

J. A. Gonçalves Guimarães

*Universidade Portucalense Infante D. Henrique
e Solar dos Condes de Resende, Vila Nova de Gaia*

Nomes femininos dos veleiros da Frota Mercantil do Porto no período constitucional

Resumo

No mundo masculino da navegação marítima uma boa parte das embarcações ostentava nomes femininos. Uma certa literatura chamou a atenção para a devoção mariana dos homens do mar o que, não deixando de ser verdade, não é exclusiva na denominação das embarcações.

No presente trabalho, analisam-se os nomes femininos das embarcações de cabotagem e de longo curso que demandavam a Barra do Douro no período constitucional, tentando através deles descortinar as possíveis “madrinhas” até chegar ao mundo quase ignorado das mulheres comerciantes das primeiras décadas do século XIX.

Abstract

In the male world of navigation, many were the ships that bore female names. A certain literature drew attention to the seamen's Marian devotion which, although certainly true, was not exclusive in the naming of ships.

This paper aims to analyse the female names given to coastal and long-haul ships which entered the Douro River Bar in the Constitutional period and thus discover possible “godmothers” and reach the practically ignored world of the merchant women of the first decades of the 19th century.

1. A evolução do nome das embarcações portuguesas

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*¹, a divindade egípcia que se tornou a deusa-mãe mediterrânica, cujos mistérios se relacionavam com a ressurreição e o além.

¹ Cf. CASSON, Lionel (1971) – *Ships and seamanship in the ancient world*. Princeton: University Press, p. 187, citado por COTTERELL, Brian & KAMMINGA, Johan (1992) – *Mechanics of pre-industrial technology*. Cambridge: University Press, p. 236.

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 invocação², 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 Madalena³ e que a nau *Bastiana* do reinado de D. Manuel se refere a S. Sebastião⁴.

Mas já o não será, para o mesmo reinado, a nau *Bela*, ainda que diminutivo de Isabela⁵: é este pois inequivocamente o mais antigo nome feminino não religioso de uma embarcação portuguesa, a que se juntam na mesma época uma *Bernalda*⁶, uma *Celestina*⁷, uma *Esmeralda*⁸, duas Júlias *Julioas*⁹, três *Lionardas*¹⁰, quatro *Madalenas*¹¹, que aqui apresentamos com as ressalvas anteriores.

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 embarcações¹², prática essa que, como vimos, tem pelo menos dezoito séculos, não sendo exclusiva dos povos cristãos.

Porém, o nome das embarcações, às vezes atingia notável comprimento, como *N.^a Sr.^a do Vencimento do Monte do Carmo* ou *Santíssimo Sacramento da Trindade* e outros ainda mais extensos, não sendo também invulgares o emparelhamento de invocações, que nada tinham doutrinariamente em comum

² Cf. FONSECA, Quirino da [1926] – *Os portugueses no mar*. Fac simile da 2ª edição. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha, 1989, p. 46. Existiram duas naus denominadas *Santa Maria*, uma delas de *Portugal*, em 1295. As datas nesta e nas notas seguintes referem-se às da ocorrência de notícias sobre as embarcações nas fontes consultadas.

³ *Idem, idem*, p. 139, 1488-1489.

⁴ *Idem, idem*, p. 170 e p. 252, 1511-1514.

⁵ *Idem, idem*, 170, 1505.

⁶ *Idem, idem*, p. 173, 1508.

⁷ *Idem, idem*, p. 181, 1518.

⁸ *Idem, idem*, p. 196, 1502.

⁹ *Idem, idem*, p. 218/219, 1502, e uma *Judia*, que não sendo nome de mulher, isso mesmo o era, *idem*, p. 218, 1506 a 1508.

¹⁰ *Idem, idem*, p. 220/221, 1502-1504.

¹¹ *Idem, idem*, p. 224/227, 1505 a 1521.

¹² A este propósito veja-se, entre outros, LANHOSO, A. Coutinho (1966) – *Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo do Porto*. Porto: Câmara Municipal. Na realidade a obra analisa o culto mariano para além do “velho burgo do Porto” se esta expressão pretende significar a cidade medieval, pois apresenta capelas com essa invocação na Foz do Douro, Lordelo do Ouro, Massarelos, Miragaia, freguesias que só foram integradas naquela cidade no século XIX, e ainda em Vila Nova de Gaia, situada na margem esquerda do rio, aliás a quem a expressão “velho burgo do porto” se aplicou em diplomas régios do século XIII, que não àquela cidade. A habitual confusão da história portocêntrica.

como, por exemplo, *N.ª Sr.ª da Boa Hora* e *S. Jorge* ou *S. Luís e Santa Maria Madalena*, o que levava à necessidade de o abreviar fazendo com que fossem conhecidas apenas pelo último nome: as *N.ª Sr.ª da Conceição* eram, com o rodar do tempo, apenas *Conceição*. É simplesmente assim que muitas vezes aparecem denominadas nos documentos consultados¹³.

Tal como acontece com as pessoas, também muitas vezes as embarcações adquiriam alcunhas que juntavam ao nome oficial e que, em muitos casos, o substituía: 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 vulgar¹⁴.

Talvez por causa destas variações onomásticas nem sempre alguns registos documentais referem o seu nome ou nomes: no Livro das visitas de saúde existente no Arquivo Histórico Municipal do Porto, e no que se refere aos anos de 1577-1578, só se indica o tipo: nau, barca, pinaça, carrejão, batel; às vezes a nacionalidade: bretão, biscainho, inglês; o nome do mestre, a proveniência, a mercadoria e o mercador consignatário. Só a partir do Livro de 1597 é que começa o registo do nome das embarcações¹⁵.

