Viking**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 2009.

\_\_\_\_\_. Erfi: As Práticas Funerárias na Escandinávia Vikings e Suas Representações. **Brathair - Revista de Estudos Celtas e Germânicos**, Rio de Janeiro: vol.5, n.1, p. 114-127, 2005.

\_\_\_\_\_. História e Sociedade nas Sagas Islandesas: Perspectivas Metodológicas. **Alétheia - Revista de estudos sobre Antiguidade e Medievo**. Vol. 1, Janeiro/Julho de 2009.

MENINI, Vítor Bianconi. Mar Báltico da Era Viking. In: LANGER, Johnni. (org.) **Dicionário de História e Cultura da Era Viking**. São Paulo: Hedra, 2018.

MIRANDA, Pablo Gomes de. Embarcações. In: LANGER, Johnni. (org.) **Dicionário de História e Cultura da Era Viking**. São Paulo: Hedra, 2018.

PAGE, R. I.: **Chronicles of the Vikings**. Londres: The British Museum Press, 2014.

WILLIAMS, Gareth. **The Viking Ship**. Londres: The British Museum Press, 2014.





WILLIAMS, Gareth; PENTZ, Peter; WEMHOFF, Matthias. **Vikings: life and legend.**  
Londres: 2014.