Mas para além do nome de santas e de mulheres comuns, também as denominações sociais feminis cimeiras da sociedade foram chamadas a “madrinhas” de diversas embarcações: já no século XV, em 1488, encontramos a taforeia *Rainha*, denominação que abrange mais cinco naus, quatro delas já no século XVI¹⁶: rainha dos mares ou homenagem a alguma rainha da época, não sabemos. Ainda neste século, e mais concretamente em 1587, há referências a uma nau portuguesa chamada *Sua Magestade Imperatriz*¹⁷, que talvez se refira a D. Maria, filha de D. Isabel e neta de D. Manuel I, casada com Maximiliano II, imperador da Alemanha, a qual vem a falecer em 1603.

Em 1697 era mestre do navio *Raynha Santa Isabel*, Manoel Cardoso Meyreles “vizinho de S. João da Foz” e, por sua vez, António André Ribeiro “vizinho de Aveiro”, era capitão do navio *Princesa St.ª Joana*¹⁸, o que mostra a adesão dos homens do mar ao culto brigantino das mulheres da Casa Real portuguesa com honras de altar.

¹³ Sobre estas e muitas outras denominações religiosas, ou mesmo pseudo-religiosas, ver índices de embarcações nas obras abaixo indicadas nestas Notas.

¹⁴ Sobre os casos referidos veja-se FONSECA 1926, *op. cit.* na nota 2, índices.

¹⁵ Cf. FERREIRA, J. A. Pinto (1977) – *Visitas de saúde às embarcações entradas na Barra do Douro nos séculos XVI e XVII*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, p. 86 e seguintes.

¹⁶ Cf. FONSECA 1926: 661 e 689.

¹⁷ *Idem, idem*, p. 421.

¹⁸ Cf. FERREIRA 1977: 474 e 478.

Na segunda metade do século XVIII proliferam igualmente as embarcações com os nomes ou títulos das mulheres da Corte: uma *Princesa da Beira*¹⁹, obviamente tendo como “madrinha” D. Maria Francisca Benedicta, filha de D. José; uma *Mariana Vitória*²⁰ talvez D. Mariana Victória de Bourbon, filha de Filipe V de Espanha, mulher de D. José I e mãe da anterior; uma nau *D. Maria I*; uma fragata *Princesa do Brasil*²¹ que terá como “madrinha” a que atrás referimos como *Pincesa da Beira*, pois aquela filha de D. José teve os dois títulos; uma fragata de guerra *Maria da Glória*, a filha de D. Pedro IV, futura D. Maria II²² e finalmente uma *Princesa Real*²³ concerteza D. Isabel Maria, filha de D. João VI, que foi regente do reino por mais que uma vez²⁴.

2. Algumas exceções da Época Moderna

O confronto das várias listagens de embarcações entre a Idade Média e o século XIX leva-nos a concluir que à escolha do seu nome não eram alheios – e talvez nem o pudessem ser – dois fenómenos de consequências diversas e até antagónicas. Se por um lado o reforço da ortodoxia católica na sociedade portuguesa de quinhentos quase levou à exclusividade dos nomes religiosos na sua denominação até ao período pombalino, o contacto dos mareantes portugueses com os países protestantes do Norte da Europa, levou a simplificá-los para uma só palavra – por exemplo *Luz*, em vez de *N.ª Sr.ª da Luz*; *Ajuda* em vez de *N.ª Sr.ª da Ajuda*, etc. – e, em casos muito raros, a manter algumas denominações laicas, ou a preferir as alcunhas ou segundos nomes, mormente nomes femininos, os quais passarão a generalizar-se após as reformas pombalinas, como veremos.

O que atrás dissemos sobre as denominações mais “civis” oriundas de países protestantes, em contraste com as mais “religiosas” dos países católicos, nos quais se inclui Portugal, pode ser facilmente conferido através de uma rápida análise da listagem dos navios entrados na Barra do Douro entre 1577 e 1698²⁵. Por entre centenas e centenas de navios, entre os inequivocamente portugueses, apenas encontramos três nomes “civis”, dois dos quais provavelmente alcunhas posteriores à denominação religiosa da embarcação: a 20 de Janeiro de 1691

¹⁹ Cf. FONSECA 1926: 506 e Estampa XIV. A embarcação teve também o comprido nome de *N.ª Sr.ª da Ajuda e S. Pedro de Alcântara* e dela há notícias entre 1759 e 1834.

²⁰ *Idem, idem*, p. 626, 1773.

²¹ *Idem, idem*, p. 611 e Estampa XXII, só para a primeira; 1784-1821 e 1789.

²² *Folha Mercantil da Cidade do Porto*, n.º 77 de 23 de Setembro de 1820; esta fragata de guerra operava então na costa brasileira, defendendo os navios portugueses dos corsários das colónias espanholas.

²³ Cf. FONSECA 1926: 612, 1825.

²⁴ Para estas identificações socorremo-nos, entre outras obras, de: *Nobreza de Portugal e do Brasil*; direcção de Afonso Eduardo Martins Zuquete. Lisboa: Representações Zairol, 1989.

²⁵ Cf. FERREIRA 1997: 86-514.

encontra-se no Douro o navio *Sanfona* comandado pelo capitão Francisco de Mesquita vindo da Biscaia²⁶; a 23 de Novembro de 1692 entra a Barra a nau *Picapao* capitaneada por Manoel Jorge Torres, vinda de Pernambuco²⁷.

Mas a 8 de Agosto de 1697 o capitão António da Costa, “vizinho do Porto” capitaneava o navio *A Sereia*, vindo também do Brasil²⁸ e aqui não cremos que se trate de uma alcunha ou que o navio tivesse outra denominação. Segundo a mitologia grega as sereias eram génios do mar com corpo de peixe e tronco e cabeça de mulher que atraíam os navegantes com as suas cantigas para os matarem, tendo sido vencidas apenas pelo canto de Orfeu. Como é sabido, o próprio Ulisses não resistiu a ouvi-las e para tal fez-se atar ao mastro do seu navio, tendo o cuidado de antes mandar tapar com cera os ouvidos dos seus companheiros que remavam²⁹.

Isto era o que dizia a cultura clássica: porém já no século XVI os navegadores portugueses tinham outra ideia, muito mais real, sobre a existência destes seres marinhos. Em 1550 António Galvão, no seu *Tratado dos Descobrimentos*, descreve assim as sereias: “Também me disseram alguns portugueses que andaram por aquela costa do Cabo da Boa Esperança ... que ... havia grandes peixes que andavam o mais do tempo na água direitos e tinham rostos e naturas de mulheres, com que os pescadores se desenfadavam quando os tomavam; e, se os vendiam, davam-lhes juramento se dormiram com elas, e, se o não fizeram, então lhas compravam e doutra maneira não lhes davam por elas nenhuma coisa”³⁰. Para os portugueses as sereias existiam pois: eram mamíferos marinhos do canal de Moçambique.

Mais prosaicos e mais pragmáticos os navios dos países do Norte da Europa tinham então, entre outros, nomes femininos de várias Rosas, Barbaras, Marianas, Isabeis, Saras, Margaridas, Catarinas, etc.³¹, se bem que já em 1691 nos apareça uma *Fénix* inglesa que andava à pesca do bacalhau na Terra

²⁶ *Idem, idem*, p. 342. A sanfona é obviamente o instrumento medieval de cordas tocadas por um disco denteado accionado por uma manivela. Talvez esta denominação aludisse à chiadeira originada pelas madeiras e armação do navio.

²⁷ *Idem, idem*, p. 380. Pode não ser referência aos pássaros com este nome comum, mas sim o significado brasileiro para uma espingarda de um cano, de carregar pela boca, atendendo a que era vulgar os navios mercantes obterem licença para se armarem com armas de fogo para se defenderem dos corsários (Cf. FIGUEIREDO, Cândido de (1949) – *Dicionário da Língua Portuguesa*, vol. II. Lisboa: Livraria Bertrand, p. 677 a.

²⁸ Cf. FERREIRA 1997: 478.

²⁹ Sobre as sereias, Orfeu e Ulisses e outras figuras da Mitologia grega referidas neste trabalho ver PEREIRA, Maria Helena da Rocha (1979) – *Estudos de História da Cultura Clássica*, I vol. – *Cultura Grega*. Lisboa: Fundação Gulbenkian.

³⁰ Cf. GALVÃO, António [1550] – *Tratado dos Descobrimentos*. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 20.

³¹ Cf. FERREIRA 1977 (*op. cit.* nota 15): 86-514.

Nova³², em 1694 uma *Penélope* vinda de Londres³³, além de um *Ercules* vindo da Dinamarca em 1697³⁴.

Pela mesma época, e no que diz respeito às centenas de embarcações ocupadas no comércio entre a Barra do Douro, a Galiza e o Norte de Espanha, o panorama das denominações é igualmente o da quase total exclusividade de nomes religiosos, à exceção de um navio denominado *Grifon* e um patacho *Solmar* existentes em 1713³⁵.

No período pós-pombalino a situação vai mudando, aparecendo então uma profusão de nomes mitológicos e vulgares ou, mais gradualmente, barcos que ostentam ao mesmo tempo dois nomes, um religioso e outro civil. Analisando a listagem dos “navios saídos pela Barra do Douro ao serviço da Companhia [Geral] da Agricultura das Vinhas do Alto Douro 1786-1799”³⁶, logo em 1788 nos aparece um barco denominado *Manuel de Deus e Europa*³⁷; em 1794 uma *N.^a Sr.^a da Conceição – Ceres*³⁸, uma *Família*

³² *Idem, idem*, p. 354. A *Fénix*, águia fabulosa venerada em Heliópolis no Egípto, como encarnação de Rá, deus do sol e da criação, tendo atingido avançada idade queimou-se numa fogueira por si ateadada e renasceu, rejuvenescida, das próprias cinzas. Para os gregos era o filho de Agenor e de Telefassa e irmão de Cadmo e de Europa. Depois da morte do pai regressou a Canaã que desde então passou a chamar-se Fenícia. Para os primitivos cristãos era o símbolo da ressurreição.

Já em 1657 tinha entrado na Barra do Douro um navio inglês vindo da Terra Nova denominado *Fenis* (*idem, idem*, p. 118). Será o mesmo?

³³ *Idem, idem*, p. 408. Penélope era esposa de Ulisses a qual, na sua ausência, foi assediada por muitos pretendentes, iludindo-os na escolha de um deles enquanto não acabasse de tecer a mortalha de Laertes, seu sogro, desfazendo de noite o que fazia de dia, sendo por isso referida como símbolo da esposa fiel e paciente.

³⁴ *Idem, idem*, p. 472. Hércules, ou Hércules, é um semideus grego, filho de Zeus e de Alcmena, a esposa de Anfitrião. Foi o lendário fundador dos Jogos Olímpicos e teve de vencer doze difíceis missões antes de subir ao Olimpo. Já em 1598, portanto quase cem anos antes, tinha entrado na Barra do Douro uma nau *Ercules* vinda de Hamburgo (FERREIRA 1977: 98).

³⁵ Cf. SILVA, Francisco Ribeiro da; CARDOSO, António M. de Barros (1997) – Intercâmbios comerciais entre o norte de Portugal e a Galiza na viragem do século XVII para o século XVIII. In *Douro-Estudos & Documentos*, vol. II (4), 173-213; p. 213. *Grifon* é a forma popular de grifo, animal fabuloso com cabeça de águia e garras de falcão originário da mitologia sírio-micénica, desde o século VIII a.C. difundido no sul da Península Ibérica (Cf. VIDAL DE BRANDT, M.^a Montserrat (1975) – *La iconografía del Grifo en la Península Ibérica*. Barcelona: Instituto de Arqueologia e Prehistória da Universidade de Barcelona).

³⁶ Publicada por FERREIRA, J. A. Pinto (1983) – *A economia do vinho e o crescimento do Porto, nos séculos XVII ao XIX*. Porto: Fundação Eng.º António de Almeida, p. 55 e seguintes.

³⁷ *Idem, idem*, p. 56. Manuel de Deus pode ser a forma aferética e sincrética de “Emanuel = Javé (Deus) está conosco”, sendo relativamente frequentes quer em embarcações portuguesas quer estrangeiras denominações judaicas ou cripto-judaicas, cujo estudo está, por ora, fora dos nossos propósitos. Europa é a filha do rei fenício Agenor, amada por Zeus que, sob forma de um touro a raptou e a levou para Creta onde dele teve três filhos, entre os quais Míno. Posteriormente Europa casou-se com Astérion, rei de Creta. Já em 1730 e 1760 tinha existido uma nau de licença denominada *N.^a Sr.^a da Ajuda ou Europa* ou só *Ajuda*, ou só *Europa*, que fazia a carreira entre Lisboa e a Baía (FONSECA 1926: 504-505).

³⁸ Cf. FERREIRA 1983:60. Ceres é a deusa romana da agricultura, correspondente à Deméter grega, sendo também a denominação de um município brasileiro do estado de Goiás. Um outro navio também denominado *Ceres* aparece em *idem, idem* p. 62.

*Sagrada – Carolina*³⁹ e, em 1797, uma *Flora – S. João e S.to António*⁴⁰, exemplos com certeza não únicos de uma estranha simbiose na mesma proa entre o sacro e o profano ou o cristão e o mitológico.

No que diz respeito a este último domínio, para além das *Europa, Ceres e Flora* já referidas, aparecem as *Minerva*⁴¹ e as *Medusa*⁴², as *Aurora*⁴³ e mesmo uma *Aurora do Porto*⁴⁴ e as *Delfina*⁴⁵, começando igualmente a vulgarizarem-se as *Elisa*⁴⁶, as *Felicidade*⁴⁷, além de uma *Maria Paquete*⁴⁸. As embarcações começavam até a ser chamadas por atributos ou poéticas lembranças anónimas, como a *Bella Americana*; a *Folgazona*; a *Pastorinha* ou a *Amável Donzela*⁴⁹.

Estávamos pois já num mundo diferente, onde o iluminismo e o laicismo se reflectiam até no nome dos barcos.

3. As sécias, deusas e musas da Frota Mercantil do Porto no período constitucional

Como muito bem salientou Oliveira Ramos “De facto, por ser um país de intensas relações mercantis, onde a burguesia medrava, Portugal dispunha então de condições que proporcionavam a recepção das novas doutrinas e propostas de mudança veiculadas já através do movimento ilustrado, já assumidas e transmitidas pelas revoluções atlânticas ocidentais que têm o seu acume na Revolução Francesa.

³⁹ *Idem, idem* p. 60. Carolina é nome feminino diminutivo de Carla. É também a designação da sede de um município brasileiro do estado do Maranhão fundado em 1808. Pode ainda referir-se aos estados americanos da costa atlântica assim designados em homenagem aos reis ingleses Carlos I e II; cf. *Lexicoteca – Moderna Enciclopédia Universal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1984, vários volumes, para esta e outras entradas sem outra indicação bibliográfica.

⁴⁰ *Idem, idem* p. 63. Flora é a deusa romana da floração e, por extensão, dos cereais e do reino vegetal.

⁴¹ *Idem, idem* p. 59. Minerva é a deusa romana da arte e do artesanato, da poesia e da medicina, equiparada a Atena.

⁴² *Idem, idem* p. 60. A Medusa era uma das três górgonas, monstros com figura de mulher cujas cabeças tinham serpentes em vez de cabelos e a cuja vista os homens ficavam petrificados de espanto; era a única mortal e por isso pereceu às mãos de Perseu, que lhe cortou a cabeça oferecendo-a a Atena, que lha colocou no seu escudo.

Uma nau *Medusa* foi lançada ao mar em Lisboa a 29 de Agosto de 1786 tendo subsistido até 1825, o que significa pelo menos quarenta anos de existência (FONSECA 1926:585).

⁴³ Cf. FERREIRA 1983:62. Aurora é a deusa romana do amanhecer equivalente à grega Eos.

⁴⁴ *Idem, idem* p. 64.

⁴⁵ *Idem, idem* p. 63. Delfina é a serpente morta por Apolo, que por isso recebeu o cognome de Delfim.

⁴⁶ *Idem, idem* p. 63.

⁴⁷ *Idem, idem* p. 63.

⁴⁸ *Idem, idem* p. 63. Paquete, do inglês *to packet*, empacotar, enfiar e, por extensão, o navio de carreira que leva fardos e pacotes, designado *packet-boat* ou *packet-ship* ou *packet-vessel* ou simplesmente *packet*. Mas pode também significar moço ou moça de recados e, na gíria popular brasileira, a menstruação (FIGUEIREDO 1949 II: 583 b).

⁴⁹ Cf. FERREIRA 1983:62, 63 e 64.

Os portugueses estavam em contacto permanente com o exterior, eram importantes as colónias inglesa e francesa estantes no país e o volume dos negócios com diversos povos dava azo a que mercadores lusos passassem largos períodos no estrangeiro, assim chegando ao entendimento do que acontecia na Europa em mutação⁵⁰.

Efectivamente, entre 1818 e 1820, ou seja, entre o ano em que no Porto se funda a “loja” Sinédrio e no Rio de Janeiro D. João VI é aclamado rei de Portugal, Brasil e Algarves, e o ano em que se dá a revolução constitucional naquela primeira cidade, a sua Frota Mercantil⁵¹, entre barcos que continuavam a usar uma profusão de nomes religiosos e aqueles outros que usavam nomes laicos, ainda que votivos, como a galera *Águia do Douro*, os bergantins *Amizade do Porto*, *Andorinha do Norte* e os iates *Boa Paz*, *Boa União*, *Boa Viagem*, etc., etc., encontramos uma grande variedade de barcos com nomes femininos, como o iate *Albina*, os bergantins *Amália* e *Amável Cecília*, a galera *Carlota*, vários iates e uma galera *Conceição*, os quais, se é certo que podem ser a reminiscência de *N.ª Sr.ª da Conceição*, não o serão concerteza o iate *Conceição Flor do Mar*, ou os bergantins *Conceição de Matozinhos* e *Conceição Meio Mundo*. Seguem-se, por ordem alfabética, uma galera *Ermelinda*, uma escuna *Margarida*, uma galera / escuna *Maria* a qual, se nos levanta as mesmas reticências apontadas às *Conceição*, são concerteza baseados em nome de mulher o iate *Maria Diligente* e a escuna *Maria Rita*.

A mitologia feminina também estava aqui largamente representada através dos bergantins *Amazona*⁵², *Aurora* e *Aurora do Cabo*⁵³, um navio *Ceres do Douro*⁵⁴, uma galera *Delfina*⁵⁵, um bergantim *Diana*⁵⁶, um iate, um bergantim e uma galera *Fama*⁵⁷, um iate e uma galera *Flora*⁵⁸, um bergantim *Thalia*⁵⁹ e uma

⁵⁰ Cf. RAMOS, Luís A. de Oliveira (1988) – Reflexões sobre as origens do Liberalismo em Portugal – alguns aspectos. In *Sob o signo das “Luzes”*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, p. 135.

⁵¹ Para este estudo utilizamos o bi-semanário *Folha Mercantil da Cidade do Porto*, publicado nesta cidade nos anos de 1818, 1819 e 1820, o qual encontramos no Arquivo Histórico A. A. Ferreira, em Vila Nova de Gaia e revelamos em primeira mão em 1990; veja-se GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (1990) – A Alfândega do Porto e o Comércio entre a Barra do Douro e os portos russos do Báltico em 1820. In *Revista de História*, vol. X. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, p. 138 e *idem* Navios construídos nos estaleiros de Vila Nova no período constitucional. In *Revista de Ciências Históricas*. Vol. XVII. Porto: Universidade Portucalense, pp. 153-170.

⁵² Nome dado às mulheres guerreiras que lutaram na Guerra de Troia ao lado dos troianos. Sobre este tema ver PEREIRA, Maria Helena da Rocha (2000) – As Amazonas: destino de um Mito singular. In *Oceanos*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, n.º 42, Abril – Junho 2000, pp. 162-170.

⁵³ Ver supra nota 43.

⁵⁴ Ver supra nota 38.

⁵⁵ Ver supra nota 45.

⁵⁶ Deusa romana da caça, da luz e do nascimento.

⁵⁷ Divindade feminina romana com muitos olhos, orelhas e línguas.

⁵⁸ Ver supra Nota 40.

⁵⁹ Thalia ou Talia é, na mitologia grega, a musa da comédia e uma das três Graças.

galera *Victoria*⁶⁰, fazendo então serviço de protecção aos navios nacionais que demandavam a Barra do Douro a fragata de guerra *Calipso*⁶¹.

Fica-nos porém a dúvida se o iate *Estrella*, o bergantim *Estrella e Bella Maria*, a galera *Felicidade*, as galeras e escuna *Innocência* e o bergantim *Innocência Triunfante*, se referem a nomes de mulheres, ou apenas a nomes simbólicos, não mitológicos, femininos embora.

Também para esta época, tirando o óbvio para os nomes religiosos das embarcações em que a “madrinha” ou o “padrinho” estavam materializados numa imagem existente numa igreja, capela ou ermida, e que era da devoção do construtor ou do armador, muitas vezes levada a bordo numa sua réplica ou reprodução colocada no oratório junto à câmara do capitão⁶², nos casos em que a denominação se não referia exactamente aos seres bemaventurados ou mitológicos, temos sérias dificuldades em encontrar uma relação directa entre o nome do barco e os paraninfos.

Se é certo que uma certa literatura arcadiana da Época Moderna tornou célebre os deuses, semideuses e heróis lendários das antigas mitologias grega e romana, assim se justificando a sua existência em barcos estrangeiros e depois nos portugueses, para os nomes femininos mais comuns temos outras dificuldades, pois não existem praticamente estudos sobre a classe mercantil portuguesa e a historiografia nacional não conhece a nossa *noblesse commerçant*⁶³.

Façamos pois uma tentativa para, pelo menos, enquadrarmos socialmente as “madrinhas” destes barcos entre a pleiade das quase desconhecidas mulheres do mundo do comércio e da carregação marítima das primeiras décadas do século XIX.

4. Mulheres mercadoras do Porto no período constitucional

Na realidade, no mundo do comércio portuense desta época, encontramos várias mulheres à frente de casas importadoras e exportadoras, proprietárias e consignatárias de barcos. Logo em 1818 operavam nesta praça Viuva Antunes & Comp.; Viuva Reis; D. Rosa Maria da Conceição Silva; Viuva Sampayo, Filho & Sousa; e Viuva Souto, Freitas & Filhos, a que se juntam depois uma Viuva Fernandes e uma Maria Luísa⁶⁴. De todas elas sabemos ainda muito pouco: a Viuva Antunes recebeu de Pernambuco, em Abril de 1818, açúcar,

⁶⁰ Deusa romana da vitória, tinha um templo no Monte Palatino.

⁶¹ Ninfa grega filha de Tétis e de Oceano, a qual agasalhou o náufrago Ulisses na ilha de Ogígia.

⁶² Veja-se o que sobre o assunto diz, embora só se refira a imagens de Maria, LANHOSO, *op. cit.* p. 17 e segs.

⁶³ Sobre o tema veja-se a obra fundamental *La Noblesse Commerçant* de L'Abbé Coyer, Londres 1756.

⁶⁴ Para os dados deste capítulo consultamos a *Folha Mercantil da Cidade do Porto*, anos de 1818 e 1820 (o ano de 1819 não existe naquele arquivo). Ver também nota 51.

algodão, milho, aguardente, vaquetas, sola, cera, unto e tatajuva⁶⁵ pelo bergantim *Boa Esperança*, no qual carrega para o mesmo destino sal, pano de linho, chapéus e ferragens, os produtos habituais que da Barra do Douro saíam para o Brasil. Em 1820 ainda negoceia para o Maranhão, de onde recebe arroz, gengibre⁶⁶, goma, atanados e outros produtos brasileiros, desta feita carregados pelo patacho *Senhora da Ajuda*.

A Viuva Reis, que provavelmente o era de João Fernandes Reis, negociante de sal, em Setembro de 1818 recebe, com José da Rocha, um carregamento de pedra de cal e milho vindo da Figueira da Foz no iate *Senhora das Neves*.

Muito mais importante do que as anteriores é concerteza D. Rosa Maria da Conceição Silva⁶⁷ que logo em Março de 1818 recebe do Maranhão pela galera *Delfina* um carregamento de produtos do Brasil. E com aquela então ainda colónia, onde permaneciam o rei e a corte, vai continuar a negociar, enviando para Pernambuco em Julho desse ano, pelo bergantim *Solon*, os produtos habituais.

Para além das embarcações referidas, que em 1820 ainda estavam ao seu serviço, já em Agosto de 1818 recebera do Rio de Janeiro, pelo navio *Vencedor*, outro carregamento, o qual inclui o anil⁶⁸.

Em Janeiro de 1820 é sócia de Boussinho, Azevedo & Companhia na construção da galera *Fama*, a qual, logo em Agosto desse ano, está a carga para o Rio de Janeiro, tendo-a como única consignatária⁶⁹.

Ainda nesse ano em Maio, pela escuna *Oceano*, recebe os habituais géneros do Maranhão, sendo consignatária da mesma embarcação no mês seguinte, exportando para aquele porto brasílico, vinho, azeite e os habituais chapéus e ferragem.

Outra mercadora de sucesso é a Viuva Sampayo, que sob a firma Viuva Sampayo, Filho & Sousa recebe em 1818 trigo e cevada de Londres e Youghal pelos bergantins *Fortitude e Isabella*, enviando por este último vinho e cortiça para a capital inglesa.

⁶⁵ Estes eram os produtos habituais que a Barra do Douro recebia do Brasil, à excepção deste último, e a que poderíamos acrescentar os atanados, couros e chifres de boi, várias qualidades de madeiras, café, farinha, goma, doce, melaço, couceiras e outros menos vulgares.

A tatajuva ou fustete, a *Maclura tinctoria*, segundo FIGUEIREDO 1949: II-1130 b, ou a *Cotinus coggygria* Scop. segundo a *Lexicoteca* 1984:XVII-179, é um arbusto cuja madeira fornece um corante amarelo dourado que serve para tingir couro e tecidos. Cultivado na Europa como planta ornamental, pode ter sido introduzido pelos portugueses no Brasil.

⁶⁶ O gengibre, a *Zinziber officinalis* Roxb. (FIGUEIREDO 1949: I-1303 a) ou *Zinziber officinale* Roscoe (*Lexicoteca* 1984: IX-105) é uma planta cujo rizoma contém uma resina e uma essência aromática empregadas em farmácia e como especiaria, como afrodisíaco, antiescorbutico e pelo seu sabor apimentado.

⁶⁷ Sobre esta notável personalidade feminina ver GUIMARÃES: Navios construídos ..., *op. cit.* nota 51.

⁶⁸ O anil é uma substância que tinge de azul extraída de um arbusto denominado anileiro (*Indigofera L.*); cf. *Lexicoteca* 1984: II-46/47.

⁶⁹ Sobre o destino deste e de outros navios construídos nos estaleiros de Vila Nova ver GUIMARÃES: Navios construídos ..., *op. cit.* nota 51.

Da Galiza importa milho, pau de campeche e breu⁷⁰ carregados no iate português *Flor do Mar* e no caxemarin espanhol *Senhora da Consolação*, sendo ainda consignatária para aquela região do *Senhora de Guadalupe*. De Viana recebe milho pelo iate *Senhor dos Passos*.

Outra comerciante é a Viuva Souto, sob a firma Souto, Freitas & Filhos, uma das firmas mais bem sucedidas desta praça nesta época. Do Rio de Janeiro recebe os habituais produtos, às vezes em grandes quantidades, como um carregamento de 16 de Fevereiro de 1820 que, entre outras mercadorias, trouxe 8.314 couros e 18.300 chifres de boi no bergantim *Atlante*, que para lá leva os habituais sal, pano de linho, ferragem, chapéus e presuntos.

Dos Açores, da ilha de S. Miguel, recebia trigo e milho pela escuna *Maria Rita* e pelo iate *Boa União*.

Dos portos dos mares do Norte, nomeadamente de Riga, Pernau e Estocolmo recebia linho, estopa, centeio, madeira, tabuado, ferro e aço, pelas galeotas dinamarquesas *Eduard* e *Kiobenhaun* e pelos bergantins, dinamarquês *Amphion*, do qual é também consignatária para Nápoles, e pelos suecos *S. Joanes* e *Sirene*. De Nova Iorque recebe milho pelo bergantim americano *Tridente*.

Ainda uma outra, a Viuva Fernandes, mulher de Filipe Fernandes, que em 1818 era sócio da firma Filipe & Inácio Fernandes, concertiza irmãos, os quais exportavam couros para a Galiza através de vários iates que normalmente entravam em lastro. Em 1820 é a viuva quem vai continuar a firma no mesmo ramo.

Finalmente uma Maria Luiza que negocia em milho trazido de Esposende nesse mesmo ano na lancha *Espírito Santo*.

São estas as mulheres que encontramos entre 1818 e 1821 na praça do Porto ligadas à construção naval e à exportação e importação. São elas concertiza que passam a dar o nome aos navios que entretanto vão mandando construir para o serviço das suas firmas, o que não quer dizer que lhes ponham sempre nomes de mulher, se bem que neste universo tenhamos encontrado a galera *Delfina* e a escuna *Maria Rita*. Mas como ainda não sabemos os seus nomes próprios, à excepção de duas delas, é possível que deles saísse a denominação dos barcos em que tinham interesses. Mas que as mulheres de posição social evidente frequentavam então os estaleiros atesta-o uma famosa gravura de Manuel Marques de Aguiar, datada de 1791, que mostra a actividade nos de Vila Nova de Gaia.

⁷⁰ O campeche é uma árvore leguminosa cuja madeira, avermelhada, se emprega em tinturaria (FIGUEIREDO 1949: I-507 a); o breu é uma mistura de pez, sebo, resina e outros ingredientes para untar embarcações e certos cabos para os proteger da água (LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (1990) – *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 3ª edição. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, p. 111 a).

Enquanto o marido, concerteza armador ou mercador de navios, observa a actividade do mestre construtor, a mulher vai tomando atenção a tudo, até porque um dia viria possivelmente a ser conhecida como viuva de *fulano* à frente de uma firma mercantil. Talvez uma destas que encontramos no período constitucional⁷¹.

5. Da festa do bota–abaixo ao anonimato das “madrinhas”

Uma embarcação só recebia a denominação quando, ainda em construção no estaleiro, se lhe erguia a proa⁷², havendo casos de mudança de nome por motivos políticos ou outros, durante a construção ou mesmo já depois de ter iniciado a sua navegação⁷³. O caso de barcos com dois nomes poderá significar a redenominação por um novo proprietário que, para efeitos de reconhecimento da excelência do navio, não queria que de todo se apagasse a memória da primitiva designação.

Infelizmente as fontes consultadas não nos dão pormenores sobre a festa do seu “baptismo”, nem do bota-abaixo, quando o barco saía da carreira. Limitam-se a dizer que “foi lançado ao rio com felicidade”⁷⁴.

Porém, na documentação sobre a escuna *Minerva*, construída alguns anos um pouco mais tarde nos estaleiros de Vila Nova de Gaia e propriedade de Francisco Fernandes de Sousa, lançada ao rio a 14 de Agosto de 1827, podemos encontrar alguns indícios de festa na minúcia das suas contas⁷⁵.

A 8 de Abril este construtor paga a conta de 7\$976 reis “de vinho para o Estaleiro”, talvez para festejar a denominação da embarcação. A 21 de Maio paga nova conta idêntica no valor de 13\$411 reis, aparecendo nas contas finais 40\$165 reis de vinho. Ora não há festa sem vinho e sem ele não há festa que preste. Diz-nos ainda o documento que esta embarcação gastou 12\$560 reis de bandeiras confeccionadas por Delfina Margarida Rosa, havendo ainda, para além do pagamento à Intendência da Marinha para “assistir de deitar ao rio”, gratificação aos carpinteiros e ao capitão.

O ter sido lançada ao rio na véspera do dia da Senhora do Pilar no Mosteiro da Serra também não nos parece ocasional, mas antes a procura de um ambi-

⁷¹ Sobre esta gravura ver FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1984) – Algumas cenas e cenários ribeirinhos de Vila Nova de Gaia em gravuras dos séculos XVII a XIX. In *Gaya*. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia, vol. II, p. 369.

⁷² ver artigo Navios construídos..., op. cit. nota 51

⁷³ ver *idem*, mudança de nomes de barcos

⁷⁴ *idem*.

⁷⁵ *Livro da Factura e Costeyo da minha nova Escuna Minerva...* Porto 11 de Novembro de 1826 a 1 de Março de 1831. Arquivo Histórico Municipal do Porto, Arquivo Tomás Lobo, n.º 66. Agradeço à Dr.ª Maria Paula da Cunha Moreira da Silva o ter-me dado a conhecer este interessantíssimo manuscrito que preparamos para publicação.

ente de festa geral para enquadrar o seu primeiro dia de flutuação naquele fabuloso cenário.

Na proa desta embarcação “a Figura”, provavelmente talhada pelo mestre carpinteiro Manuel António Joaquim d’Azevedo, que por ela recebe 8\$000 reis, era a de uma mulher, no caso Minerva, a deusa romana da arte, do artesanato, da poesia e da medicina. Não era pois nenhuma mulher em concreto.

Esta nossa ignorância sobre as “madrinhas” humanas das embarcações não existe só para esta época: já em 1503 na armada em que partiu Afonso de Albuquerque para a Índia ia uma nau denominada *Catarina Dias*, “madrinha” de difícil identificação⁷⁶.

E um ou outro nome feminino dos que nos aparecem em barcos portugueses no século XVII ou princípios do século XVIII, pode mesmo ser uma homenagem a uma não menos anónima dama inglesa, pois o tratado celebrado em 1642 entre D. João IV e Carlos I, do qual resultou numa enorme sujeição económica e política de Portugal a Inglaterra, de tal modo que não só os portos de Portugal como os das suas colónias ficavam abertos aos interesses ingleses, como obrigou os armadores portugueses a adquirirem os seus navios em Inglaterra⁷⁷, os quais obviamente já vinham denominados, na sua maioria, com nomes civis ingleses, muitos deles femininos.

Tirando pois as figuras mitológicas, as religiosas e as reais, ficou-nos para adivinhar uma listagem assaz importante de mulheres desconhecidas que um dia viram o seu nome pintado na proa de um navio, prática essa com particular evidência entre o consulado pombalino e a implantação do liberalismo em Portugal.

Obviamente que ao longo das restantes décadas do século XIX a Barra do Douro continuou a ver entrar e sair embarcações com nomes femininos, e mesmo ainda sem estatística que preste, a documentação que vamos consultando parece indicar que esta tendência foi regredindo em favor de barcos com nomes geográficos, históricos, políticos e, outra vez e em grande profusão, de santos e santas.

Em 1848 ainda partem do Douro para o Brasil as galeras *Bella Portuense* e *Tentadora*⁷⁸ e em 1851 uma *Flora*⁷⁹ mas, no que diz respeito a grandes veleiros oitocentistas que cruzaram os mares, um dos últimos com nome de mulher terá sido a barca *Clementina*, da qual existe um *ex-voto* na capela do Senhor

⁷⁶ Cf. FONSECA 1926: 256/257.

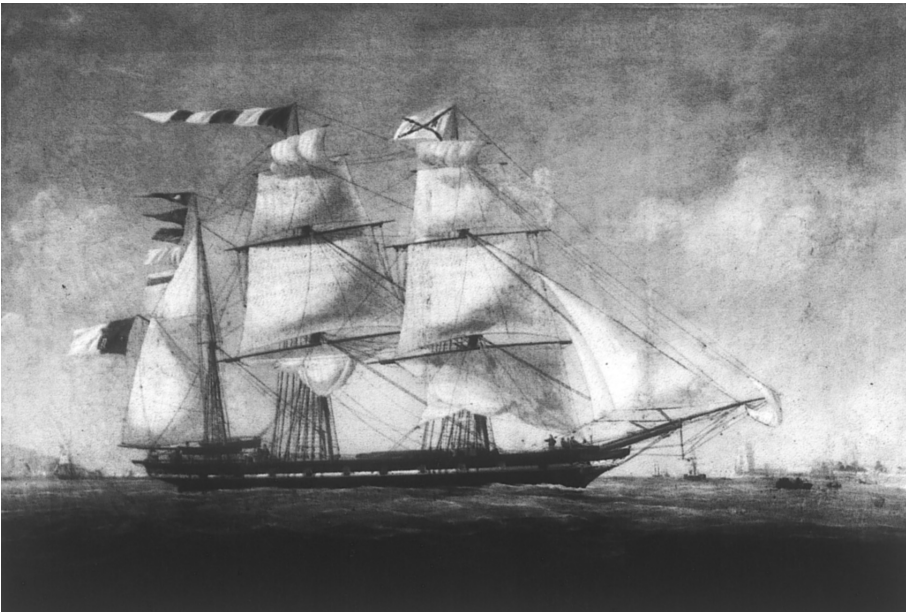
⁷⁷ SIDERI, Sancho (1978) – Comércio e Poder, Colonialismo Informal nas Relações Anglo-Portuguesas. Lisboa: Cosmos, citado por REIS, Romeu Costa; RENDEIRO JÚNIOR, Manuel (1979) – Capitalismo, fascismo e indústria (1). Da “Revolução mercantil” à “regeneração burguesa”. In *História*, n.º 8, Junho de 1979, p. 48.

⁷⁸ Cf. *Gratis, Jornal de Anuncios*, Porto, n.ºs 3043 e 3044 de 16 e 18 de Outubro de 1848.

⁷⁹ Cf. *idem, ibidem*, n.º 4283 de 3 de Março de 1851.

e Senhora da Ajuda em Lordelo do Ouro (Porto) pintado em 1859 por J. Pedrozo⁸⁰.

Mas quem terá sido essa Clementina que deu o nome a um barco tão elegante e vistoso? Não sabemos. Podemos apenas dizer que não era deusa, nem santa, nem rainha ou princesa. Provavelmente seria apenas uma mulher vulgar, talvez ligada ao mundo da navegação mercantil do século XIX, sobre o qual tão pouco ainda sabemos e nesta ignorância incluímos o não sabermos quase nada sobre as mulheres que foram “madrinhas” de tantas embarcações.



Barca *Clementina*; óleo sobre tela existente na capela do Senhor e Senhora da Ajuda, Lordelo do Ouro, Porto, pintado por J. Pedrozo em 1859.

⁸⁰ Cf. *Primeira Exposição Nacional de Painéis votivos do Rio, do Mar e do Além-mar*. Lisboa: Museu da Marinha, 1983, p. 88 e Estampa IV.